

enRUTA.

INFORMATIVO
MENSUAL DE
FROET

292
NOVIEMBRE
2023

Froet y el gobierno regional solicitan extender temporalmente la antigüedad de vehículos de transporte escolar

Agricultores franceses atacan a camiones con productos españoles en la frontera

El CNTC pide más claridad en la normativa que obliga la instalación de cargadores de vehículos eléctricos en parkings de camiones



logístikos»

BUSINESS
SCHOOL

Froet



Universidad de Valladolid

Postgrado en Gestión de Flotas y Planificación de Rutas

3ª Edición

Algunas Empresas que ya se han formado con
nosotros en este Título

EL MOSCA

AZOR

ALCARAZ

Vilardi
Transporte y almacenaje

transnaba
Orihuela

A Transportes
loex

Froet

silos
Mar Menor

Título Avalado por la Universidad de Valladolid



Modalidad
Online



8
ECTS



16
Oct.



4
Meses

Habla con nosotros y reserva tu plaza

marialuz.marin@froet.es | 968 340 100 Ext. 4

enRUTA.

292

NOVIEMBRE 2023
AÑO 27

Consejo de Dirección:

Pedro Díaz Martínez
José Ramón García Arcelay
Felipe Marín Ros
Juan Jesús Martínez Sánchez
Esteban Pérez López
María Teresa Illán Salazar
Martín Blas González
Francisco Belijar Leyva
María Mercedes Pérez Sánchez
Eleuterio Vázquez Díaz

Director: Manuel Pérezcarro Martín

Redacción y documentación:

Pedro Luis Sánchez Mellado

Coordinación: Nacho Lara. Marketing y Comunicación

Diseño: Estudio MOZO

Impresión: Pictocoop

Depósito Legal: MU-521-97

Foto de portada cedida por: Blanca Pérezcarro
www.blancaperezcarro.com

EDITORIAL. "Las recetas del populismo"	04
FROET INFORMA	05
ACTUALIDAD	13
MATRICULACIONES	18
FORMACIÓN	20
EVOLUCIÓN DE CARBURANTES	22
OBSERVATORIO DE COSTES	24
TE INTERESA	25

FROET es miembro de:

CETM (CONETRANS · FEDAT · FEDEM CEFTRAL
Y CETM FRIGORÍFICOS) ASTIC · CONFEBUS · CEAV · CROEM

Froet
Federación Regional
de Organizaciones y Empresas
de Transporte de Murcia



Las recetas del populismo

Manuel Pérezcarro Martín

Director



Para que no haya confusión y según la RAE, el populismo es una tendencia política que pretende atraerse a las clases populares.

Algo que nos parecería inaudito que ocurriese en España apenas hace diez años y

que lo relacionábamos con países menos desarrollados donde los gobernantes sin escrúpulos se hacen con el poder prometiendo al pueblo la solución de todos sus problemas con decisiones políticas simplistas, sin tener en cuenta los efectos reales de las mismas, ya lo estamos viviendo en nuestro país.

En estos diez años el salario mínimo ha subido un 220 por ciento y, solo en los últimos cuatro, casi un 47 por ciento.

Ahora se anuncia una reducción de la jornada laboral de 40 a 32 horas semanales. 37 horas y media en 2024 y una reducción progresiva hasta alcanzar las 32 horas semanales en un plazo "razonable de tiempo".

Los efectos económicos de ambas medidas no solo generarán más inflación, sino, además, una drástica reducción de la competitividad de nuestra economía, un incremento del desempleo y no producirán el bienestar pretendido en la clase trabajadora.

No todos los males que actualmente padece la economía española se deben a la guerra de Ucrania. Los sectores primarios como la agricultura o la ganadería que generan mucho empleo pero con mano de obra poco cualificada y por tanto con salarios más bajos, han sido los más afectados por estas subidas del SMI y ahora lo estamos pagando los ciudadanos de a pie en el supermercado, con un disparatado precio de frutas, hortalizas, carne o aceite de oliva, y también se están viendo seriamente afectadas nuestras exportaciones de productos hortofrutícolas, desviándose las producciones a mercados donde la mano de obra y las cargas sociales son mucho más baratas (léase Marruecos).

Y al transporte ¿en qué le afecta? Bueno, como a todos los sectores, un incremento del salario mínimo produce un efecto tractor en los salarios en general. Si los puestos menos cualificados reciben un mayor salario debido a su afección por el salario mínimo in-

terprofesional, los trabajadores que ocupan puestos más cualificados y con mayores responsabilidades, exigen también un mayor salario.

Si a esto añadimos una reducción de la jornada laboral con el mismo salario, los costes para las empresas se verán desbordados y lo que es peor, se precisará un mayor número de trabajadores para realizar el mismo trabajo y en el caso de los conductores, si en la actualidad hay escasez, el problema se agravará sin solución alguna.

Total que sí. Se suben los salarios y se reduce la jornada, pero todo es más caro y hemos perdido poder adquisitivo. Además, se corre el riesgo de que perdamos el empleo. Esto es populismo.

En la productividad está la clave de la solución. A medida que esta aumente, podrán subirse los salarios e, incluso, reducir la jornada. Pero incrementar la productividad en el sector del transporte es complejo. Habrá áreas concretas de la empresa en las que se puedan simplificar los procesos, o mejorar la gestión de la flota, introduciendo la digitalización o la inteligencia artificial, pero en lo que se refiere al hecho de trasladar la mercancía o los pasajeros de un lugar a otro, al estar sometido el transporte a severas limitaciones - tiempos de conducción y descanso de los conductores, velocidad máxima de los vehículos, restricciones y limitaciones de tráfico, tiempos de espera, etc.- la cuestión se vuelve mucho más compleja.

Otra medida populista con la que se pretende proporcionar mayor bienestar al ciudadano es el incremento de la fiscalidad a las empresas y a la clase media, porque lo de subir los impuestos a los ricos es pura farfolla.

Aumentar los impuestos para poder mantener un gasto público absolutamente descontrolado, en lugar de administrar el dinero público con el mayor de los cuidados -porque hay que recordar al populista que el dinero público es de los ciudadanos y empresas que lo han aportado con sus impuestos- tampoco favorece el desarrollo económico. Menos mal que, de momento, parece que el gobierno en funciones ha recapacitado, por lo impopular de la medida, y no impondrá los peajes de manera generalizada en autovías y autopistas, pero no se preocupen que todo llegará, porque lo de que "el que contamina paga" les priva, cuando no son ellos, claro.

FROET Informa

● FROET y el gobierno regional solicitan extender temporalmente la antigüedad de vehículos de transporte escolar

El Gobierno Regional de Murcia ha solicitado una extensión en la antigüedad máxima de los vehículos utilizados para el transporte escolar, una medida necesaria dada la escasez de vehículos disponibles agravada por la creciente crisis socioeconómica internacional.



La limitación actual, que fija un máximo de 16 años de antigüedad para estos vehículos, ha llevado a la escasez de unidades disponibles, generando retrasos en la prestación de servicios y dificultades para adquirir nuevos autobuses.

El presidente de FROET, Pedro Díaz, y el secretario general, Manuel PérezCarro mantuvieron un encuentro con el consejero de Educación, Formación Profesional y Empleo, Víctor Marín, para abordar esta cuestión. En respuesta a las peticiones del sector, el Gobierno Regional ha solicitado al Gobierno de la Nación que regule una extensión temporal de la antigüedad máxima de los vehículos de transporte escolar y de menores.

Una moratoria que ya se produjo en la pandemia

El Real Decreto 443/2001 establece actualmente el límite de 16 años para la antigüedad de estos vehículos, lo que ha provocado dificultades en la Región de Murcia y otras comunidades autónomas para restablecer rutas escolares debido a la falta de vehículos que cumplan con esta restricción y la demora en la entrega de nuevos autobuses.

Marín envió una carta a las ministras de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, y de

Educación y Formación Profesional, Pilar Alegría, solicitando una regulación temporal que permita una mayor antigüedad de los vehículos, similar a la moratoria que se aplicó para los cursos escolares 2021-2022 y 2022-2023. Esta medida permitió utilizar vehículos con hasta 18 años de antigüedad en la península y 20 años en Canarias, Islas Baleares, Ceuta y Melilla, siempre que se dedicaran previamente al transporte escolar.

Acuerdo para restablecer las rutas escolares

El acuerdo entre el Gobierno Regional y el sector del transporte ha llevado al restablecimiento del 90% de las rutas escolares. Además, se acordó un aumento del 30% en el precio de las rutas a partir de enero de 2024 para garantizar la estabilidad de las empresas y la tramitación de un nuevo expediente de contratación del servicio de transporte escolar.

El grupo de trabajo técnico se encuentra abordando la sustitución del acuerdo marco actual por un nuevo modelo que entrará en vigor el 1 de septiembre de 2024. El consejero Marín subrayó la importancia del transporte escolar en el acceso a la educación y la necesidad de que las autoridades actúen para garantizar su seguridad y estabilidad.

Comisión Europea retrasa hasta el 31 de diciembre la fecha para instalar los nuevos tacógrafos inteligentes

La Comisión Europea ha anunciado una moratoria que otorga a los camiones matriculados entre el 21 de agosto y el 31 de diciembre de 2023 en la Unión Europea la posibilidad de circular con tacógrafos inteligentes de primera generación en lugar de la obligatoria segunda generación.

Esta medida se toma como respuesta a la escasez de dispositivos de control de segunda generación en el mercado, según ha informado la asociación IRU.

De acuerdo con el Paquete de Movilidad, desde el 21 de agosto de 2023, se requería que todos los nuevos camiones estuvieran equipados con tacógrafos inteligentes de segunda generación. Sin embargo, debido a la falta de disponibilidad de estos dispositivos, muchos países de la UE habían tenido que implementar soluciones temporales, como el régimen extraordinario de «prematriculación» en España.

La moratoria permite que los camiones matriculados entre las fechas mencionadas puedan continuar utilizando tacógrafos de primera generación hasta el 31 de diciembre de 2023. Además, se les otorga un plazo hasta agosto de 2025 para actualizar sus dispositivos a la segunda generación. No obstante, esta

moratoria debe ser aprobada en el ordenamiento jurídico de cada país miembro de la Unión Europea.

