Transportes

F-C 40/26 Informativo mensual - 2º época julio - agosto 2020 - Número 247

CTS el carburante más barato de Segovia

Asetra
Agrupación Segoviana de Empresarios de Transporte

San Cristóbal 2020, los actos organizados por Asetra se limitaron a la celebración religiosa

Asistentes a la ceremonia en la iglesia de Santo Tomás. / Foto: Ángel Kamarero

Asetra

La emergencia sanitaria provocada por el Covid-19 está afectando, y de qué manera, a la vida de todos nosotros, y también la actividad de Asetra ha cambiado. Durante los meses de confinamiento los empleados de la asociación trabajaron –y mucho-, desde sus domicilios, hasta el 1 de junio, día en el que abrimos de nuevo la oficina.

Nos vimos obligados a suspender la entrega del Galardón Empresarial, pero no queríamos hacer lo mismo con San Cristóbal, pero reduciendo esta actividad, solo, a la ceremonia religiosa, que si en un primer momento habíamos previsto realizar en el exterior del edificio administrativo del Centro de Transportes, finalmente optamos por la iglesia de Santo Tomás.

Esa misa sirvió para recordar a todos los que nos han dejado por esta maldita enfermedad. El presidente de Asetra leyó una lista, demasiado extensa, de personas vinculadas a la asociación que han fallecido víctimas del coronavirus; no la reproducimos, no queremos olvidarnos de ninguno, para nosotros todos son importantes, tanto ellos, como sus familiares y allegados.

Sumario

Misa de San Cristóbal 1

Servicio Público. Los olvidados 3

Paquete de Movilidad 4-5

Carta del presidente de CETM 6

Castilla y León, medidas de prevención contra el Covid 8-9

Máster de CETM 10

ITV: recomendación del Defensor del Pueblo 11

Se desconvocó el paro del transporte 12

Carné de conducir vehículos pesados con 18 años 13

Protocolo de seguridad del Centro de Formación de Asetra 14

Todos hablan, pero solo uno actúa. El nuevo Actros.

Mercedes-Benz proyecta el futuro del transporte con numerosas innovaciones, como la cámara sustitutiva del retrovisor exterior, Active Drive Assist, el puesto de conducción multimedia y Predictive Powertrain Control, que suponen una revolución para el tráfico de larga distancia tal y como se conoce hoy en día.
www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz

Trucks you can trust

Adarsa
Avenida de burgos, 49. 47009, Valladolid
Tel.: 983 36 00 14 · www.grupoadarsa.mercedes-benz.es

Servicio Público

Los olvidados

Asetra

Después de medio año de una pandemia canalla y sobrevenida, ya estamos inmersos en una nueva crisis económica, sin precedentes. La salud es lo primero, es cierto, y por eso los transportistas hemos cumplido fielmente todas las normas que en materia de salud pública nos han marcado las autoridades sanitarias, y hemos colaborado con ellas; en consecuencia, tuvimos que suspender los cursos de formación y los nuestros actos sociales (Galardón del Transporte y Fiesta de San Cristóbal), extremando las medidas de prevención. Tan solo, celebramos el día de nuestro patrón una misa en la iglesia de Santo Tomás en memoria de los compañeros fallecidos por el Covid19, pues las medidas sanitarias fueron tan rigurosas durante el Estado de Alarma que los difuntos no pudieron ser despedidos por sus familiares y compañeros, como merece cualquier ser humano.

Nadie debe ser olvidado en sus momentos más críticos. Con ese compromiso hemos trabajado durante estos angustiosos meses, recordando siempre que nos debemos a los socios. Creemos que no los hemos olvidado en ningún momento. La Administración sí.

A finales de julio, Asetra se sumó a la convocatoria de paro convocado por el Comité Nacional del Transporte por Carretera, avalado por las principales organizaciones (FETRACAL, CETM y CONETRANS). Las razones eran las mismas que pesan sobre este sector desde hace muchos años. Ordenados los problemas y las reivindicaciones en una lista bien detallada, el Comité se la mandó al ministro. La verdad es que no teníamos en julio el cuerpo para huelgas ni era el momento más adecuado, pues nuestra voluntad permanente ha sido siempre colaborar para que la economía del país se recupere, por eso aceptamos enseguida el pequeño gesto de diálogo que surgió por parte del Ministerio, y el Comité Nacional desconvocó automáticamente el paro. Quietos hasta ver.

