

## ASETRA INFORMA (103-2020; 25-05-2020)

- **Rechazo a los peajes que se quieren imponer en Navarra.**
- **Se reanudan los plazos procesales y administrativos.**
- **Prórroga de los controles en frontera.**
- **Recomendaciones a España de la Comisión Europea.**
- **Certificado de desplazamiento para Bulgaria.**
- **Validez de las tomas de temperatura y pruebas médicas como medida preventiva.**
- **Análisis DAFO de CONFEBUS: el transporte en autobús tras el coronavirus.**
- **Italia: un nuevo modelo de certificado para los conductores.**
- **Ayudas de la JCYL relacionadas con el empleo y el Covid-19.**

### RECHAZO A LOS PEAJES QUE SE QUIEREN IMPONER EN NAVARRA

En un momento en el que muchas empresas de transporte de mercancías **viven con incertidumbre ante la crisis del COVID-19** y no saben cómo podrán seguir adelante con su actividad, el **Gobierno de Navarra plantea implantar un peaje exclusivo para camiones en cinco vías diferentes.**

Como bien señala la asociación de la CETM en Navarra, ANET, la circulación de los vehículos pesados por la N-121 siempre ha sido objeto de controversia en la Comunidad Foral pero, ahora, no planean el desvío de camiones, **sino el cobro de un peaje en esa vía.** Además, la nueva propuesta que el Departamento de Cohesión Territorial ha trasladado a los diferentes grupos parlamentarios incluye **el cobro de dicho peaje en otras cuatro vías más, (A-10, A-15, A-68 y A-1).**

Desde la Confederación Española de Transporte de Mercancías, alegato al que también se suma Asetra, queremos manifestar **nuestro profundo rechazo a esta propuesta** que, además, en un escenario como el que vivimos actualmente, cuando la supervivencia de muchas empresas de transporte de mercancías peligran, **nos parece deplorable.**

La propuesta del Ejecutivo navarro se plantea como alternativa para llevar a cabo el mantenimiento de las vías, **excusándose en el concepto de “quién contamina paga”** o “quién usa paga”. Como bien señalan desde ANET, este



principio no se puede trasladar solo a los vehículos pesados y, además, las infraestructuras son un servicio público que **debe financiarse con cargo a los presupuestos**. De hecho, si se hubiera destinado la cuantía que establece el Plan de Carreteras, ahora no se pondría encima de la mesa este plan que las asociaciones de transporte de mercancías conocieron tan solo unas horas antes de que se anunciara a los medios de comunicación.

La pretensión de hacer pagar doble al transporte deja en evidencia **la relevancia que el Gobierno Foral otorga a un sector que se está dejando la piel** ante la crisis sanitaria que vive el país. Una vez más, el empeño en castigar al transporte de mercancías no cesa, aún a sabiendas de que los camiones ya pagan por los costes sociales a través de varios impuestos.

Este peaje discriminatorio únicamente serviría para obligar a los transportistas a contar con costes inasumibles y, por si no fuera suficiente, ciertas voces se atreven a acusarlos de "destroza carreteras", a pesar de que **el problema radica en la falta de mantenimiento** que ha existido durante los últimos doce años.

Por ello, **CETM apoya rotundamente lo expuesto por ANET**, que señala que el sector contribuyó a las arcas de la Hacienda Foral el pasado año con 275 millones, **un 7.05% de la recaudación**, cifra con la que el Gobierno podría en cinco años duplicar los túneles de Belate y Almandoz, establecer una autovía en la N-121 con salida directa a Francia y llevar a cabo el correcto mantenimiento de las carreteras.

Tampoco podemos olvidarnos de que este peaje repercutirá en la fabricación y en el precio final al consumidor, de manera que **supondrá la pérdida de competitividad de las empresas navarras**. En definitiva, ante este último intento del Gobierno navarro por aminorar al transporte, esperamos que quede en eso, en una pretensión que no avance más allá del papel, porque ante la crisis económica y financiera que ya está comenzando a ahogar a las empresas navarras, **hay que buscar medidas de protección, no opciones debiliten y golpeen al tejido empresarial**.

**SE REANUDAN LOS PLAZOS PROCESALES Y ADMINISTRATIVOS**



El BOE del pasado sábado 23 de mayo, publicó el [Real Decreto 537/2020, de 22 de mayo, por el que se prorroga el estado de alarma](#) declarado por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. Éste entró en vigor en el momento de su publicación.