Es importante destacar que esta moratoria solo se aplica a los nuevos camiones, mientras que el calendario de aplicación para otros vehículos involucrados en el transporte internacional sigue su curso según lo establecido en el Paquete de Movilidad.

La directora de la IRU, Raluca Marian, ha expresado su satisfacción por esta moratoria, señalando que «nos alegra ver que la Comisión nos ha escuchado a nosotros y a los Estados miembros de la UE. Simplemente no hay suficientes dispositivos de tacógrafo inteligente de segunda generación disponibles en este momento. Sin este período de gracia, decenas de miles de camiones y autocares nuevos se habrían quedado atrapados en almacenes en toda la UE.»

Agricultores franceses atacan a camiones con productos españoles en la frontera

El pasado 19 de octubre, se produjeron una serie de ataques perpetrados por viticultores franceses en la frontera con Francia, con el objetivo de detener la importación de vino procedente de España.

Los viticultores, en un acto de protesta en la localidad de Le Boulou, bloquearon la autopista A-9, interceptaron camiones de transporte y destruyeron productos, incluyendo cisternas de vino.

El incidente, provocó una protesta inmediata de CETM que hizo reaccionar a las autoridades españolas y francesas para desbloquear la carretera. Los Mossos d'Esquadra, la policía catalana, colaboraron con la Gendarmería francesa para desviar los camiones españoles a través de La Junquera. Sin embargo, no pudieron evitar la quema de mercancías y el derramamiento del vino de un camión cisterna en la calzada.

Esta no es la primera vez que ocurren incidentes de este tipo, por eso CETM ha exigido que los responsables paguen por sus actos.

La situación causó graves problemas en la circulación, ya que la autopista AP-7 fue cerrada al tráfico a las 11.50 horas en dirección norte entre Figueres, en la provincia de Girona, y la frontera con Francia en Le Boulou.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de España condenó los ataques de los viticultores franceses, considerando que atentan contra la libre circulación de mercancías en el seno de la Unión Europea (UE) y perjudican los intereses de los afectados.



+ información



● CEOE, CEPYME y ATA rechazan el acuerdo programático PSOE-SUMAR para reducir la semana laboral a 37,5 h

En un comunicado conjunto, la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), la Confederación Española de la Pequeña y Mediana Empresa (CEPYME) y la Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos (ATA) han expresado su rechazo a las medidas que se han dado a conocer en el acuerdo programático entre el PSOE y SUMAR para la formación de un nuevo Gobierno.

Jornada semanal de 37,5h. y subida del SMI

El pacto para la legislatura entre PSOE y SUMAR, contempla una reducción de la jornada laboral semanal que pasaría a 38,5 horas en 2024 y a 37,5 horas en 2025.

Otras medidas laborales son la subida del Salario Mínimo Interprofesional, la mejora del despido relacionado con causalidad así como la regulación de los contratos de relevo, aquellos que se ejecutan cuando un trabajador solicita la jubilación parcial y se contrata otro trabajador para cubrir su plaza.

Impacto negativo y sin Dialogo Social

Según el comunicado, las medidas propuestas tendrán un impacto negativo en la actividad de las empresas, especialmente en las PYMES y autónomos, y, por ende, en el crecimiento de la economía y la creación de empleo en España.

Señalan que resulta sorprendente que el acuerdo aborde cuestiones propias del Diálogo Social, como aspectos relevantes relacionados con la jornada laboral, sin la participación de los interlocutores sociales. CEOE, CEPYME y ATA consideran que estas medidas muestran un afán intervencionista evidente y son un atropello al papel constitucional de los agentes sociales.

Las organizaciones empresariales argumentan que es posible explorar nuevas fórmulas de reparto entre tiempo de trabajo y tiempo de descanso u ocio, pero esta regulación debe surgir de la negociación colectiva y no como resultado de una imposición legal.



La regulación de la jornada laboral debe abordarse de manera específica, teniendo en cuenta las necesidades organizativas de cada sector y empresa, así como el margen de productividad suficiente.

CEOE, CEPYME y ATA advierten que abordar estas cuestiones fuera del marco del Diálogo Social aumentaría los costes para las empresas, sumándose a otros desafíos a los que ya se enfrentan, como los mayores costes de producción, financiación y las recientes subidas del Salario Mínimo Interprofesional (SMI).

En el comunicado, CEOE, CEPYME y ATA reafirman su compromiso con el desarrollo de España y su labor en la creación de riqueza y empleo en el país. Continuarán trabajando en favor de la estabilidad, el progreso y la cohesión en España, en un esfuerzo por impulsar el bienestar de la sociedad en su conjunto.

Froet
**TÚ TIENES
CRÉDITO
NO LO PIERDAS**

Planificamos la **formación de tus trabajadores**
para que aproveches los créditos de los que tu
empresa dispone cada año.

● Adquisiciones para fortalecer el transporte frigorífico en medio de la crisis

Los últimos datos de exportación, muestran una preocupante reducción en los viajes de exportación de productos hortofrutícolas desde España a Europa. En comparación con el mismo período del año anterior, se estima que se han perdido alrededor de 30,000 viajes en los primeros cinco meses de 2023.



Este declive se atribuye a una serie de factores, incluyendo las condiciones climáticas adversas, que han afectado significativamente la producción agrícola y, por ende, el transporte. Además, la incertidumbre de los mercados y las oscilaciones en la producción agrícola también desempeñan un papel importante.

Precios a la baja en el transporte frigorífico

Un aspecto a destacar es que, a pesar de la disminución en el volumen de toneladas exportadas, el valor de las exportaciones ha aumentado en los últimos años. En los primeros cinco meses de 2023, se observó un crecimiento del 7.19% en el valor de las exportaciones en comparación con el mismo período del año anterior. Esta paradoja se debe a un aumento en el precio de los productos hortofrutícolas, que ha contrarrestado la disminución en el volumen de envíos.

Movimientos de adquisiciones en el transporte frigorífico

La saturación del mercado con un exceso de oferta de camiones ha llevado a una caída en los precios del transporte, lo que representa un desafío significativo

para las empresas de transporte de mercancías por carretera. Para afrontar esta situación, se han producido recientes movimientos empresariales, como la adquisición de empresas de transporte frigorífico por parte de compañías más grandes y la entrada de fondos de inversión para fortalecer el capital de estas empresas.

Estas estrategias tienen como objetivo crear empresas más grandes y financieramente sólidas, capaces de negociar precios y condiciones de transporte de manera más equilibrada con sus clientes, lo que podría conducir a una mayor rentabilidad. Sin embargo, aún no está claro cómo estas operaciones afectarán al mercado en general y si influirán en un aumento de los precios del transporte para otras empresas del sector.

Además de los desafíos mencionados, la industria del transporte frigorífico se enfrenta a problemas adicionales, como el aumento de los precios de los camiones, el combustible y la financiación, así como la escasez de conductores. En resumen, el sector se enfrenta a un panorama incierto y desafiante en el que la esperanza de un cambio positivo se mantiene, pero con reservas.

● El gobierno unifica la normativa sobre identificación, registro y trazabilidad de las diferentes especies animales

El Consejo de Ministros ha aprobado un nuevo real decreto propuesto por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que unifica la normativa sobre identificación, registro y trazabilidad de especies animales en España.



Hasta ahora, las normas específicas regulaban la identificación y registro de diversas especies animales, como bovinos, ovinos, caprinos, porcinos, equinos, aves de corral, lepóridos (liebres y conejos) y abejas por separado. Sin embargo, con la aprobación de esta nueva regulación, se consolidarán todas estas disposiciones en un solo marco normativo.

Uno de los aspectos más destacados de este nuevo real decreto es la introducción de la identificación electrónica para el ganado bovino, lo que permitirá un seguimiento más preciso y eficiente de estos animales. Además, se establece el uso del documento de identificación de los bovinos para los desplazamientos a otros Estados miembros, facilitando así el comercio de ganado dentro de la Unión Europea.

La normativa incluye camélidos y cérvidos

Además de las especies ya mencionadas, la normativa también incluye a especies previamente no reguladas, como los camélidos, cérvidos y especies peleteras. También se establecen pautas para la identificación individual de las aves psitácidas, como

loros y periquitos, cuando se muevan hacia otros Estados miembros.

La implementación de esta nueva normativa implicará la derogación de los diferentes decretos reales que regulaban la identificación y registro de animales de las especies bovina, ovina, caprina, porcina y equina.

Además, se realizarán modificaciones en la normativa relacionada con el Sistema Integral de Trazabilidad Animal (SITRAN), el Registro de Identificación Individual de Animales (RIIA) y el Registro de Movimientos de las especies de interés ganadero (REMO), así como en las regulaciones de ordenación que abordan cuestiones relativas a la identificación de diversas especies animales.

Esta unificación de normativas busca simplificar y modernizar la gestión de la identificación y registro de animales en España, promoviendo una mayor transparencia y eficiencia en la industria ganadera y asegurando el cumplimiento de los estándares europeos de bienestar animal y trazabilidad.

● Transportes aclara los requisitos de obtención del CAP para conductores extracomunitarios

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre, ha emitido la Resolución de Coordinación N° 4/2023, con fecha del 17 de octubre de 2023, dirigida a los Directores Generales con competencias en materia de transporte terrestre de las Comunidades Autónomas.



Esta resolución aborda diversas cuestiones relacionadas con el cumplimiento de requisitos en la expedición del certificado de terceros países y la obtención del certificado de aptitud profesional (CAP) en el caso de conductores extracomunitarios.

Certificado de conductor de terceros países:

La Orden FOM/3399/2002 establece que se requiere un certificado de conductor de terceros países para la actividad de transporte por parte de trabajadores extracomunitarios. Para la expedición de este certificado, la empresa debe aportar varios documentos, entre ellos, el permiso de conducción del conductor en vigor.

Sin embargo, surgen dudas en su aplicación debido a la necesidad de presentar un informe de la Jefatura Provincial de Tráfico que certifique la validez del permiso de conducción del conductor extracomunitario.