Pero que no se confíe la Administración, porque no siempre va a ser tan fácil. Si seguimos olvidados, llegará un momento en que el paro del transporte de mercancías por carretera será contundente e imparable, y con él se colapsará por completo el país. Entonces, es muy posible que a esa protesta activa se sume también el transporte discrecional de viajeros por carretera, porque el olvido de las Administraciones Públicas a estas empresas es ahora mayor. Desde la suspensión de las rutas escolares el 14 de marzo, por parte de la Dirección Provincial de Educación, los transportistas segovianos no han cobrado un solo euro, mientras las distintas Comunidades Autónomas del España van llegando a acuerdos con sus transportistas escolares, en porcentajes razonables que nadie ha cuestionado.

Desgraciadamente, el impago de esos contratos, por más que su cobro es de justicia, no resolverá, cuando llegue, el problema de estas empresas, cuya situación ya es dramática para muchas de ellas: desde marzo, las flotas de autocares están paradas, sin facturar nada, pues el mercado discrecional de viajeros cesó de golpe con el confinamiento y sigue inactivo desde entonces. Sin viajes ligados a los actos culturales, sin turismo, deporte ni eventos sociales y recreativos, muchos de ellos derivados del mundo educativo, los gastos de estas empresas se acumulan de forma inevitable y asfixian su supervivencia.

El daño que está produciendo la pandemia en la economía es tremendo y en demasiados casos será irreversible. Muchos sectores han sido ayudados de forma efectiva por el Estado, nos consta y lo celebramos, pero algunos seguimos olvidados. La Administración no es la culpable de todos los problemas citados de nuestro sector, pero sí puede y debe ser parte de la solución, a menos que nos sigan manteniendo en el olvido. Entonces sí lo será.

TranSportes

Publicación de la
Agrupación Segoviana de
Empresarios de Transporte
DEPÓSITO LEGAL
SG-147/95

Consejo de Redacción
Mariano Fernández,
Fernando García, Juan Andrés Sáiz
Miguel A. González

Director - Editor

Juan Andrés Sáiz Garrido

Coordinación y publicidad:
Fernando García Martín
Ctra. N-603 p.k. 87
(Centro de Transportes de Segovia)
40006 Segovia
E-mail: asetrasegovia@asetrasegovia.es
www.asetrasegovia.es
Tel. 921 448 041
Fax: 921 448 042

Maquetación:
Taller Imagen
Gremio de los Canteros, s/n. Parc. 45
imprenta@tallerimagen.net
Tel. 921 41 29 07 Fax 921 41 29 08

Imprime:
Taller Imagen

La Unión Europea aprueba el Paquete de Movilidad

Algunas de sus medidas han entrado en vigor el 20 de agosto de 2020

Asetra

Desde el pasado 20 de agosto se encuentra en vigor el Reglamento 2020/1054, que contiene determinadas modificaciones del Reglamento 561/2006 sobre tiempos de conducción y descanso, y del Reglamento 165/2014, sobre tacógrafos. Las modificaciones que entran en vigor el 20 de agosto de 2020.
A continuación reseñamos los cambios que se introducen, referidos al Reglamento 561/2006.

Conducción en equipo

El conductor acompañante puede realizar la pausa de 45 minutos con el vehículo en marcha siempre que no se dedique a asistir al conductor que está efectivamente al volante.

Novedades en los tiempos de conducción y descanso

Se introduce la posibilidad de realizar dos descansos semanales reducidos consecutivos, en transporte internacional; y la obligación de compensar esos descansos reducidos semanales en bloque sumados a descansos semanal o diario, antes del final de la tercera semana siguiente a aquella en que se ha realizado el descanso. Esta compensación deberá tomarse precediendo al siguiente periodo de descanso semanal
El texto del apartado 6 del artículo 8 de R (CEE) 561/2006 queda como sigue:
«6. En el transcurso de dos semanas consecutivas el conductor tendrá que tomar al menos:
a) dos períodos de descanso semanal normales, o
b) un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.
El período de descanso semanal comenzará antes de que hayan concluido seis períodos consecutivos de 24 horas desde el final del anterior período de descanso semanal.
No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, el conductor que se dedique al transporte internacional de mercancías podrá tomar dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento, siempre que, en cada cuatro semanas consecutivas, tome como mínimo cuatro períodos de descanso semanal, de los cuales al menos dos deberán ser períodos de descanso semanal normales.
A efectos del presente apartado, se considerará que un conductor se dedica al transporte internacional si inicia los dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento del empresario y fuera del lugar de residencia del conductor.
Se inserta el apartado 6. ter siguiente:
«Cualquier reducción del período de descanso semanal se compensará con un período de descanso equivalente que deberá tomarse en una sola vez antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.
Cuando se hayan tomado dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos con arreglo al párrafo tercero del apartado 6, el período de descanso semanal siguiente irá precedido de un período de descanso tomado como compensación de esos dos períodos de descanso semanal reducidos.»