Además de la prórroga del estado de alarma, también se establece que la superación de todas las fases previstas en el Plan para la desescalada de las medidas extraordinarias adoptadas para hacer frente a la pandemia de COVID-19, aprobado por el Consejo de Ministros en su reunión de 28 de abril de 2020, determinará que queden sin efecto las medidas derivadas de la declaración del estado de alarma en las correspondientes provincias, islas o unidades territoriales.

Este deroga las disposiciones adicionales segunda, tercera y cuarta del Real Decreto 463/2020, lo que supone el **alzamiento de la suspensión de los plazos procesales y de los plazos de prescripción y caducidad de derechos y acciones (con efectos desde el 4 de junio de 2020), y de los plazos administrativos (con efectos desde el 1 de junio de 2020)**. Para estos últimos, cabe la posibilidad de que el plazo se reinicie, si así lo ha previsto una norma con rango de ley aprobada durante la vigencia del estado de alarma y sus prórrogas.

Sin perjuicio de lo anterior, se mantendrá la vigencia de las órdenes, resoluciones, disposiciones e instrucciones dictadas por las autoridades competentes delegadas previstas en el artículo 4.2 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, en cuanto no se opongan a lo dispuesto en otras posteriores, ni a lo establecido en este real decreto.

## PRÓRROGA DE LOS CONTROLES EN FRONTERA

Este fin de semana, se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado la [Orden SND/439/2020, de 23 de mayo](#), por la que se prorrogan los controles en las fronteras interiores terrestres, aéreas y marítimas con motivo de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

Estos controles, como las anteriores veces, **no afectan al transporte de mercancías**.



## RECOMENDACIONES A ESPAÑA DE LA COMISIÓN EUROPEA

Desde la Comisión de Unión Europea de la CEOE indican que el 20 de mayo la Comisión Europea dio a conocer las **Recomendaciones Específicas por País**, entre ellas las dirigidas a España (se puede descargar en este [enlace](#)), tras haber evaluado los Programas Nacionales de Reforma y de Estabilidad, remitidos por los Estados miembros a finales de abril.

Centradas en abordar los **enormes efectos de la pandemia**, la Comisión Europea recuerda el fuerte deterioro de la economía europea en 2020, con una contracción estimada del PIB de la Zona Euro en un 7,5%, que BusinessEurope, en su reciente "Economic Outlook", eleva hasta el 7,9%.

En esta ocasión, es más importante la parte expositiva que las recomendaciones en sí, dado que es en la primera donde **se subrayan las debilidades de la economía española**, algunas de carácter estructural, y cómo afrontarlas. Desde una perspectiva empresarial, **cabe destacar las siguientes**:

1. **Aprovechamiento** de los **Fondos Estructurales**, cuyo requisito de cofinanciación ha sido eliminado. En este sentido, es importante evitar el riesgo de disparidad socioeconómica entre Comunidades Autónomas.
2. **Eliminar, tan pronto como sea posible, las medidas excepcionales urgentes** que impiden el **funcionamiento normal del mercado único**.
3. **Aplicación plena** de las **medidas de liquidez** de las empresas, seguidas de una reorientación de las políticas fiscales para **preservar la sostenibilidad** de las cuentas públicas.
4. Adoptar medidas de **apoyo al empleo** tomadas tras **consultar a los interlocutores sociales**, como por ejemplo la eliminación gradual de los ERTE o la flexibilización de las condiciones laborales. El **éxito** de estas medidas, advierte la Comisión, **dependerá** en gran medida de que **se invierta el tiempo necesario para alcanzar un consenso político y social amplio y duradero**.
5. Tener en cuenta que el gasto en prestaciones sociales sigue muy orientado hacia las personas de más edad.
6. Apoyar a las **empresas de los sectores más perjudicados** y la salvaguardar la **competitividad** de las empresas **exportadoras**.
7. **Alentar la inversión pública** anticipando proyectos que ya estén suficientemente maduros y **promover la inversión privada** a través de



**reformas pertinentes.** En cuanto a las prioridades de inversión, han de ir en línea con las marcadas en las estrategias digital y de transición energética a escala europea.