En esta resolución se indica que la Dirección General de Tráfico no puede certificar la validez de un permiso no expedido por ella y proporciona pautas para determinar la validez de los permisos de terceros países en España, siguiendo la Instrucción COND 2022/04.

Permisos de conducir extracomunitarios en la obtención del CAP

El Real Decreto 284/2021 establece la cualificación inicial y la formación continua de conductores de ciertos vehículos destinados al transporte por carretera. Según este decreto, los conductores con permisos de conducir anteriores a 2008 o 2009 están exentos de la cualificación inicial.

CAP con permisos de conducir válidos en España

Cuando el conductor que quiera obtener el CAP sea titular de un permiso de conducir extracomunitario considerado válido para conducir en España, (artículo 21.1 del Reglamento General de Conductores), obtenido antes del 11 de septiembre de 2008 para permisos D o 2009 para permisos C y además, no lleve más de seis meses en España desde la concesión de la residencia, el conductor podrá obtener el CAP con una vigencia de cinco años, superando el curso de formación continua.

Más información sobre canje de permisos de conducir profesionales.

Inscripción en un curso CAP por parte de conductores de terceros países

El artículo 13 del Real Decreto 284/2021 establece los casos en los que un conductor extracomunitario debe obtener la cualificación inicial en España.

Esta resolución aclara que un conductor que resida en España o trabaje en una empresa establecida en España debe obtener la cualificación en España, tanto la inicial como la continua, según le corresponda. Además, se especifica que la matriculación en un curso CAP es suficiente con el NIE del alumno (Número de Identificación Extranjero).

+ información



● El CNTC pide más claridad en la normativa que obliga la instalación de cargadores de vehículos eléctricos en parkings de camiones

El Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), específicamente su Departamento de Mercancías, ha enviado una carta a la Ministra de Transición Ecológica y el Reto Demográfico, D^a. Teresa Ribera Rodríguez, en busca de una aclaración sobre la interpretación del Real Decreto-ley 29/2021.

La norma en cuestión, establece los requisitos para edificios comerciales con más de veinte plazas de estacionamiento, obligándolos a contar con estaciones de recarga de vehículos eléctricos.

En este caso, el Comité Nacional ha expresado su preocupación ya que la normativa no hace distinción entre aparcamientos de turismos y de camiones. Esta distinción es muy importante ya que la presencia de vehículos eléctricos en el sector del transporte de mercancías es insignificante, representando menos del 0.6% de la flota total según el IDAE.

Además, el CNTC argumenta que la carga financiera recae injustamente en las empresas de transporte, mientras que las compañías comercializadoras y distribuidoras de energía eléctrica son las que se beneficiarán de la explotación de estas estaciones de recarga.



El presidente del Departamento de Mercancías del CNTC, Carmelo González Sayas, subraya la importancia de considerar las particularidades de cada sector al impulsar medidas relacionadas con la transición hacia vehículos eléctricos en el transporte.

En la carta, el CNTC solicita una aclaración que permita a las empresas de transporte decidir si desean invertir en infraestructura de recarga, en lugar de imponer esta obligación de manera generalizada.

● Ovidio de la Roza, nombrado vicepresidente de la Asociación para la Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain)

La Asociación Española para la Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) celebró su Asamblea General el pasado mes de septiembre.

Elena Seco, representante de ANAVE, fue reelegida como presidenta de la asociación y Ovidio de la Roza, presidente de la CETM, fue nombrado vicepresidente de SPC Spain, junto a Jaime Luezas, representante de Puertos del Estado, quienes aportarán su vasta experiencia y conocimientos al equipo directivo.

Durante la Asamblea se abordaron temas de gran relevancia para el sector. Uno de los puntos destacados fue la anunciada Conferencia Anual Internacional que SPC Spain organizará el 28 de noviembre en el puerto de Huelva, titulada «TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA, EFICIENCIA, SOSTENIBILIDAD Y CONECTIVIDAD AL SERVICIO DE LAS CADENAS LOGÍSTICAS MARÍTIMO TERRESTRES».

Además, se presentaron los últimos datos del Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia en España, que revelaron una tendencia



mixta en el sector. En el primer semestre de 2023, el transporte marítimo de corta distancia en España experimentó una disminución del 4,9% en comparación con el mismo período de 2022.

● Las empresas de transporte ya pueden solicitar el canje de permisos de conducir de sus trabajadores extranjeros

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha implementado un procedimiento que permite a las empresas de transporte gestionar el canje de los permisos de conducir en nombre de sus empleados. Esta medida busca simplificar el proceso y reducir la carga burocrática para los conductores extranjeros que deseen trabajar en España.

Permisos válidos para conducir en España

Además de los permisos expedidos en España por la DGT, son válidos para circular en nuestro país:

- Permisos en vigor de ciudadanos provenientes de la UE y el Espacio Económico Europeo (Islandia, Liechtenstein y Noruega).
- Permisos expedidos en terceros países. Únicamente serán válidos para conducir en España los permisos de conducción que cumplan con el artículo 21 del Reglamento General de Conductores. La validez de los permisos estará condicionada a que se cumplan los siguientes requisitos:
 1. Que el permiso de conducción se encuentre en vigor.
 2. Que su titular tenga la edad requerida en España para la obtención de un permiso español equivalente.
 3. Que no haya transcurrido el plazo de seis meses, como máximo, contado desde que su titular adquiriera su residencia normal en España.

¿Qué es el canje de permisos de conducir para profesionales?

El canje del permiso de conducción para profesionales consiste en la homologación de un permiso de conducir extranjero y su reemplazo por el permiso español equivalente a algunas de las clases C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E.

Este proceso permite a los conductores extranjeros obtener un permiso de conducción válido para operar en España y desempeñar actividades de transporte profesional.

¿Quién puede realizar el canje?

El proceso de canje puede ser solicitado por las empresas de transporte registradas en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Estas empresas deben contar con la autorización como representantes de los conductores profesionales para actuar en su nombre.

Los conductores profesionales también pueden solicitar el canje por sí mismos.

¿Cómo se realiza el proceso?

El proceso de canje se realiza por Internet. Las empresas interesadas pueden presentar la solicitud on-



line después de identificarse con sus credenciales Cl@ve. Una vez recibidas la solicitud y revisada la documentación, la Jefatura se pondrá en contacto con la empresa interesada para citar al conductor a un examen teórico. Si resulta apto, deberá dirigirse a una autoescuela para preparar el examen de circulación.

Después de que los conductores profesionales superen las pruebas y entreguen el permiso de conducción original, se les expedirá el permiso de conducción equivalente español.

¿Qué documentación se requiere?

Las empresas interesadas en solicitar el canje de permisos de conducir extranjeros deben adjuntar la siguiente documentación en su solicitud:

- Solicitud de canje cumplimentada en el impreso oficial.
- Permiso de conducción extranjero en vigor.
- Identificación del conductor profesional (DNI, tarjeta de residencia o pasaporte).
- Acreditación de la residencia del conductor en España.
- Acreditación de que el conductor no residía en España cuando obtuvo el permiso de conducción extranjero.

Acceso DGT al procedimiento

¿Dónde está regulado este trámite?

El canje de permisos de conducción para conductores profesionales está regulado por el Real Decreto 818/2009, que aprueba el Reglamento General de Conductores, y la Ley Orgánica 4/2000, que trata sobre los derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social.

+ información



Actualidad

MITMA lanza una aplicación web para la gestión de empresas de mercancías peligrosas y adscripción de consejeros de seguridad

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha puesto en marcha la nueva aplicación web destinada a simplificar y agilizar la gestión de empresas que transportan mercancías peligrosas y la adscripción de consejeros de seguridad.

La nueva aplicación permite a las empresas iniciar y gestionar los trámites necesarios para registrar y dar de alta empresas de mercancías peligrosas, así como para asignar consejeros de seguridad en los domicilios donde operan. Esta plataforma electrónica ofrece una alternativa eficiente al envío tradicional del modelo del Anejo 3 y 4 del RD 97/2014, entre otros procesos administrativos.

Algunos trámites requerirán la validación por parte de un funcionario de la Comunidad Autónoma correspondiente, quien tendrá la facultad de aceptar, rechazar o solicitar subsanaciones, así como requerir documentación adicional, cuando sea necesario.

Esta aplicación proporciona a las empresas y a los consejeros la capacidad de acceder y consultar todos los datos relacionados con su propio registro, lo que facilita la gestión y el cumplimiento de las normativas de seguridad.

La nueva aplicación se encuentra disponible en el sitio web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y en su sede electrónica.



Más información



CETM Cisternas cierra su 9º Congreso con más de 400 asistentes

El 9º Congreso Nacional de Empresarios de Transporte en Cisternas se cerró con un rotundo éxito el pasado miércoles 18 de octubre, superando las expectativas con la asistencia de más de 400 inscritos.

El evento, organizado por la Asociación Española de Transporte en Cisternas (CETM Cisternas) en colaboración con la revista Transporte Profesional, reunió a profesionales del sector durante dos días repletos de ponencias de alto nivel y una amplia exposición de vehículos de transporte, cisternas y empresas proveedoras de servicios, equipos y componentes relacionados.

Durante la ceremonia de clausura, el presidente de CETM Cisternas, Alberto Ramírez, reflexionó sobre el desafiante año pasado y las dificultades que el sector ha enfrentado, como la falta de conductores y el aumento del precio de los carburantes. Ramírez destacó la necesidad de mejorar las relaciones con los cargadores y enfatizó que es crucial que se valore la actividad de transporte en cisternas.

Ramírez también aprovechó la presencia del director general de Transporte Terrestre, Jaime Moreno, para solicitar el apoyo de la Administración en asuntos como la adaptación a las 44 toneladas, argumentando que se necesita una cláusula obligatoria para actualizar los contratos de transporte en función de los aumentos de costos asociados.

Adaptación de la flota al aumento de masas

CETM Cisternas presentó resultados de una encuesta que reveló que solo el 45% de la flota actual de cisternas podría adaptarse a este aumento de peso, lo que llevó a la solicitud de ayudas para la renovación de flotas y modificaciones en los requisitos de minimis para el Plan Renove.