Prohibido el descanso semanal ordinario en la cabina del vehículo

No podrán tomarse en un vehículo los períodos de descanso semanal normal ni cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas que se tome como compensación de períodos de descanso semanal reducidos previos. Deberá realizarse este descanso en un alojamiento apropiado y adaptado para ambos sexos que disponga de instalaciones para dormir y sanitarias adecuadas. Todos los gastos de alojamiento fuera del vehículo correrán a cargo del empresario.

Regreso a casa del conductor de transporte internacional:

La empresa de transporte organizará el trabajo de los conductores de tal manera que, en cada período de cuatro semanas consecutivas, estos puedan regresar al centro de operaciones del empresario en el que normalmente tiene su base el conductor y en el que empieza su período de descanso semanal, en el Estado miembro de establecimiento del empresario, o regresar al lugar de residencia de los conductores, para disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o de un período de descanso semanal de más de 45 horas tomado como compensación de un período de descanso semanal reducido.

No obstante, cuando el conductor haya tomado dos períodos consecutivos de descanso semanal reducido con arreglo al apartado 6, la empresa de transporte organizará el trabajo del conductor de tal modo que este pueda regresar antes del inicio del

período de descanso semanal normal de más de 45 horas que tome como compensación.
La empresa documentará la manera en que da cumplimiento a esta obligación y conservará esta documentación en sus locales para presentarla a solicitud de las autoridades de control.

Interrupciones de los descansos en trayectos de transbordador o tren

El período de descanso diario normal o el período de descanso semanal reducido de un conductor que acompañe un vehículo transportado por transbordador o tren no se podrá interrumpir más de dos veces para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora. Durante dicho período de descanso diario normal o de descanso semanal reducido, el conductor deberá tener acceso a una cabina para dormir, cama o litera que esté a su disposición.
Con respecto a los períodos de descanso semanal normal, dicha excepción solo se aplicará a los viajes en transbordador o en tren si:
a) la duración prevista del viaje es de por lo menos ocho horas, y
b) el conductor tiene acceso a una cabina para dormir en el transbordador o en el tren.
Cualquier tiempo utilizado en viajar a un lugar para hacerse cargo de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, o en volver de ese lugar, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor, no se considerará como descanso o pausa excepto cuando el conductor se encuentre en un ferry o tren y tenga acceso a una cabina para dormir, cama o litera.
Prolongación excepcional del tiempo de conducción diario y semanal para comenzar el descanso semanal en domicilio en las siguientes condiciones:
Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor, en circunstancias excepcionales, podrá superar el tiempo de conducción diario y semanal en un máximo de una hora, para llegar al centro de operaciones del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar del período de descanso semanal.
En las mismas condiciones, el conductor podrá superar el tiempo de conducción diario y semanal en un máximo de dos horas, siempre que tome una pausa ininterrumpida de treinta minutos inmediatamente antes de la conducción adicional para llegar al centro de operaciones del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar de un período de descanso semanal normal.
El conductor deberá señalar el motivo de la excepción manualmente en la hoja de registro del aparato de control o en un documento impreso del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar al llegar a destino o al punto de parada adecuado.
Cualquier extensión del tiempo de conducción se compensará con un período de descanso equivalente, que se tomará en una sola vez junto con cualquier período de descanso, antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.

ASESORÍA FISCAL Y LABORAL

Gabinete Empresarial

Avda. de la Constitución, 18
Esc. A 1º Izq.
40005 SEGOVIA
Tel. 921 433 565
619 787 880
Fax: 921 438 207

Carta de Ovidio de la Roza, presidente de CETM

“Optimismo a pesar de todo, el transporte es necesario”

Comienza el mes de septiembre, y sin embargo este año nada es igual. El regreso al trabajo lo hacemos con mascarilla puesta y con el miedo de que se repitan los episodios que vivimos durante el estado de alarma. Pero si algo ha puesto en evidencia esta crisis sanitaria, es el papel del transporte de mercancías por carretera, que es (siempre lo ha sido) más que fundamental.