8. **Intensificar la coordinación entre los diferentes niveles de la Administración.**

## CERTIFICADO DE DESPLAZAMIENTO PARA BULGARIA

A través de la IRU, la asociación búlgara AEBTRI ha informado que, desde el 22 de mayo de 2020, todo aquel que tiene permitida la entrada en territorio búlgaro sin necesidad de cuarentena, **como los conductores que se dedican al transporte de mercancías por carretera**, deberán presentar un certificado a la autoridad de control sanitario en las fronteras. **Este certificado es necesario tanto para viajes con destino Bulgaria, como para el tránsito por éste.** En este [enlace](#) pueden acceder a un modelo del mismo.

## VALIDEZ DE LAS TOMAS DE TEMPERATURA Y PRUEBAS MÉDICAS COMO MEDIDA PREVENTIVA

### Informe del Departamento Laboral de CETM

Como es conocido, el Gobierno anunció el pasado 28 de abril su plan de "desescalada", que consiste fundamentalmente en la superación de cuatro fases para el retorno a la que se ha venido a denominar "nueva normalidad". Es evidente que, con el avance de fases, se va a ir produciendo también, de hecho, ya ha ocurrido, una reincorporación paulatina de trabajadores a sus puestos de trabajo. Sin embargo, y dado que la crisis sanitaria del Covid-19 y los riesgos que conlleva no han desaparecido, **las empresas deberán prestar especial atención a los riesgos que el Covid-19 representa a la hora de velar por la salud de sus trabajadores.**

A este respecto, desde un primer momento hemos venido señalando que las empresas deben atender a las recomendaciones e instrucciones concretas que reciban de sus **servicios de prevención**, lo que deberán hacer en coordinación, cuando existan, con los **representantes legales de los trabajadores**. Además, conviene recordar que las empresas deberán seguir las directrices que al respecto publicó el Ministerio de Sanidad, en su documento titulado "Buenas prácticas en los centros de trabajo", y deberán tener presentes también las



distintas medidas de todo tipo que se adopten por las distintas autoridades, como la Orden SND/414/2020, de 16 de mayo, que contempla modificaciones en las restricciones de ámbito nacional, tanto para los municipios en fase 0, como para los que entren en la fase 2, o la Orden SND/422/2020, de 19 de mayo, por la que se regulan las condiciones para el uso obligatorio de mascarilla durante la situación de crisis sanitaria.

Ante las distintas preguntas que hemos recibido, hemos considerado oportuno enviar esta circular para analizar la **posibilidad que tienen las empresas de obligar a los trabajadores a someterse a chequeos médicos, tests, tomas de temperatura o pruebas similares** relacionadas con el Covid-19 con ocasión de su reincorporación al trabajo. Aunque lo cierto es que, salvo error, ninguno de los documentos de buenas prácticas del Ministerio de Sanidad contempla la adopción de estas medidas, algunas empresas han comenzado a implementar ya controles de temperatura de su personal.

Es sobradamente conocido que la fiebre es parte de la sintomatología del Covid-19, **puediendo entenderse por ello la toma de temperatura una medida útil para la detección del mismo, si bien, hoy por hoy, son los tests (análisis serológicos de anticuerpos) los que constituyen la única vía idónea para asegurar la falta de contagio, siendo mucho más eficaces que la toma de temperatura.** Estos tests pueden realizarse como medida preventiva pero sólo por profesionales sanitarios.

### **Vigilancia de la salud obligatoria**

La base jurídica para la posible realización de las citadas pruebas médicas se encuentra en el artículo 22 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL), que establece la obligación del empresario de garantizar, con respecto a los trabajadores a su servicio, la vigilancia de su estado de salud en función de los riesgos inherentes al trabajo. Como es conocido, y hemos tenido oportunidad de recordarlo hace escasos días en nuestro comentario a una sentencia de la Audiencia Nacional, la regla general es que los reconocimientos médicos solo podrán llevarse a cabo cuando el trabajador preste su consentimiento, si bien el citado artículo 22 LPRL contempla una serie de excepciones. Una de ellas es la de los supuestos en los que los reconocimientos médicos resulten necesarios *“para verificar si el estado de*





***salud del trabajador puede constituir un peligro para el mismo, para los demás trabajadores o para otras personas relacionadas con la empresa”.***