El congreso también abordó la mejora de la Ley de la Cadenas de Transporte, la expansión de la red de itinerarios para mercancías peligrosas, la exención de restricciones de tráfico para productos alimenticios y la implementación de ayudas para hacer la profesión más atractiva.

Por último, el director general de Transporte Terrestre, Jaime Moreno, elogió el papel de CETM Cisternas y recordó que el transporte es esencial para el funcionamiento de otras actividades económicas. Moreno destacó los logros de los acuerdos entre el Comité Nacional del Transporte por Carretera y el MITMA, incluyendo la Ley de Morosidad y las ayudas directas para el sector.

El evento se centró también en la transición hacia la descarbonización y la adaptación de la normativa a las necesidades cambiantes del sector. Moreno aseguró que el Ministerio de Transportes continuará apoyando al transporte de mercancías por carretera y que ningún actor quedará rezagado en el camino hacia la sostenibilidad.



La Unión Europea no exigirá finalmente a España imponer peajes en las autovías

Tras una serie de deliberaciones y cambios de rumbo, el Gobierno español ha conseguido la aprobación de su Plan de Transformación y Resiliencia por parte de la Unión Europea, sin la imposición de peajes en las autovías, que hasta ahora son de uso gratuito. La decisión de no implementar tarifas en estas carreteras, inicialmente propuesta por el Director General de Tráfico y luego desmentida por el Gobierno, ha sido un tema de debate constante en los últimos meses.

Se pedían peajes a cambio de fondos Next Generation

La Unión Europea había establecido la introducción de peajes en las autovías como un requisito para otorgar a España los fondos Next Generation EU, destinados a la recuperación económica y la transformación del país tras la pandemia. Sin embargo, el plan revisado presentado por el Gobierno español, que incluye medidas centradas en la promoción de energías renovables, simplificación de procedimientos y proyectos ferroviarios, ha sido aceptado por Bruselas, a pesar de la eliminación de los peajes en las autovías.

Tras esta aprobación, España está programada para recibir un total de 93.500 millones de euros adicionales, sumados a los 37.036 millones previamente concedidos, lo que elevará el presupuesto total de ayuda a 163.000 millones de euros, entre ayudas directas, préstamos y avales.

El primer desembolso de 1.400 millones de euros, equivalente al 20% del monto total, estará disponible una vez que los 27 Estados miembros acepten el plan revisado en un plazo máximo de cuatro semanas.

Se ofrecen autovías ferroviarias a cambio de peajes

La Comisión Europea ha elogiado el plan español como una respuesta adecuada a los desafíos económicos y energéticos actuales, destacando las inversiones en energías renovables y proyectos ferroviarios como soluciones para reducir las emisiones del tráfico por carretera.

La implementación de autovías ferroviarias se considera una alternativa a los peajes en las autovías, fomentando el uso del tren tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías. La esperanza es que esta medida contribuya a la reducción de la congestión y las emisiones de carbono en las carreteras españolas.

Durante el mes de noviembre, el Consejo Europeo tomará su decisión sobre la aprobación final de los fondos Next Generation EU.

Se incrementan más del 50% los puestos de conductor de autobús sin cubrir



La escasez de conductores de autobús y autocar en Europa ha aumentado en un 54%, llegando a 105.000 puestos de trabajo sin cubrir, lo que representa el 10% del total de conductores profesionales. Esta tendencia está afectando gravemente al 80% de las empresas de transporte de viajeros en Europa, que tienen dificultades importantes para cubrir estos puestos de trabajo.

La creciente demanda de servicios de autobús y autocar post-COVID ha agravado el problema, especialmente en servicios regionales, viajes de larga distancia y autocares turísticos. Además, se pronostica que la escasez de conductores se duplicará en cinco años, alcanzando 275.000 puestos de trabajo sin cubrir para 2028.

Solo el 3% de los conductores tienen menos de 25 años, y el 16% son mujeres. Más de 1.2 millones de conductores se jubilarán en los próximos cinco a diez años, con una escasa entrada de nuevos conductores.

La IRU hace un llamamiento a las autoridades para facilitar el acceso a la profesión, reduciendo las edades mínimas para conducir y reduciendo los costes asociados. También aboga por permitir que conductores de terceros países ingresen a la profesión en Europa.

Esta crisis requiere acciones inmediatas para garantizar una cobertura adecuada de conductores y mantener los servicios de transporte público en funcionamiento en Europa.

El Parlamento Europeo debate sobre la escasez de aparcamientos seguros para transportistas

El Parlamento Europeo ha sido escenario de un debate crucial en torno a la escasez de aparcamientos seguros para camiones en toda la Unión Europea. El debate se centró en la necesidad de ampliar el número y de mejorar las condiciones de las áreas de descanso a lo largo de las rutas de transporte.

El Paquete de Movilidad ya estableció condiciones mínimas para estas áreas, y la Comisión Europea precisó categorías de parkings según sus equipamientos y un sistema de certificación. El objetivo de estas regulaciones es mejorar los espacios donde los conductores y conductoras profesionales pasan su tiempo de descanso durante sus travesías, abordando aspectos desde la calidad de los aseos hasta la conectividad, iluminación, opciones de ocio, puntos de restauración, comercios, abastecimiento eléctrico y seguridad.

El sector del transporte de mercancías por carretera ha expresado en múltiples ocasiones la preocupación por la seguridad, ya que se ha detectado un aumento de robos a camiones en áreas de descanso inseguras. Esto puede llegar a ser un motivo más para explicar la falta de conductores.

Se estima que faltan alrededor de 100,000 plazas de aparcamiento en las carreteras principales de la Unión Europea, lo que ejerce una presión significativa sobre la movilidad y los costes logísticos.

Para abordar esta escasez, se están implementando normas, estándares y servicios de acuerdo con las categorías establecidas. También se están desarrollando infraestructuras para combustibles alternativos y servicios de transporte inteligente con el respaldo de fondos de recuperación y el mecanismo «Conectar Europa».

CROEM lanza una guía para la gestión del bienestar laboral y la salud mental en pymes y autónomos

La Confederación Regional de Organizaciones Empresariales de Murcia (CROEM) ha lanzado una guía bajo el título «Gestión del Bienestar Organizacional en Pymes, Micropymes y Autónomos», que tiene como objetivo principal promover la salud mental y el bienestar laboral en el ámbito empresarial.

En sintonía con la Agenda 2030 de las Naciones Unidas y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), CROEM ha

desarrollado esta guía práctica para ayudar a las empresas a implementar prácticas que beneficien a sus empleados y sus resultados financieros.

La guía proporciona un enfoque holístico para fomentar una cultura de bienestar en el lugar de trabajo. Ofrece herramientas y estrategias adaptadas a las realidades de las pymes, micropymes y trabajadores autónomos, permitiendo mejorar el clima laboral, reducir el estrés, disminuir el absentismo, y aumentar la productividad y la motivación de sus empleados.

Uno de los puntos clave es la atención a la salud mental de los trabajadores, un aspecto fundamental que a menudo se pasa por alto en el mundo laboral.

La guía «Gestión del Bienestar Organizacional en Pymes, Micropymes y Autónomos» está disponible para su descarga gratuita, permitiendo a las empresas acceder a recursos valiosos para mejorar su entorno laboral y el bienestar de sus empleados.

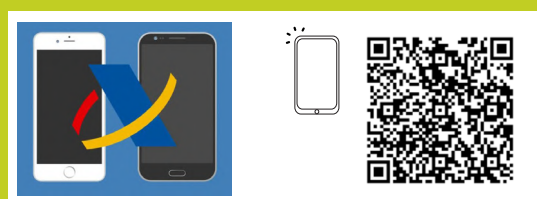


La Agencia Tributaria presenta el Manual Práctico de IVA 2023

La Agencia Tributaria ha lanzado a través de su portal web el Manual Práctico de Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) 2023. Desarrollado por el Departamento de Gestión Tributaria, este manual proporciona información clave sobre las últimas novedades relacionadas con el IVA en el ejercicio fiscal 2023.

El Manual Práctico de IVA 2023 se encuentra disponible en formato HTML, lo que facilita su acceso y consulta online. Este recurso es una guía completa que aborda de manera detallada las principales modificaciones y actualizaciones del IVA en 2023. Además, responde a todas las preguntas frecuentes sobre la aplicación de este impuesto.

Descarga aquí el Manual Práctico de IVA 2023 y obtener más información sobre las últimas actualizaciones fiscales.



Preocupación en el sector por el «exceso de cargas burocráticas» en las inspecciones de transportes

Estas inspecciones pueden bloquear el normal desarrollo de la actividad diaria de las empresas.

En una carta dirigida al Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Presidente del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), Carmelo González, expresó la creciente preocupación del sector del transporte de mercancías por las inspecciones excesivas que están afectando a las empresas de transporte en España.

En la carta, el Sr. González Sayas destacó el compromiso del CNTC con los servicios de inspección y el cumplimiento de las normativas. Sin embargo, señaló que las inspecciones actuales están generando problemas significativos para las empresas, independientemente de su tamaño. Se están generalizando las inspecciones desproporcionadas que incluyen la revisión de toda la flota y la documentación asociada, hecho que paraliza la actividad normal de las empresas.

Requerimientos desproporcionados

El Presidente del CNTC subrayó que la exigencia de elaborar cuadros de hojas de cálculo complejos y el tiempo dedicado a las inspecciones están perjudicando especialmente a las empresas más pequeñas y a los autónomos, quienes ven afectada su capacidad para llevar a cabo sus actividades comerciales habituales.

Carmelo González ha solicitado que se aborden estas cuestiones y se busque una solución que permita un equilibrio entre las inspecciones, totalmente necesarias y el funcionamiento normal de las empresas de transporte, que no debe

verse interrumpido por los requerimientos documentales de estas inspecciones.

Los autónomos deben comunicar sus ingresos reales antes del 31 de octubre

La fecha límite para que los trabajadores autónomos presenten sus ingresos netos reales, con el fin de calcular sus contribuciones reales al Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA), es el 31 de octubre próximo.