Nuestros conductores han vivido situaciones indignas, y a pesar de todo han seguido al pie del cañón, porque el deber de las empresas de transporte era mantener el abastecimiento de supermercados, farmacias y hospitales, y nuestro compromiso siempre ha sido firme. Gracias al esfuerzo de estas empresas y sus trabajadores, se ha evitado el caos en muchos momentos y esperamos que, tanto el Gobierno central como los gobiernos regionales, tengan en cuenta la experiencia vivida para evitar caer en los mismos errores en caso de que tuvieran que tomarse medidas severas de nuevo.

A pesar de lo que muchos piensan, nuestro sector ha sido uno de los que más ha sufrido las consecuencias de esta crisis. El transporte de aquellas mercancías que no se consideran esenciales ha quedado mermado, las dificultades para encontrar viajes de retorno han disparado los costes, y en torno al 42% de las empresas se ha visto obligada a realizar algún tipo de regulación de empleo. Está en manos del Gobierno la supervivencia de tejido empresarial y confiamos en que se lleven a cabo las medidas necesarias para salgamos adelante y superemos una de las mayores crisis que nos ha tocado vivir.

La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) ha trabajado con ahínco para lograr que el transporte de mercancías por carretera resistiera. El Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) logró el compromiso del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) para abordar reclamaciones históricas del sector y esperamos que las negociaciones sean satisfactorias para dar al transporte el empuje que necesita.

Entre otras cuestiones, el MITMA se ha comprometido a desarrollar un régimen sancionador a la morosidad en el transporte para penalizar los pagos por encima de los 60 días, a abordar la problemática de la carga y la descarga en una mesa tripartita junto a cargadores y transportistas, reembolsar los 200 millones de euros correspondientes a las cantidades a devolver por el céntimo sanitario o elaborar un Plan de Impulso a la Sostenibilidad del Transporte de Mercancías por carretera, materias que son imprescindibles para el progreso de nuestro sector y que han de ver la luz lo más pronto posible.

Nuestro sector supone un 4,8% del PIB, cerca de 600.000 empleos directos y más de 15.000 millones de euros vía impuestos a las arcas de Estado. Su papel durante esta pandemia ha dejado en evidencia que es irremplazable (para quien aún no se había dado cuenta) y fundamental para la recuperación económica.

Por eso, en la CETM tenemos la esperanza de que esto sea un bache en el camino y logremos superarlo entre todos.

Bankia

VEN A CONOCERLO Y DISFRUTA DE UNA NUEVA EXPERIENCIA

Nuevo MAN TGX. Simply my truck.

DIESEL 2000

C/GREMIO DE LOS CALDEREROS Nº3
POLIGONO DE HONTORIA
SEGOVIA

tlf- 921 42 10 10

MAN

Plan de medidas de prevención contra el Covid-19 en Castilla y León

Novedades importantes para el transporte de mercancías por carretera

Asetra

En el BOCYL se publicó el ACUERDO 46/2020, de 20 de agosto, de la Junta de Castilla y León, por el que se aprueba el Plan de Medidas de Prevención y Control para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19, en la Comunidad de Castilla y León. Sus medidas entraron en vigor el 22 de agosto, y mantendrán su eficacia mientras dure la situación de crisis sanitaria ocasionada por el coronavirus.

Se refuerza el uso de la mascarilla al ser, junto con el cumplimiento de la distancia interpersonal y las medidas de higiene, el medio más eficaz y sencillo para luchar contra la pandemia.

En cuanto a las limitaciones de aforos a aplicar a los diferentes sectores de actividad, como regla general, se reducen los aforos máximos permitidos a los diferentes sectores de actividad, que pasan del 75% al 50%. Esto afecta también a los centros privados de formación, como es el caso de Asetra.

En el ámbito del sector del transporte, se prevé, como medidas preventivas, y en la medida de lo posible, evitar contactos entre el personal de conducción y el personal de las empresas cargadoras, logísticas y de transporte de mercancías; así como la prohibición de consumir alimentos en el transporte público de viajeros en trayectos de duración inferior a dos horas, todo ello con el fin de minimizar los riesgos de transmisión del COVID-19 en dicho sector.

Medidas en relación con la ocupación y uso de los vehículos en el transporte terrestre

En los transportes en motocicletas, ciclomotores y vehículos categoría L, en general, que estén provistos con dos plazas homologadas (conductor y pasajero) podrán viajar dos personas.

En los transportes privados particulares y privados complementarios de personas

en vehículos de hasta nueve plazas, incluidos los conductores, podrán desplazarse tantas personas como plazas tenga el vehículo.

En los transportes públicos de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas, incluidos los conductores, podrán desplazarse tantas personas como plazas tenga el vehículo por cada fila adicional de asientos respecto de la del conductor.