Pues bien, sin duda alguna, conocer el estado de salud de los trabajadores para averiguar si son portadores del coronavirus y pueden contagiar a sus compañeros o a otras personas relacionadas con la empresa como podrían ser clientes, proveedores, etc., podría encajar perfectamente en la citada excepción y, en consecuencia, el sometimiento a las pruebas destinadas a tal finalidad podría resultar obligatorio para los empleados. Pero tenemos que analizar **qué circunstancias deben concurrir para que pueda entrar en juego esta posibilidad**. Para ello, a la vista del reiterado artículo 22 LPRL, hemos de tener presente que, por un lado, se exige la solicitud de **previo informe de los representantes de los trabajadores**, y, por otro, que las pruebas médicas han de ser: i) necesarias; ii) proporcionales al riesgo; iii) respetuosas con la intimidad y la dignidad de los trabajadores; iv) las menos molestas e invasivas; v) por personal competente; y vi) confidenciales.

### **i) Necesidad de las pruebas**

Como excepciones que son a una norma general de carácter legal, los supuestos en los que los reconocimientos o pruebas médicas adquieren el carácter de obligatorios deben ser objeto siempre de una **interpretación restrictiva**, por lo que solo cabe considerar forzosos los reconocimientos si son absolutamente necesarios, no siendo suficiente que sean convenientes, aconsejables o útiles.

### **ii) Proporcionales al riesgo**

El principio de proporcionalidad exige que el empresario opte por la realización de reconocimientos o pruebas que sean proporcionales al riesgo que se presente, lo que habrá de analizarse en cada caso, sin que puedan extraerse conclusiones generalizadas.

### **iii) Respetuosas con la intimidad y la dignidad**

Las medidas de vigilancia y control de la salud de los trabajadores se llevarán a cabo respetando siempre, como es lógico, el derecho a la intimidad y a la dignidad de la persona del trabajador.



#### iv) Las menos molestas e invasivas

Del mismo modo, el empresario está obligado a dar prioridad a las pruebas médicas que causen las menores molestias posibles, lo que, entre otras cosas, implica también que sean las menos invasivas de la intimidad de los trabajadores.

#### v) Por personal competente

La normativa preventiva exige que las medidas de vigilancia y control de la salud de los trabajadores se llevarán a cabo por personal sanitario con competencia técnica, formación y capacidad acreditada.

#### vi) Confidencialidad de los datos

En el desarrollo de medidas de vigilancia y control laborales de la salud se habrá de respetar la confidencialidad de toda la información relacionada con su estado de salud. Así, el acceso a la información médica de carácter personal se limitará al personal médico y autoridades sanitarias que lleven a cabo la vigilancia de la salud de los trabajadores. Sin embargo, el empresario y personas u órganos con responsabilidades en materia de prevención serán informados de las conclusiones, para que puedan desarrollar correctamente sus funciones en materia preventiva. Por otra parte, la citada confidencialidad nos lleva de la mano a las obligaciones en materia de protección de datos de carácter personal, que analizaremos a continuación.

En aras de un correcto cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales por parte de las empresas, el recurso a estas pruebas podría resultar -de darse las circunstancias antes analizadas- ya no sólo lícito sino incluso necesario para el mantenimiento de un entorno laboral con las suficientes condiciones sanitarias.

#### **Protección de datos de salud**

Los datos sobre la salud de las personas se consideran una **categoría especial** de datos, de acuerdo con el Reglamento General de Protección de Datos. En la actual coyuntura, el Comité Europeo de Protección de Datos se ha pronunciado a este respecto por medio de su Presidente (puede consultarse





aquí el documento en inglés), afirmando que **las normas de protección de datos no deben obstaculizar las medidas adoptadas por la pandemia del coronavirus** pues la propia norma prevé el tratamiento de datos relativos a salud sin contar con el consentimiento del interesado por razones de interés público en el ámbito de la salud pública, para proteger intereses vitales, o para el cumplimiento de obligaciones legales, si bien, considera el citado presidente, las empresas sólo deberán recabar información relativa a la salud **en la medida en que la normativa nacional así lo permita.**

Como ya tuvimos ocasión de informar en otro comunicado, a nivel nacional, la Agencia Española de Protección de Datos (AEPD) interpreta que las empresas podrán acudir, como base jurídica para la realización de tomas de temperatura y tests, a la causa atinente al cumplimiento de una obligación legal con el fin de garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores. En estas circunstancias, **el derecho a la privacidad sobre los datos de la propia salud queda supeditado en el ámbito laboral a un interés superior, como es el de la salud de las demás personas.** Por ello, recuerda la AEPD, la protección de datos no debería utilizarse para obstaculizar o limitar la efectividad de las medidas que adopten las autoridades, especialmente las sanitarias, en la lucha contra la pandemia.