Desde enero de este año, ha estado en funcionamiento un nuevo sistema de cotización a la Seguridad Social para los trabajadores autónomos, basado en sus ingresos reales. Este sistema requiere que los trabajadores autónomos declaren sus ingresos netos reales antes del 31 de octubre para poder calcular sus contribuciones reales al RETA.

El sistema actual de cotización, que afecta a más de 3 millones de autónomos en España, se implementó con el objetivo de establecer las contribuciones a la Seguridad Social de este grupo en función de sus ingresos reales, en contraposición a la regulación anterior que se basaba en la elección de las bases de cotización.

Para lograr esto, la reforma establece un sistema gradual de quince tramos en los próximos tres años, que determina las bases de cotización y las cuotas correspondientes a cada autónomo según sus ingresos netos. Este sistema actúa como una transición hacia el modelo definitivo de contribuciones basadas en ingresos reales, que se implementará en un plazo máximo de nueve años.

La obligación de informar a la Tesorería General de la Seguridad Social se aplica a todos los autónomos, ya sean propietarios de la actividad económica o colaboradores, incluyendo a los autónomos societarios.



SUBE

Simplificación burocrática para el canje de permisos extranjeros

Las empresas ahora pueden gestionar el canje de permisos de conducir de sus trabajadores extranjeros, reduciendo la burocracia y facilitando una incorporación más rápida a la empresa.



BAJA

Agricultores franceses atacan otra vez a camiones con productos españoles

En un acto de auténtico vandalismo, viticultores franceses bloquearon camiones en la frontera, dañaron mercancías y derramaron vino español. Un golpe a la libre circulación en la UE.

Exigimos que se protejan a los transportistas españoles y que paguen los vándalos. Mientras, nuestros camiones sufren las consecuencias.

¡Nueva versión con actualización SEMANAL!

Calculadora cláusula de revisión de precios del transporte

Froet

Disponible ONLINE la calculadora de la variación de precios del transporte actualizada con los precios medios semanales del carburante.

El Ministerio de Transportes ya está publicando semanalmente el Índice de Variación del Precio del combustible lo que permite repercutir en las tarifas, de una manera más real, los continuos incrementos del coste del combustible gracias a la aplicación de la cláusula de revisión obligatoria acordada en el Real Decreto-Ley 3/2022, de 1 de marzo.

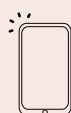
Cómo calcular el precio

El aumento o reducción siempre se calculará según la fórmula establecida en las condiciones generales de contratación del transporte para cada tipo de vehículo.

Ponemos a disposición de los asociados un modelo de escrito de comunicación a clientes, elaborado por nuestro departamento jurídico para informar a los clientes de la aplicación de la cláusula de revisión del precio del transporte.

Puedes solicitarlo en froet@froet.es

Escanea el qr y accede aquí a la calculadora ONLINE o bien en www.froet.es/gasoi



2023	Desde	Hasta	Precio medio en surtidor (PVP) (€ / litro)
Octubre	10/10/2023	16/10/2023	1,6568
	03/10/2023	09/10/2023	1,6828
Septiembre	26/09/2023	02/10/2023	1,6877
	19/09/2023	25/09/2023	1,6859
	12/09/2023	18/09/2023	1,6683
	05/09/2023	11/09/2023	1,6342
Agosto	29/08/2023	04/09/2023	1,6228
	22/08/2023	28/08/2023	1,6123
	15/08/2023	21/08/2023	1,6019
	08/08/2023	14/08/2023	1,5862
	01/08/2023	07/08/2023	1,5527
Julio	25/07/2023	31/07/2023	1,5018
	18/07/2023	24/07/2023	1,4653
	11/07/2023	17/07/2023	1,4535
	04/07/2023	10/07/2023	1,4397

Matriculaciones Septiembre 2023

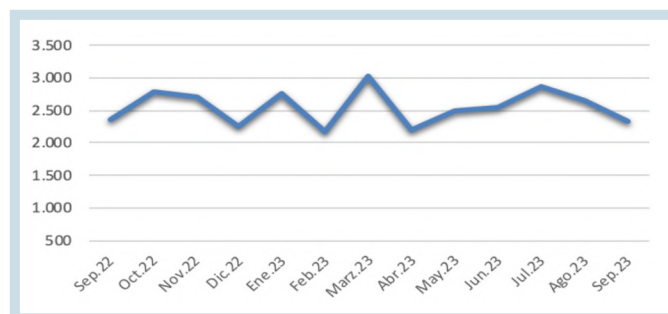
DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y AUTOBUSES

VEHÍCULOS INDUSTRIALES	Ene 23.	Feb 23.	Mar 23.	Abr 23.	May 23.	Jun 23.	Jul 23.	Ago 23.	Sep 23.
Industriales ligeros >3,5 <=6 Tn.	99	62	90	64	83	80	80	84	38
Industriales medios >6 <=16 Tn.	265	270	353	213	302	328	412	359	214
Industriales pesados >16 Tn.	2.109	1.603	2.124	1.646	1.834	1.827	2.203	2.092	1.453
Industriales pesados rígidos	415	350	532	381	451	447	552	560	311
Tractocamiones	1.694	1.253	1.592	1.265	1.383	1.380	1.651	1.532	1.142
TOTAL VEHÍCULOS INDUSTRIALES	2.473	1.935	2.567	1.923	2.219	2.235	2.695	2.532	1.705
Autobuses y autocares.	291	180	398	243	267	255	164	128	633
Microbuses (más de 9 plazas).	234	45	56	35	232	51	16	98	492
TOTAL AUTOBUSES, AUTOCARES Y MICROBUSES	57	225	454	278	35	306	180	30	141
TOTAL VEH. INDUSTRIALES Y AUTOBUSES	2.764	2.160	3.021	2.201	2.486	2.541	2.875	2.663	2.338

Evolución de matriculaciones de vehículos industriales

Matriculaciones de Vehículos Industriales y Autobuses | Septiembre 2023

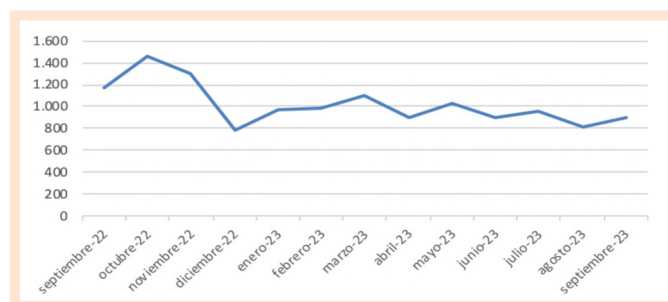
Fuente: ANFAC/FACONAUTO



Conductores asalariados de camiones	Número de contratos	% variación mes anterior	% variación mismo mes año anterior
SEPTIEMBRE 2022	1.174	9,82	0,6
OCTUBRE 2022	1.452	23,68	-7,46
NOVIEMBRE 2022	1.300	-10,47	-29,69
DICIEMBRE 2022	782	-39,85	-26,23
ENERO 2023	969	23,91	-17,25
FEBRERO 2023	987	1,86	-28,11
MARZO 2023	1.100	11,45	-35,41
ABRIL 2023	894	-18,73	-32,88
MAYO 2023	1032	15,44	-15,62
JUNIO 2023	898	-12,98	-29,4
JULIO 2023	951	5,9	-11,04
AGOSTO 2023	808	-15,04	-24,42
SEPTIEMBRE 2023	902	11,63	-23,17

Contratos a conductores de camiones 2022-2023 en Murcia

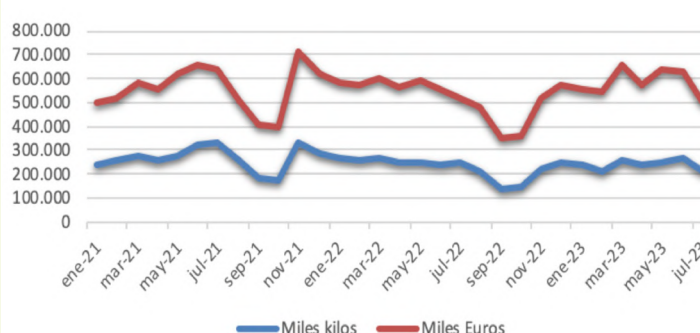
Evolución de los contratos a conductores de camión de 2022 a 2023



Exportaciones

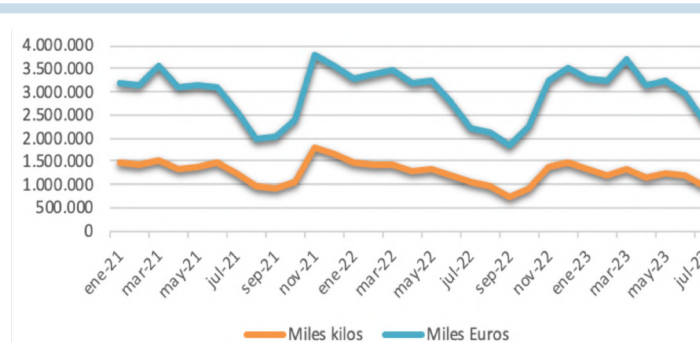
Mes	Miles kilos	Miles €
jul-22	251.216	267.766
ago-22	216.084	267.198
sep-22	140.971	210.731
oct-22	146.624	213.637
nov-22	222.384	291.430
dic-22	252.090	321.572
ene-23	236.805	318.126
feb-23	215.721	332.427
mar-23	260.857	392.571
abr-23	237.349	333.920
may-23	248.502	388.014
jun-23	269.232	360.744
jul-23	214.401	286.903

EVOLUCIÓN DE EXPORTACIONES Murcia - Europa



Mes	Miles kilos	Miles €
jul-22	1.046.196	1.187.427
ago-22	951.573	1.187.835
sep-22	753.411	1.076.424
oct-22	928.287	1.353.836
nov-22	1.375.432	1.846.080
dic-22	1.495.425	2.015.885
ene-23	1.339.274	1.957.539
feb-23	1.189.300	2.057.255
mar-23	1.343.101	2.340.983
abr-23	1.171.134	1.951.839
may-23	1.253.555	2.002.129
jun-23	1.217.132	1.721.984
jul-23	984.886	1.352.069

EVOLUCIÓN DE EXPORTACIONES España - Europa



Códigos Taric

Capítulo 7: Hortalizas, Plantas, Raíces y Tubérculos Alimenticios.
Capítulo 8: Frutas y Frutos Comestibles; Cortezas de Agrios (Cítricos), Melones o Sandías.
Capítulo 20: Preparaciones de Hortalizas, Frutas u otros frutos o demás partes de Plantas.