En los vehículos en los que, por sus características técnicas, únicamente se disponga de una fila de asientos, como en el supuesto de cabinas de vehículos pesados, furgonetas u otros, podrán ocuparse todas las plazas.

En el transporte público regular, discrecional y privado complementario de viajeros podrá ocuparse la totalidad de los asientos procurando, cuando el nivel de ocupación lo permita, la máxima separación entre las personas usuarias. Así mismo, en los vehículos en los que existan plataformas habilitadas para el transporte de viajeros de pie, se mantendrá una referencia de ocupación de dos usuarios por cada metro cuadrado en la zona habilitada para viajar de pie, debiendo procurarse, en todo caso, la mayor separación entre los pasajeros.

Queda prohibido el consumo de alimentos en el transporte público de viajeros en trayectos de duración inferior a dos horas.

En las infraestructuras complementarias del transporte en las que se produzca la entrada y salida de pasajeros, se establecerán y aplicarán los procedimientos y medidas organizativas necesarias para procurar el movimiento ordenado de los mismos a su paso por las instalaciones y evitar las aglomeraciones. Así mismo, deberán reforzar los mensajes y cartelería recordando la necesidad de mantener la distancia de seguridad y medidas de higiene.

Serán de aplicación, tanto a las infraestructuras complementarias de transporte como al transporte regular de uso general, titularidad de la administración autonómica, las medidas de desinfección y limpieza contenidas en la Orden FYM/298/2020, de 12 de marzo, por la que se adoptan medidas de carácter obligatorio en relación con la COVID-19

Transporte de mercancías

Las empresas cargadoras, logísticas y de transporte de mercancías han de cumplir las pautas de protección prescritas por la autoridad sanitaria, evitando contactos con el personal de conducción en el momento del intercambio de documentación en los sitios de carga y descarga.

Así mismo, el personal de conducción, siempre que sea posible, no intervendrá en la carga y descarga, siendo ésta responsabilidad del centro donde se efectúe tal actividad, debiendo mantenerse dentro de la cabina o en las zonas específicamente habilitadas al efecto.

Junta de Castilla y León

Nueva edición del Máster en Dirección de Empresas de Transporte y Logística de CETM

Asetra

El Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte y Logística, impartido por CETM junto con la Escuela de Negocios ESIC, ha abierto su plazo de matriculación en la que será su XXIII edición.

Esta formación supone una oportunidad única para los profesionales del sector del transporte y la logística. Se trata de una formación en el desarrollo directivo, con la garantía de una prestigiosa escuela de negocios como es ESIC Business & Marketing School. El curso está reconocido con una titulación específica otorgada por ESIC y cuenta con el patrocinio de SOLRED.

Esta formación abarca un total de 450 horas, en las que el equipo de profesores, y un grupo de expertos del transporte y la logística desarrollan, junto a los alumnos, un trabajo tutelado para que, al terminarla, sea posible asumir la gestión y dirección de una empresa de transporte y logística.

Se trata de una titulación que impulsa la trayectoria profesional de quienes lo cursan y abre nuevas puertas en el futuro laboral. El máster se imparte en un entorno de colaboración, dinámico, práctico e innovador.

En distintas sesiones prácticas se ampliarán los conocimientos del alumno en áreas como Dirección general, Dirección económico-financiera, Dirección marketing y gestión comercial, Dirección recursos humanos y organización, Dirección de operaciones.

El máster cuenta, también, con módulos complementarios sobre Logística Multimodal, impartidos a bordo de uno de los buques que cubren las líneas de transporte marítimo de corta distancia entre Barcelona e Italia, innovadoras actividades y talleres en Business Game Play (LEGO Serious Play, Estrategia y Empresa), así como unas jornadas de autopistas ferroviarias, visitando estaciones intermodales como LE BOULOU y empresas como Repsol – Solred.

Este curso está subvencionado por el Plan de Ayudas del Ministerio de Transportes. CETM concede, además, becas que llegan a cubrir hasta el 70%. El importe definitivo es de 2.950 euros (en lugar de los 9.900 euros de pago general establecido a este efecto).

Los interesados pueden llamar, hasta el 30 de septiembre, al número de teléfono 606 635 267, o escribir a ceftral-madrid@cetm.es para inscribirse y consultar cómo poder beneficiarse de la beca.