### **A modo de conclusión**

Si, de acuerdo con las instrucciones y recomendaciones de los servicios de prevención, y respetando las competencias de los representantes de los trabajadores -en coordinación con los mismos, sería lo deseable-, se concluye que resulta absolutamente necesaria y proporcional la realización de las pruebas médicas comentadas como medida preventiva, pues la adopción de otras medidas menos invasivas (como el distanciamiento interpersonal, equipos adecuados de protección individual, etc.) no es posible o no resulta suficiente para garantizar la protección eficaz de los trabajadores, **el empresario estará obligado a implementarlas, lo que deberá llevar a cabo con respeto a las exigencias legales apuntadas.**

## **ANÁLISIS DAFO DE CONFEBUS: EL TRANSPORTE EN AUTOBÚS TRAS EL CORONAVIRUS**

CONFEBUS ha elaborado un **análisis DAFO del transporte en autobús en la etapa post-COVID-19**, en el que examinamos las debilidades, amenazas, oportunidades y fortalezas de



un sector clave para la economía y la sociedad españolas (más información en la página web de [CONFEBUS](#)).

### Un sector gravemente afectado por la crisis del COVID-19

El sector del **transporte de viajeros por carretera** se ha visto gravemente afectado por la crisis del Coronavirus, la drástica reducción de la demanda durante el estado de alarma ha generado graves problemas de liquidez en las empresas, poniendo en riesgo la viabilidad de servicios en un sector intensivo en recursos humanos y de capital, que precisa de inyección de tesorería y flexibilidad laboral. Solo tres partidas (personal, combustible y financiación de la renovación de flota) representan más del 85% de los costes, y las tres precisan de tesorería suficiente para hacerlas frente, mantener vivas las empresas y cumplir así con las obligaciones de servicio público y las operaciones de transporte.

Además, la paralización de la actividad ha puesto en riesgo a empresas que han realizado importantes inversiones en renovación de flotas más sostenibles, innovación y formación del personal. Los servicios no volverán a funcionar al 100% hasta dentro de muchos meses, afectando de forma severa a la demanda y los costes (distanciamiento, desinfección...).

A pesar de su papel clave para los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), es el modo de transporte colectivo que menos gases de efecto invernadero emite, carece del apoyo político que sí tienen otros modos. Tampoco los PMUS integran desplazamientos al trabajo y centros educativos y el turismo en autobús no se ve reconocido por las autoridades.

Por otro lado, carece de un sistema de distribución global y de una ley de financiación del transporte público y las estaciones de autobuses necesitan de un plan nacional de renovación, acorde a la calidad del resto del servicio, siendo parte esencial de la experiencia del usuario.

Igualmente, la crisis económica generará falta de inversiones en el transporte público e infraestructura para el autobús. A lo que se suman los mensajes institucionales promocionando modos de transporte individuales. **Por todo ello, CONFEBUS considera urgente poner en marcha una campaña de promoción de la seguridad en el uso del transporte en autobús, que genere confianza al viajero.**

### El transporte en autobús garantiza el derecho a la movilidad universal y acceso a los servicios

Sin embargo, no debemos olvidar que el transporte en autobús supone el **50% de los desplazamientos colectivos de personas en España**, siendo un ejemplo de una movilidad responsable, sostenible y eficiente. Garantiza el derecho a la movilidad universal y acceso a los servicios del Estado del Bienestar (educación, sanidad, trabajo...) y está estrechamente ligado al Turismo.



Gracias a su capilaridad y tupida red, permite llegar a todos los rincones. Es un transporte eficaz y de fácil conexión con otros modos, además de esencial para ciertos colectivos, destacando también su capacidad para mover a grandes grupos de personas a bajo coste, así como su estabilidad tarifaria.

De igual forma, el autobús es el **modo más seguro de la carretera**, con cero víctimas en 2019, y con las menores externalidades negativas, el modo de transporte terrestre con menores emisiones de CO2 y, de todos los modos de transporte colectivo, el que menos gases de efecto invernadero genera, siendo 3,7 veces menos contaminante que el avión, 5,5 veces menos que el automóvil y un 13% menos que el tren. Así, se debe concienciar a la ciudadana sobre la movilidad sostenible, y sus beneficios para la salud, el medio ambiente y clima.