Fuente: Base de Datos Comercio Exterior. Cámaras de Comercio de España



Aprovecha el crédito de formación

La formación de tus trabajadores te puede salir GRATIS

Como sabes, todas las empresas disponen de un crédito "formativo" anual.

Este crédito, si no es utilizado al final de año, se pierde.

El importe del crédito disponible para cada empresa depende del número de trabajadores y de las cuantías de las cotizaciones por el concepto de "formación profesional" del año anterior.

Por ejemplo, las empresas con hasta 5 trabajadores disponen de un crédito mínimo de 420 €.

Según el número de trabajadores, a las empresas les corresponde una cantidad de crédito para gastar en FORMACIÓN:

CRÉDITO DE FORMACIÓN SEGÚN NÚMERO DE TRABAJADORES

- 1 a 5 trabajadores: disponen de una cantidad mínima de 420 €.
- 6 a 9 trabajadores: 100% de la cantidad cotizada.
- 10 a 49 trabajadores: 75% de la cantidad cotizada.

- 50 a 249 trabajadores: 60% de la cantidad cotizada.
- 250 trabajadores en adelante: 50% de la cantidad cotizada

En FROET disponemos de una oferta formativa que abarca todas las áreas profesionales de tu empresa.



Llámanos al 968 340 100 y no pierdas tu crédito. En FROET te ayudamos a planificar la formación para el 2024.

CURSOS CAP

- **3 al 12 noviembre | Fines de semana | Autoescuela FROET**
- **6 al 10 noviembre | Lunes a viernes | Edificio FROET**
- **13 al 17 noviembre | Lunes a viernes | Autoescuela FROET**
- **18 al 26 noviembre | Fines de semana | Edificio FROET**
- **20 al 24 noviembre | Lunes a viernes | Edificio FROET**

*Precios CURSOS NO SUBVENCIONADOS

- tasa no incluida:
220 € asociado FROET
260€ trabajadores
220 € desempleados
175 € autónomo asociado | 200€ autónomo no asociado

* Todos los cursos pueden bonificarse a través del crédito de la seguridad social PARA TRABAJADORES EN RÉGIMEN GENERAL. 20 % de gastos de organización. El precio no incluye las tasas oficiales. Las tasas no son bonificables. Importe tasa 2023: 34,32 €

WWW.FROETFORMACION.ES

En Centro Integrado de Transportes / Edif. FROET, San Ginés
y Ciudad del Transporte, Molina de Segura
Tel: 968 34 01 00



POSTGRADO EN DIRECCION Y GESTION DE FLOTAS Y PLANIFICACION DE RUTAS. Froet - Logistikos ÚLTIMAS PLAZAS

Fecha: Enero 2024 / Modalidad: 80 horas de clases online en directo más 150 horas de teleformación.

Horario: clases online martes y jueves de 19:00 a 21:30H

Importe: 2.300€ Bonificable 100% por Fundae. Descuento del 10% para autónomos socios de Froet

CURSO COMPETENCIA PROFESIONAL. CONVOCATORIAS 2023

Fecha: Enero 2024. / Horario: Viernes de 16:00 a 21:00h y sábado de 9 a 14 horas

Modalidad : presencial y online / Importe: consultar precios

Cursos ONLINE. Bonificables. **NOVEDAD**

Atmósferas explosivas. Normativa, clasificación y medidas de seguridad en Atex.

Importe: 50€.

Curso de PRL de Riesgos laborales. 50 horas.

Importe: 420€.

Curso de Logística internacional. 100 horas.

Importe: 840€.

Curso IFS Logistics/BRC. 10 horas

Importe: 90€

Curso de Control de Gestión de Costes. 60 horas

Importe: 560€

Curso de Transporte internacional. 27 horas. 25 horas e-learning más 2 horas de clases online

Importe: 200€

Curso de Logística y Transporte 4.0. 17 horas. 15 horas e-learning más 2 horas de clases online

Importe: 120€

Curso de Gestión de Almacén. 33 horas. 30 horas e-learning más 3 horas de clases online

Importe: 240€

Curso de Gestión operativa y económica de la distribución capilar. 5 horas. 13 horas e-learning más 2 horas de clases online

Importe: 110€

Curso de Dirección compasiva para transporte de mercancías y viajeros. 18 horas. 8 horas online con clases en directo y 10 tutorizadas con campus

Importe: 275€

Curso de Logística para ecommerce y distribución de mercancías. 18 horas. 8 horas online con clases en directo y 10 tutorizadas con campus

Importe: 275€

PERMISO CONDUCIR CLASE C, CLASE CE O CLASE D + CAP INICIAL

Fecha: Noviembre 2023 / Horario: lunes a jueves de 16:30 a 21:30 horas. / Importe: 1300€+ tasas

*INCLUYE ADR obtención (permiso c).

CARRETILLAS ELEVADORAS. NORMA UNE 58451-2016

Fecha: 17 al 18 de noviembre 2023

Horario: Viernes de 15:30 a 21:30 y sábados de 8:00 a 15:00 horas / Importe: 120€

RENOVACIÓN ADR BÁSICO

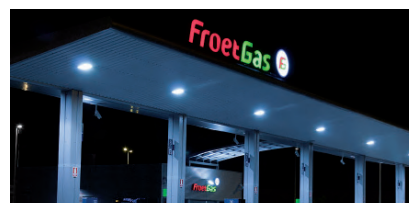
Fecha: 24 de noviembre al 3 de diciembre 2023

Horario: viernes de 15:30 a 21:30h, sábado y domingo de 8:00 a 15:00h/ Importe: consultar

FORMACIÓN BONIFICADA- PRESENCIAL- ONLINE

Todos nuestros cursos, pueden ser bonificados a través de los créditos de formación de las empresas, tenemos una amplia oferta formativa. Podemos diseñar planes de formación y cursos **adaptados a sus necesidades específicas para 2023**. Llámanos y concertamos una visita

Evolución ^{FroetGas} de carburantes



Precio medio del carburante en el mes de octubre de 2023



<https://www.froet.es/precio-gasoi-murcia-froet/>
Nuestros precios de asociados siempre actualizados

IVA INCLUIDO / FUENTE: MINISTERIO
DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO

FroetGas

GASÓLEO

Precio asociados
1,499 €
1,539 € P.V.P.

GASOLINA 95

Gasolina de protección

Precio asociados
1,476 €
1,516 € P.V.P.

Precio España

1,647 €

1,634 €

Precio Murcia

1,646 €

1,636 €

GASÓLEO A

FROET - Andamur

La Junquera
1,457 €

Pamplona
1,482 €

San Román
1,478 €

Guarroman
1,468 €

Llers
1,457 €

Gasóleo

	Sin impuesto	Con impuesto
España	99,3	166,1
Alemania	98,8	182,4
Austria	97,6	175,6
Bélgica	98,7	192,1
Bulgaria	85,3	142,0
Chequia	91,8	160,5
Chipre	99,2	166,9
Croacia	97,5	169,8
Dinamarca	106,5	188,5
Eslovaquia	99,0	166,5
Eslovenia	87,1	161,3
Estonia	103,0	168,2
Finlandia	109,9	199,6
Francia	96,9	189,4
Grecia	103,3	180,7
Hungría	106,5	173,0
Irlanda	91,2	176,5
Italia	93,4	189,2
Letonia	93,1	169,5
Lituania	92,5	156,9
Luxemburgo	100,5	166,3
Malta	55,3	121,0
Países Bajos	104,8	190,3
Polonia	77,7	136,8
Portugal	97,6	176,5
Rumania	93,5	150,5
Suecia	137,9	215,2
MEDIA	96,5	181,5

Gasolina sin plomo

	Sin impuesto	Con impuesto
España	97,0	174,7
Alemania	90,7	194,0
Austria	85,7	170,5
Bélgica	91,2	183,0
Bulgaria	82,6	142,7
Chequia	83,2	164,6
Chipre	89,2	158,5
Croacia	84,9	163,1
Dinamarca	102,7	207,9
Eslovaquia	88,2	171,0
Eslovenia	79,9	156,3
Estonia	93,2	179,4
Finlandia	89,2	200,2
Francia	94,3	196,1
Grecia	90,9	201,5
Hungría	100,7	168,8
Irlanda	85,2	179,1
Italia	89,2	197,7
Letonia	88,5	174,9
Lituania	86,0	160,4
Luxemburgo	90,1	166,9
Malta	58,6	134,0
Países Bajos	95,2	211,6
Polonia	76,1	139,4
Portugal	92,9	186,4
Rumania	86,3	145,4
Suecia	91,4	180,6
MEDIA	91,2	183,6

Precios SEPTIEMBRE 2023 (Expresado en Cént. euro/litro)