El Defensor del Pueblo se posiciona frente a los plazos de revisión de la ITV

Asetra

El sector del transporte está absolutamente en contra del sistema que se está aplicando para pasar la ITV de los vehículos, así se ha puesto en conocimiento de la Autoridad competente, el Ministerio de Industria, pero la verdad es que nos está dando igual, no cejan en su imposición, a nuestro juicio sin sentido, de reflejar la fecha en la que debería haberse hecho la revisión periódica.

El Defensor del Pueblo, incluso, ha emitido una recomendación, con fecha de 27 de julio de 2020, en relación con la duración de la ITV que ha estado sujeta a prórroga como consecuencia del estado de alarma provocado por el Covid-19. En la misma se señala que carece de sentido acortar artificialmente la vida de la última ITV obligando al propietario del vehículo a realizar dos inspecciones seguidas en un corto lapso de tiempo que, en los casos más extremos (como el de los vehículos sujetos a inspección semestral) puede ser solo de unos pocos días.

Esto evidentemente genera un coste y una carga administrativa para los propietarios de los vehículos afectados sin que la Administración haya puesto de manifiesto que concurran razones imperiosas de interés general que justifiquen el recorte de la vida legal de las ITV.

A través de esta Recomendación, el Defensor del Pueblo insta a determinar el plazo de validez de las Inspecciones Técnicas de Vehículos (ITV) que hayan sido objeto de prórroga a partir de la inspección realizada, sin descontar el período de prórroga.

Si hubiera alguna novedad sobre este asunto de inmediato daríamos traslado a los asociados.

El Ministerio de Transportes asumió las reivindicaciones del sector

Asetra

El pleno del departamento de mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), en sesión celebrada el 23 de julio adoptó la decisión de aceptar la oferta formal realizada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con los compromisos por él asumidos respecto de medidas que se estiman fundamentales para la supervivencia de las empresas del sector.

Entre dichas propuestas se encuentra el compromiso del propio Ministerio en no modificar la normativa reguladora de las masas y dimensiones de los vehículos, sin el consenso del sector. Igualmente, el sector deberá aprobar cualquier cambio en materia de Euroviñeta y tarificación de infraestructuras. Además, se desarrollará un régimen sancionador por procedimiento de urgencia a la morosidad en el transporte, sancionando los pagos por encima de los 60 días, medida compatible con la reclamación de intereses de demora en el plano civil. Igualmente, el Ministerio se compromete ineludiblemente a abordar la problemática de la carga y descarga por los conductores, teniendo en cuenta que dichas actividades no tienen por qué ser por cuenta del transportista y que el sector considera inadmisibles muchas de las condiciones en las que los conductores se están viendo obligados a aceptar la realización de las mismas. En este sentido, será necesario clarificar el marco normativo existente, tanto desde el punto de vista mercantil como laboral, abordando, asimismo, los problemas asociados a los tiempos de espera, la responsabilidad de las partes en el contrato respecto de estas actividades y los posibles riesgos laborales asumidos. Dicho análisis se realizará antes del mes de diciembre de 2020.

Se adoptan también medidas tendentes a mejorar la liquidez del sector en estos momentos críticos, habiéndose comprometido a la devolución de 200 millones de euros correspondientes a las cantidades a devolver por el céntimo sanitario; mantenimiento de las ayudas a la formación y al abandono de la actividad; además de un Plan de Impulso a la Sostenibilidad del Transporte de Mercancías por Carretera para los próximos 3 años.

En atención a este documento, el CNTC apuesta por confiar en los responsables del ministerio con los que ha estado negociando en estas últimas semanas, desconvocando el paro previsto para los próximos días 27 y 28 de julio, siempre con el compromiso por parte del ministerio de desarrollar, de nuestra mano, tanto los diferentes puntos recogidos en dicho documento, como el resto de reivindicaciones incluidas en nuestro escrito del 30/03/2020, todo ello dentro del calendario de trabajo previamente fijado, para poner en marcha los proyectos normativos en los términos y plazos comprometidos.

Se podrá obtener el carné de vehículo pesado a los 18 años

La DGT ha anunciado la reforma del Reglamento General de Conductores

Asetra

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha comunicado, a través de su revista 'Tráfico y Seguridad Vial', la previsión de modificar el Reglamento General de Conductores, lo que significará la transposición de la Directiva 2006/16 de la Unión Europea, en lo referido a las edades mínimas de obtención de los permisos de conducción equiparándolas a las establecidas desde hace muchos años en toda la Unión Europea.