Asimismo, medidas como la implantación de carriles Bus-VAO en los ejes de penetración de las ciudades, para aumentar velocidad comercial y ofrecer más frecuencias con mismo número de vehículos, sería una clara apuesta por la descongestión y la movilidad sostenible.

Ahora más que nunca, resulta importante la reconsideración de las poblaciones como entornos amables y sostenibles, la promoción del teletrabajo para laminar la hora punta favoreciendo el tráfico del autobús, así como mantener pulso innovador en digitalización para adaptarse a un nuevo entorno.

Estamos en el mejor escenario para diseñar una nueva red de conexiones en autobús que reorganice y modernice los itinerarios, con una planificación de las licitaciones públicas equitativas y equilibradas. El transporte a la demanda, surge también como una buena solución para los territorios con menor demanda y para fortalecer aquellos con mayor presión poblacional.

De este modo, **CONFEBUS considera imprescindible dar el impulso definitivo a un sector estratégico para la economía y la sociedad españolas, que garantiza la movilidad de las personas en todo el territorio nacional y contribuye al desarrollo de la principal industria de nuestro país, el turismo.** En concreto, el sector del autobús permite la movilidad de casi 3.000 millones de viajeros al año, une a más de 8.000 núcleos de población, da empleo a 95.000 personas y factura en torno a 6.000 millones de euros.

## ITALIA: UN NUEVO MODELO DE CERTIFICADO PARA LOS CONDUCTORES

**En Italia, y hasta el 2 de junio de 2020, los conductores extranjeros que estén operando en Italia deberán certificar que están empleados y que están trabajando como conductores.**

El Ministerio de Transporte italiano ha requerido que todos los conductores extranjeros que estén realizando trabajos en Italia tienen el deber de llevar



consigo una autodeclaración (en italiano) confirmando que conocen las medias de la situación de emergencia, que contenga sus nombre y apellidos, y la razón de porque está en el país.

En este [enlace](#) se puede accede a la **versión editada del certificado de desplazamiento, que sirve como autodeclaración**. Solo habrá que rellenar las partes que no se encuentran tachadas.

## AYUDAS DE LA JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN RELACIONADAS CON EL EMPLEO Y EL COVID-19

El [Boletín Oficial de Castilla y León del 25 de mayo de 2020](#) ha publicado los extractos de diversas resoluciones, que continen, de un modo u otro, ayudas al empleo, como consecuencia de la situación provocada por el Covid-19.

- [EXTRACTO de la Resolución de 20 de mayo de 2020](#), del Presidente del Servicio Público de Empleo de Castilla y León, por la que se convocan las subvenciones dirigidas a apoyar el aumento de plantilla de las empresas que han tenido que incrementar su producción con motivo de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en la Comunidad de Castilla y León, para el año 2020.
- [EXTRACTO de la Resolución de 20 de mayo de 2020](#), del Presidente del Servicio Público de Empleo de Castilla y León, por la que se convocan las subvenciones, cofinanciadas por el Fondo Social Europeo, destinadas a fomentar el autoempleo de los trabajadores desempleados que hayan perdido su empleo desde el inicio de la declaración del estado de alarma decretado por la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en la Comunidad de Castilla y León, para el año 2020.
- [EXTRACTO de la Resolución de 20 de mayo de 2020](#), del Presidente del Servicio Público de Empleo de Castilla y León, por la que se convocan las subvenciones dirigidas a incentivar en la Comunidad de Castilla y León la contratación de trabajadores que por su edad tienen mayores dificultades de acceso al mercado laboral y hayan sido despedidos o provengan de empresas que han cerrado desde el inicio del estado de alarma decretado por causa del COVID-19, para el año 2020.
- [EXTRACTO de la Resolución de 20 de mayo de 2020](#), del Servicio Público de Empleo de Castilla y León, por la que se convocan las subvenciones, cofinanciadas por el Fondo Social Europeo, dirigidas al fomento del empleo



estable por cuenta ajena de los trabajadores desempleados durante el período de duración del estado de alarma decretado por causa del COVID-19, en la Comunidad de Castilla y León, para el año 2020.

\*\*\*\*\*