Fuente: Ministerio de Industria y Energía

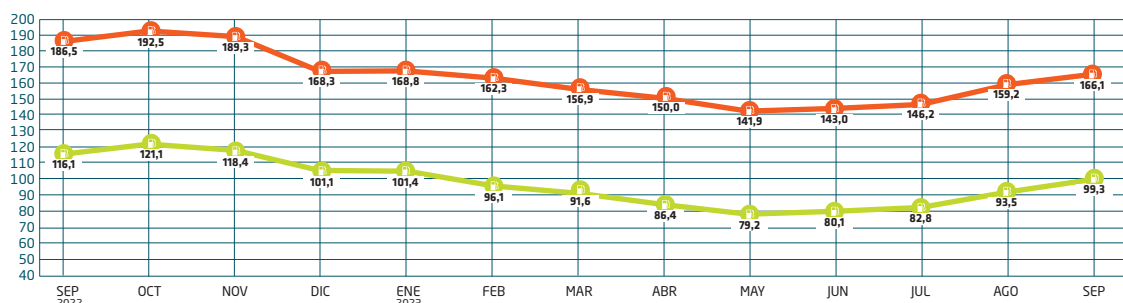
Medias mensuales del gasóleo en España



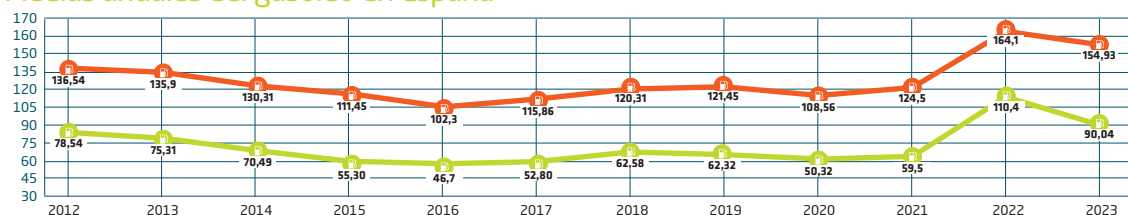
Con impuesto



Sin impuesto



Medias anuales del gasóleo en España



EVOLUCIÓN DE CARBURANTES



Evolución del Crudo Brent

Media anual

(Expresado en \$/barril)



Media mensual

MES	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ENERO	31,98	55,46	69,07	60,21	63,74	55,29	86,04	83,88
FEBRERO	33,66	56,07	65,61	64,48	55,48	62,37	94,22	83,45
MARZO	39,72	52,41	66,75	58,59	33,96	65,62	112,57	79,37
ABRIL	43,36	53,80	71,78	71,64	27,00	65,30	105,99	83,36
MAYO	47,66	51,40	77,05	70,27	32,54	68,31	112,06	75,75
JUNIO	49,88	47,61	75,88	63,07	40,66	73,39	117,54	74,98
JULIO	46,55	49,24	75,01	64,29	43,19	74,25	105,14	79,88
AGOSTO	47,11	51,82	73,84	56,52	45,03	70,48	97,66	85,13
SEPTIEMBRE	47,26	55,49	79,10	62,22	41,85	74,83	90,59	92,67
OCTUBRE	50,63	57,66	80,59	59,65	41,41	83,76	93,69	
NOVIEMBRE	46,95	62,81	65,87	62,71	44,00	80,78	90,76	
DICIEMBRE	38,42	64,05	57,64	65,17	48,02	74,88	81,55	

Fuente: Cinco Días

Evolución de empresas y autorizaciones

Vehículos de servicio público:
mercancías y viajeros (septiembre 2023)

Empresas transportistas
servicio público (septiembre 2023)

COMUNIDADES	MDP-N			LIGEROS			V.D.			COMUNIDADES	PESADOS			LIGEROS			VIAJEROS		
	AGO.23	SEP.23	Dif. %	AGO.23	SEP.23	Dif. %	AGO.23	SEP.23	Dif. %		AGO.23	SEP.23	Dif. %	AGO.23	SEP.23	Dif. %	AGO.23	SEP.23	Dif. %
ANDALUCÍA	47.601	47.253	-0,73	7.459	7.313	-1,96	5.629	5.682	0,94	ANDALUCÍA	10.775	10.639	-1,26	4.011	3.914	-2,42	502	502	0,00
ARAGON	12.253	12.244	-0,07	2.058	2.047	-0,53	748	757	1,20	ARAGON	2.280	2.265	-0,66	1.265	1.246	-1,50	56	56	0,00
ASTURIAS	5.265	5.219	-0,87	1.111	1.098	-1,17	973	977	0,41	ASTURIAS	2.138	2.113	-1,17	721	707	-1,94	75	75	0,00
BALEARES	4.881	4.874	-0,14	1.296	1.266	-2,31	2.156	2.159	0,14	BALEARES	949	939	-1,05	768	746	-2,86	152	152	0,00
CANARIAS	607	605	-0,33	158	144	-8,86	3.716	3.745	0,78	CANARIAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CANTABRIA	4.855	4.799	-1,15	635	633	-0,31	530	523	-1,32	CANTABRIA	1.239	1.234	-0,40	430	423	-1,63	39	39	0,00
CASTILLA Y LEÓN	19.847	19.693	-0,78	2.296	2.221	-3,27	2.414	2.463	2,03	CASTILLA Y LEÓN	5.051	4.999	-1,03	1.404	1.352	-3,70	185	184	-0,54
CASTILLA LA MANCHA	22.054	21.752	-1,37	2.293	2.224	-3,01	1.507	1.519	0,80	CASTILLA LA MANCHA	5.843	5.771	-1,23	1.505	1.446	-3,92	171	171	0,00
CATALUÑA	37.071	36.792	-0,75	12.988	12.628	-2,77	5.863	5.946	1,42	CATALUÑA	10.700	10.564	-1,27	8.677	8.394	-3,26	332	331	-0,30
CEUTA	100	103	3,00	11	11	0,00	14	14	0,00	CEUTA	22	23	4,55	9	9	0,00	2	2	0,00
EXTREMADURA	7.515	7.486	-0,39	994	985	-0,91	1.046	1.049	0,29	EXTREMADURA	2.067	2.053	-0,68	478	468	-2,09	114	114	0,00
GALICIA	18.909	18.753	-0,83	3.681	3.569	-3,04	3.800	3.857	1,50	GALICIA	4.687	4.641	-0,98	2.123	2.074	-2,31	250	250	0,00
LA RIOJA	2.449	2.441	-0,33	359	351	-2,23	191	195	2,09	LA RIOJA	526	525	-0,19	240	234	-2,50	10	10	0,00
MADRID	20.205	20.108	-0,48	11.208	10.935	-2,44	6.724	6.754	0,45	MADRID	4.469	4.403	-1,48	6.477	6.275	-3,12	262	262	0,00
MELILLA	88	74	-15,91	79	63	-20,25	13	13	0,00	MELILLA	20	18	-10,00	64	48	-25,00	1	1	0,00
MURCIA	16.692	16.551	-0,84	1.249	1.235	-1,12	1.468	1.474	0,41	MURCIA	2.996	2.951	-1,50	667	659	-1,20	87	87	0,00
NAVARRA	5.248	5.233	-0,29	1.032	1.000	-3,10	524	534	1,91	NAVARRA	1.536	1.521	-0,98	826	795	-3,75	37	37	0,00
PAÍS VASCO	10.625	10.583	-0,40	3.106	3.037	-2,22	2.357	2.387	1,27	PAÍS VASCO	3.418	3.392	-0,76	2.070	2.013	-2,75	137	136	-0,73
VALENCIA	34.108	33.854	-0,74	5.417	5.298	-2,20	3.371	3.702	9,82	VALENCIA	6.308	6.248	-0,95	3.393	3.294	-2,92	208	208	0,00

Fuente: Ministerio de Fomento

Observatorio de costes

Vehículo frigorífico articulado internacional

Costes directos a 31 de JULIO 2023

Características técnicas:

Potencia: 455 CV - 335 kW
Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
Carga útil: 24.000 kg.
Número de Ejes: 5
Número neumáticos:
12 (6 tractor + 6 semirremolque)

Características de explotación:

Kilómetros anuales recorridos: 150.000 100,0 %
Kilómetros anuales en carga: 135.000 90 %
Kilómetros anuales en vacío: 15.000 10 %
Días trabajados al año: 250 días al año
Horas trabajadas al año: 2.000 horas anuales
Consumo medio: 35 litros/100 km
Consumo medio aparato de frío: 4,0 litros/h (2200 h)

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	228.801,12	100,0%
Costes directos	214.836,73	93,9%
Costes por tiempo	75.672,51	33,1%
Amortización del vehículo	23.890,43	10,4%
Financiación del vehículo	6.823,05	3,0%
Personal de conducción	35.720,78	15,6%
Seguros	8.264,21	3,6%
Costes fiscales	974,04	0,4%
Costes kilométricos	139.164,22	60,8%
Combustible	71.761,41	31,4%
Consumo de disolución de urea	2.452,38	1,1%
Neumáticos	8.427,60	3,7%
Mantenimiento	3.159,75	1,4%
Reparaciones	6.635,25	2,9%
Dietas	29.085,30	12,7%
Peajes	17.642,53	7,7%
Costes indirectos	13.964,39	6,1%

COSTES UNITARIOS	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	150.000	135.000
Horas anuales (h / año)	2.000	1.800
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,5253	1,6948
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	114,40	127,11
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,9278	1,0308
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	44,82	49,80

VEHÍCULO FRIGORÍFICO INTERNACIONAL Evolución de costes por kilómetro total €/Km.



Nota: estos costes directos corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de estos tipos de vehículos.
Más información en www.fomento.es

Te interesa

El Dato

IPC SEPTIEMBRE 2023

La tasa de variación anual del IPC del mes de septiembre se sitúa en el 3,5%, nueve décimas por encima de la registrada en agosto.

La tasa anual de la inflación subyacente disminuye tres décimas, hasta el 5,8%.

La variación mensual del índice general es del 0,2%.

El Índice de Precios de Consumo Armonizado (IPCA) sitúa su tasa anual en el 3,3%, nueve décimas superior a la del mes anterior.

Los grupos con mayor repercusión mensual positiva en la tasa mensual del IPC son:

- Transporte, con una tasa del 1,0%, debida a la subida de los precios de los carburantes y lubricantes para vehículos personales. Este grupo repercute 0,147 en el IPC general.
- Alimentación y bebidas no alcohólicas, que presenta una variación del 0,5% y una repercusión de 0,097. Este comportamiento es debido, principalmente, al aumento de los precios de las legumbres y hortalizas y los aceites y grasas.

- Vestido y calzado, con una variación mensual del 2,6%, que recoge el comportamiento de los precios al comienzo de la temporada de otoño-invierno. Este grupo repercute 0,089 en el IPC general.

- Vivienda, con una variación del 0,4% y una repercusión del 0,047, debidas al aumento de los precios de la electricidad y los combustibles líquidos.