Esta adaptación da respuesta a una de las demandas históricas del sector, que ha reclamado a la DGT la rebaja de la edad mínima legal para obtener los permisos de conducir de las clases C, C+E, D y D+E a los 18 años, desde que en 2009, por una transposición errónea de la Directiva Europea de Permisos de Conducción, España elevara esta edades mínimas a los 21 para los permisos de clase C y a los 24 para los de clase D.

Esta reforma contribuirá a acercar a los jóvenes a la profesión de conductores y a que la formación CAP exigida, pueda adquirirse también a través de la Formación Profesional del sistema educativo, además de por las vías por las que en la actualidad ya puede obtenerse.

La novedad es que aquellos jóvenes que hayan cumplido 18 años, y siempre que sean titulares del Certificado de Aptitud Profesional (CAP) adquirido mediante la modalidad ordinaria (280 horas), podrán obtener el permiso de clase C que habilita para conducir camiones. Si bien, en el caso de las categorías D y D+E podrán conducir estos vehículos a los 21 años, pero dentro del territorio nacional hasta que hayan cumplido los 24. Y en el caso de los permisos D1 y D1+E, a los 18 años con la misma restricción de solo poder conducirlos dentro del territorio nacional hasta que hayan cumplido los 21 años.

Conductores profesionales: qué puede conducir y a qué edad

PERMISO	VEHÍCULOS QUE AUTORIZA A CONDUCIR	EDAD años cumplidos	EXCEPCIONES
C1	Automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg y no sobrepase 7.500 kg, diseñados y construidos para el transporte de no más de 8 pasajeros además del conductor. Podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.	18	
C1 + E	1. Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C1 y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada (MMA) exceda de 750 kg, siempre que la MMA del conjunto no exceda de 12.000 kg. (*). 2. Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada (MMA) exceda de 3.500 kg, siempre que la MMA del conjunto no exceda de 12.000 kg. (*).	18	
C	Automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg que estén diseñados y construidos para el transporte de no más de 8 pasajeros además del conductor. Podrán llevar enganchado un remolque cuya MMA no exceda de 750 kg.	21	Edad mínima: 18 años cumplidos para titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria
C + E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C y un remolque o semirremolque cuya MMA exceda de 750 kg (*).	21	Edad mínima: 18 años cumplidos para titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria
D1	Automóviles diseñados y construidos para el transporte de no más de 16 pasajeros además del conductor y cuya longitud máxima no exceda de 8 metros. Podrán llevar enganchado un remolque cuya MMA no exceda de 750 kg.	21	Edad mínima: 18 años cumplidos para titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria, si bien sólo podrán conducir estos vehículos dentro del territorio nacional hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos.
D1 + E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D1 y un remolque cuya MMA exceda de 750 kg. (*).	21	Edad mínima: 18 años cumplidos para titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria, si bien sólo podrán conducir estos vehículos dentro del territorio nacional hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos.
D	Automóviles diseñados y construidos para el transporte de más de 8 pasajeros además del conductor. Podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg	24	Edad mínima: 21 años cumplidos para titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria. Edad mínima: 21 años cumplidos si lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada y se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km. Edad mínima: 23 años cumplidos si lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada. Dentro del territorio nacional y hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos, se podrá conducir a las siguientes edades: a) 18 años cumplidos en caso de que se conduzcan estos vehículos sin pasajeros o si se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km, para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria. b) 20 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria.
D + E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg. (*)	24	Edad mínima: 21 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria. Edad mínima: 21 años cumplidos si lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada y se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km. Edad mínima: 23 años cumplidos si lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada. Dentro del territorio nacional y hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos, se podrá conducir a las siguientes edades: a) 18 años cumplidos en caso de que se conduzcan estos vehículos sin pasajeros o si se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km, para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria. b) 20 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria.

(*) Sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.

Recuperamos la formación con todas las medidas de seguridad

Asetra

El centro de formación de Asetra ha reiniciado el programa de cursos, cumpliendo todas las medidas de prevención de contagios que implica la lucha contra el Covid-19. Hemos confeccionado un "Protocolo para la prevención del contagio por Covid-19" (se puede consultar en nuestra página web), que incluye medidas de obligado cumplimiento por todas las personas que acudan a alguno de nuestros cursos (uso obligatorio de mascarilla a lo largo de los cursos, lavado y desinfección de manos, toma de temperatura antes de entrar al aula,...).

Además, y para garantizar la distancia de seguridad, hemos quitado la pared que separaba las aulas 1 y 2. De este modo ahora disponemos de dos aulas de 87 metros cuadrados, y de acuerdo con la normativa sobre aforo máximo en vigor al momento de redactar esta noticia, la capacidad máxima de cada una de ellas, es de 29 personas.

Medidas que contempla el protocolo de seguridad de Asetra

Deberá mantenerse la distancia de seguridad interpersonal de 2 metros (medida básica para estar fuera del radio de diseminación de las gotas respiratorias que transmiten la infección).

La sala estará correctamente ventilada, abriendo la ventana o dejando la puerta abierta.

El acceso y salida de la sala se realizará de manera escalonada, y las aulas se encuentran señalizadas mediante flechas de dirección para indicar al alumno por donde deber realizar la entrada y la salida del aula.

Es obligatorio acceder al centro con mascarilla propia, y esta habrá de estar perfectamente colocada durante la duración del curso, acceso a espacios comunes, cafetería, aseos, etc.; en caso contrario (un mal uso de la mascarilla), y si el alumno no obedece las indicaciones del profesor o del responsable de Asetra, podrá ser expulsado del aula.

Antes de acceder al aula de formación, y durante todas las jornadas de duración del curso, se tomará la temperatura, tanto a los alumnos, como al profesor, y en caso de superar los 37,5 grados, no podrá acceder al curso, debiendo abandonar el edificio inmediatamente.

Es obligatorio el lavado frecuente de manos, y el uso de los geles hidroalcohólicos a disposición de los usuarios, antes de entrar al aula.

La limpieza y desinfección de las superficies tiene que ser frecuente, se entregará un difusor hidroalcohólico para realizar diariamente, al inicio y al final de la clase, la desinfección correspondiente en la superficie utilizada por cada alumno, desechando el papel utilizado en las papeleras que se encuentran ubicadas en los aulas.

Se procurará reducir al mínimo los desplazamientos de grupos de alumnos por el centro. No estará permitido la permanencia en pasillos, zonas de paso y otras zonas de uso común.

Se entregará a cada alumno un sobre de papel, en el que tendrá que depositar su DNI, permiso de conducir y fotografía. El personal técnico de Asetra le recogerá, y una vez realizadas las copias oportunas, se devolverán de nuevo, debidamente desinfectados.

No se podrá acudir al aula de formación: si presenta síntomas de la enfermedad; si se encuentra en período de cuarentena domiciliaria por haber tenido contacto con alguna persona diagnosticada, o que presente síntomas, de COVID-19; si ha sido diagnosticado o presenta síntomas compatibles con el COVID-19.

ALVASER

SU TALLER PARA CAMIÓN & SEMI-REMOLQUE

MULTIMARCA

ESPECIALISTAS EN DAF

RECAMBIOS

TRP MULTIMARCA

CAMIONES

VENTA NUEVO y V.O.

TRUCKLAND DAF DEALER

ALVASER

Polígono Industrial Malriega, 15-16

CUÉLLAR

40200 Cuéllar (Segovia)

921 140 726

ESTACION DE SERVICIO

ABIERTA AL PÚBLICO EN GENERAL LAS 24 HORAS DEL DÍA, 365 DÍAS AL AÑO

Grandes Descuentos para Profesionales y Particulares en Gasóleo A, Gasolina 95 y Adblue.

La Mejor Calidad de sus Productos al Mejor Precio.

EDIFICIO ADMINISTRATIVO

EDIFICIO MULTIUSOS QUE CUENTA CON 2.000 M² DE CAPACIDAD TOTALMENTE EQUIPADOS Y CLIMATIZADOS

Oficinas Administrativas, Centro Asistencial de Mutua de AT/EP, Cafetería-Restaurante, Gestoría Administrativa y Seguros, Sala de Juntas, Aulas de Formación, Duchas y Servicios, Etc….

Alquiler de Oficinas y Despachos Precios Increíbles. Venga a Conocernos

ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS
PESADOS Y LIGEROS

Grandes Espacios para Estacionamiento con Capacidad Para más 200 Plazas de Aparcamiento de Vehículos Pesados y 100 Plazas de Aparcamiento de Turismos.

Estacionamiento Vigilado, con Control de Acceso y Circuito Cerrado de CTV.

Alquiler de Plazas de Aparcamiento de Pesados. Consulte Nuestras Tarifas de Alquiler Mensual, Fin de Semana y Diario.

CENTRO DE TRANSPORTES DE SEGOVIA
SEMUTRANSA

CTRA. DE SAN RAFAEL, CN-603
PK. 87 – 40006 SEGOVIA
Teléfono: 921 448 015 – Fax: 921 448 016
E-Mail: semutransa@semutransa.com

www.semutransa.com