Por su parte, entre los grupos con repercusión mensual negativa destaca:

- Ocio y cultura, que presenta una variación del -3,2%, consecuencia de la bajada de precios de los paquetes turísticos. La repercusión de este grupo en el IPC general es -0,264.

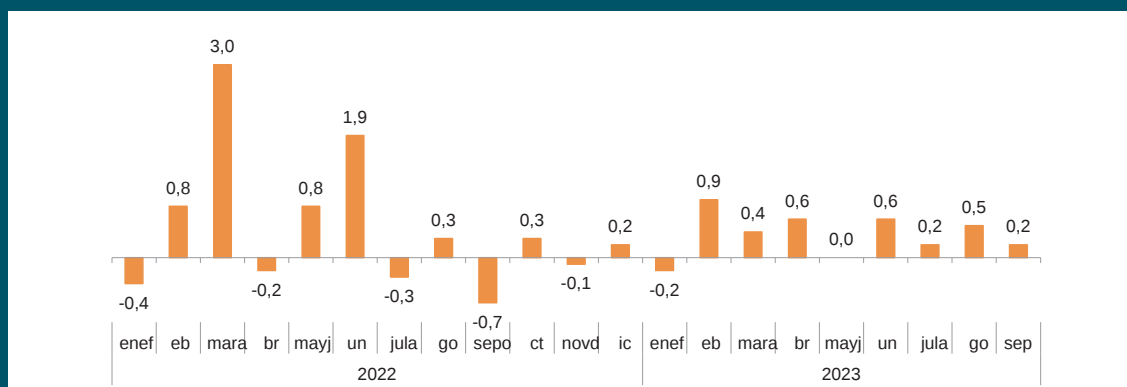


TABLA DE INFLACIÓN

Mes	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ENERO	-0,5 %	-1,1 %	-1,3 %	-1,0 %	0,0 %	6,0 %	-0,2 %
FEBRERO	-0,9 %	-1,0 %	-1,1 %	-1,1 %	-0,6 %	6,8 %	0,7 %
MARZO	-0,9 %	-0,9 %	-0,7 %	-1,5 %	0,4 %	9,8 %	1,1 %
ABRIL	0,1 %	-0,1 %	0,3 %	-1,2 %	1,6 %	9,6 %	1,7 %
MAYO	0,0 %	0,8 %	0,5 %	-1,2 %	2,1 %	10,4 %	1,7 %
JUNIO	0,0 %	1,1 %	0,4 %	-0,7 %	2,6 %	5,9 %	2,3 %
JULIO	-0,7 %	0,4 %	-0,2 %	-1,6 %	1,8 %	5,6 %	2,5 %
AGOSTO	-0,5 %	0,5 %	-0,3 %	-1,6 %	2,3 %	5,9 %	3,0 %
SEPTIEMBRE	-0,3 %	0,7 %	-0,3 %	-1,4 %	3,1 %	5,2 %	3,2 %
OCTUBRE	0,6 %	1,6 %	0,7 %	-0,9 %	4,9 %	5,5 %	
NOVIEMBRE	1,1 %	1,5 %	0,9 %	-0,7 %	5,2 %	5,4 %	
DICIEMBRE	1,1 %	1,2 %	0,8 %	-0,5 %	6,4 %	5,6 %	

Recuerda

Servicio de comunicación de desplazamiento de conductores Europa y Reino Unido

Desde el 2 de febrero de 2022, están en vigor las nuevas normas de la UE sobre el desplazamiento de conductores en aplicación de la Directiva 2020/1057.

Esta nueva normativa obligará a las empresas de transporte por carretera que desplacen conductores por la Unión Europea, a enviar las declaraciones de desplazamiento a través de la herramienta online denominada «Road Transport – Posting Declaration».

A través de dicho portal unificado para todos los países de la Unión Europea se enviarán, además de las declaraciones de desplazamiento, aquellos documentos justificativos que se requieran por las autoridades de los Estados miembros donde se hayan destinado sus conductores.

FROET TE LO TRAMITA

En FROET hemos puesto a disposición de las empresas de transporte por carretera el servicio de comunicación de declaraciones de desplazamiento.

Cumplimenta el siguiente formulario y nos pondremos en contacto lo antes posible para informarte de los detalles del trámite.



Visados de transporte de mercancías 2023

Como bien sabes, los cambios normativos producidos durante el año 2020 relativo a las renovaciones de las autorizaciones de transporte público de mercancías y viajeros, establece que se procederá al visado o renovación de las autorizaciones (tarjetas de transporte) para las empresas de transporte de viajeros por carretera durante el año 2022, y de mercancías durante el año 2023. A partir de ahora, las renovaciones de las autorizaciones de transporte de mercancías se harán en años impares.

Las tarjetas físicas han desaparecido, por lo que ya no es necesario llevar una copia en el camión.

Importante:

El visado debe presentarse obligatoriamente dentro de su mes correspondiente. En caso contrario es obligatorio esperar a que las tarjetas caduquen por falta de visado al final del mes siguiente, para solicitar entonces la rehabilitación.

Recordamos cual es el mes que corresponde visar a cada terminación de CIF o NIF:

Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
1	2	3	4	5	6	7	NO	8	9	0	NO
NOVIEMBRE 2023 Visado mercancías. NIF TERMINADO EN				DICIEMBRE 2023 Visado mercancías. NIF TERMINADO EN				ENERO 2024 Visado viajeros. NIF TERMINADO EN			
0				NO				1			

Precios FROET de renovación de tarjetas de transporte:

*Tasa visado empresa:

54,54 € + Gastos Gestión 10,89 € = 65,43 €

*Por cada tarjeta:

54,54 € + Gastos Gestión 10,89 € = 65,43 €

Para hacer el cálculo de las tasas, se debe multiplicar el precio de la tasa por el nº de tarjetas más una del visado de empresa.

Renovación de licencias comunitarias de transporte internacional de mercancías por carretera

Recordamos que las empresas titulares de licencias comunitarias que deseen renovarlas antes de que expire su vigencia deberán presentar su solicitud dentro de los dos meses anteriores al plazo de vencimiento.

Para la tramitación de dicha renovación pueden ponerse en contacto con nuestro departamento de Gestión en el 968340100 Ext. 1

Devolución de los certificados de conductor extracomunitario

¿Sabías que el certificado de conductor extracomunitario debe ser devuelto a la administración una vez que el empleado causa baja en la empresa?

var una copia y proporcionarle otra al trabajador, que la llevará siempre en el vehículo.

En caso contrario, la administración regional de transportes sancionará a la empresa.

En FROET, podemos asesorarte y resolverte cualquier tema relacionado con tu actividad de transporte.

Recuerda que la empresa titular de la autorización es la propietaria del certificado de conductor, debe conser-

Llámanos al 968 34 01 00 o visita nuestra web www.froet.es.

● Días festivos

A efectos de restricciones a la circulación

Disponibles las restricciones en España y Europa para vehículos pesados para el presente año 2023, incluyendo las de Cataluña y País Vasco

Las restricciones incluyen una serie de fechas en las que los vehículos pesados no estarán autorizados a circular, incluyendo fines de semana y días festivos.

CONSULTA LAS RESTRICCIONES EN www.froet.es/restricciones o en el siguiente enlace:



ESPAÑA

Noviembre

1 Todos los Santos.

Diciembre

6 día de la Constitución Española.
8 Inmaculada Concepción.
25 Natividad del Señor.
26 San Esteban. Cataluña.



● Bienvenida a los nuevos asociados

En el mes de septiembre se han incorporado a la Federación 4 nuevos transportistas, todos ellos se dedican al transporte de mercancías, BIENVENIDOS A FROET.

OFRIMUR EXPEDICION, S.L

PASTOR LATORRE TRANSPORTES, S.L

QUINTANA MOLINA, JONATAN

RUITRANS LOGISTIC, SL

En los siguientes países, el tráfico internacional de vehículos pesados no está sometido a ninguna prohibición de circulación durante los fines de semana y días festivos: Albania, Armenia, Azerbayán, Bélgica, Bielorrusia, Bosnia-Herzegovina, Chipre, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Georgia, Holanda, Irán, Irlanda, Kazajistán, Kirguistán, Kuwait, Letonia, Lituania, Macedonia (FYROM), Moldavia, Montenegro, Noruega, Uzbequistán, Países Bajos, Rusia, Serbia, Suecia, Tayikistán, Turkmenistán, Turquía, Ucrania.

EL eCANTER NEXT GENERATION.

FUSO - una marca del Grupo Daimler



EL FUTURO AL ALCANCE DE TUS MANOS. SIÉNTELO CON EL NUEVO CAMIÓN eCANTER.

GAMA COMPLETA DE CAMIONES 100% ELÉCTRICOS.

En FUSO buscamos matices que produzcan un cambio positivo en el entorno.
Con nuestros sistemas pioneros de propulsión 100% eléctricos nos situamos a la vanguardia de la movilidad sostenible.

-  Autonomía de hasta 200 km en entornos urbanos.
-  Disponible en 3,5T, 6T, 7,5T y 8,5T.
-  Flexibilidad de carga en CC (corriente continua) y CA (Corriente alterna).
-  Motor altamente eficiente, 100% libre de emisiones y silencioso; con etiqueta 0, que evita restricciones en núcleos urbanos.
-  Múltiples sistemas de seguridad de serie: Sistema activo de frenado de emergencia, sistema de control de carril y aviso de cambio de carril, freno de mano eléctrico y luces automáticas.
-  El eCarter, trabaja sin gases de escape y sin emisiones acústicas.

Descúbrelo en tu Concesionario de camiones Mercedes-Benz o en www.fuso-trucks.es.



COMERCIAL DIMÓVIL, S.L.

Concesionario Oficial y Taller Autorizado Mercedes-Benz y FUSO.

Centro Integrado del Transporte de Murcia. Manzana 1. 30169 San Ginés. MURCIA. Tel.: 968 817 490.

Pol. Ind. Saprelorca Ampliación 2 - Parcela K5 y K6. C/ Diputación Torrecilla. 30800 Lorca. MURCIA. Tel.: 968 476 435.

<https://www.mercedes-benz-trucks-comercialdimovil.es/>