

enRUTA.

INFORMATIVO
MENSUAL DE
FROET

210
MAYO
2016

Francia exigirá a los transportistas el salario mínimo de 9,6 € a la hora desde el 1 de julio

Los equipos de frío de los camiones deberán pasar una revisión anual para prevenir posibles fugas de gases

De la Roza augura la desaparición de la política europea de transportes



PÓKER DE VENTAJAS

POR SER ASOCIADO, ELIGE
CÓMO QUIERES PAGAR AL
REPOSTAR EN NUESTRAS EE.SS.

CENTRO INTEGRADO DE
TRANSPORTES DE MURCIA

CENTRO DE TRANSPORTES
DE MOLINA DE SEGURA

FROET-GAS ANDAMUR
La Junquera (Gerona), Pamplona (Navarra) y San Román (Álava)

SOLICITA LA TARJETA
FROET DE TU ENTIDAD



 cajamar

 BMN

 "la Caixa"

enRUTA

210

MAYO 2016
AÑO 20

Consejo de Dirección:

Pedro Díaz Martínez
Francisco José López Martínez
José Ramón García Arcelay
Juan Jesús Martínez Sánchez
Francisco Guerrero Giménez
Eduardo Pardo Andrés
Antonio Ríos Riquelme
Francisco González Morcillo
Martín Blas González

Director: Manuel Pérezcarro Martín

Redactora: Ana Martínez

Documentación: Pedro Luis Sánchez Mellado

Diseño: Publicidad líquida

Depósito Legal: MU-521-97

EDITORIAL. "Antología del disparate"	04
FROET INFORMA	05
ACTUALIDAD	13
EL RINCÓN DEL AUTOBÚS	17
OBSERVATORIO DE COSTES	18
FORMACIÓN	19
EVOLUCIÓN DE CARBURANTES	22
ARCHIVO	24
TE INTERESA	25

FROET es miembro de:

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

Froet
Federación Regional
de Organizaciones Empresariales
de Transporte de Murcia





EDITORIAL

Antología del disparate

Manuel Pérezcarro Martín
Director

Comentaba en estas mismas páginas la necesidad urgente de que exista una política común de transportes en el seno de la Unión Europea.

Cada país de la Unión está empezando a tomar decisiones unilaterales que afectan de manera negativa al desarrollo de una actividad fundamental como es el transporte de mercancías por carretera.

Hemos visto como Bélgica, Francia o Alemania tratan de proteger a sus empresas de transporte ante la competencia feroz que estamos sufriendo por parte de las empresas de transporte con enormes flotas establecidas en países del este de Europa como Rumanía, Bulgaria o Lituania, países con costes salariales mucho más bajos, una Seguridad Social infinitamente más barata y un nulo control de los órganos de inspección de la administración de estos países.

Esta situación está propiciando el denominado 'dumping social' y la creación en esos países de empresas buzón.

En España, parece que no estamos viendo esto porque no se adoptan las medidas oportunas por parte del Gobierno -en funciones formalmente desde hace cinco meses- pero sin actividad alguna por lo que se refiere al transporte por carretera, desde hace más de dos años. Baste con citar el nuevo Reglamento de Ordenación del Transporte, metido en un cajón del Ministerio criando polvo más o menos este tiempo, o la no trasposición de la Directiva Comunitaria de 2014 sobre desplazamiento de trabajadores, que es el primer paso para hacer frente al dumping social, cuyo plazo para ello vencerá el 16

de junio y que España incumplirá por la negligencia de sus gobernantes, más preocupados por ver quién manda que en resolver problemas.

Eso sí, si las poderosas organizaciones de cargadores necesitan abaratar sus costes a costa del transportista, el Gobierno en funciones les hace una chapuza de norma para autorizar la circulación de los megacamiones, que no superaron las pruebas oficiales realizadas en el puerto de Somosierra y que se han ocultado a la opinión pública.

Mientras tanto, los transportistas están sufriendo las consecuencias de este dislate al que se ven sometidos por las decisiones adoptadas por estos países que realizan interpretaciones unilaterales del Reglamento CE sobre tiempos de conducción y descanso o exigen a las empresas de transporte internacional que paguen a sus conductores el salario mínimo vigente en dicho país por el simple hecho de transitar por él.

Ahora se suman los italianos, que exigen al transportista internacional que lleve a bordo del vehículo la carta de porte del último servicio realizado, aunque circule en vacío, de lo contrario, 4.130 euros de sanción, tres meses de inmovilización del vehículo y otra serie de gabelas adicionales como el astronómico costo del parking o el traslado del vehículo al mismo. No es broma.

Y el transportista viendo cómo se violan una y otra vez sus derechos sin que nadie haga algo al respecto.

Europa no es Burundi, ni Guinea, pero sus políticos están haciendo oposiciones para que lo parezca.

FROET Informa

● Francia exigirá a los transportistas el salario mínimo de 9,6 € a la hora desde el 1 de julio de 2016

Francia ha publicado el Decreto 2016-418 de 7 de abril, que exigirá a las empresas que realicen transportes en Francia que paguen a sus conductores el salario mínimo de Francia, que está situado en 9,6 €/hora y que será exigible desde el 1 de julio de 2016.

La legislación francesa sobre el Salario Mínimo Interprofesional (SMI), que ya estaba aprobada, estaba pendiente de un decreto de aplicación para el transporte en general. Este decreto de aplicación, que supondrá la exigencia del salario mínimo francés (9,6 €/hora) a transportistas extranjeros, se publica cuando la Comisión Europea tiene ya abierto un procedimiento de infracción contra Alemania por una ley muy parecida.

El revuelto clima social en Francia seguramente ha tenido mucho que ver con esta decisión del ejecutivo galo de no esperar al resultado del procedimiento de la CE contra la ley alemana.

El decreto concreta, principalmente, dos obligaciones para las empresas de transporte no francesas que desplacen trabajadores extranjeros a Francia en el ámbito de un servicio de transporte:

Llevar un certificado de desplazamiento "attestation de détachement"

Este certificado, en francés, deberá contener la siguiente información:

1. Nombre y dirección postal y electrónica, teléfono, forma jurídica de la empresa, nombre y apellidos, lugar y fecha de nacimiento de los dirigentes y órganos a los cuales la empresa transfiere sus cotizaciones.
2. Nombre y apellidos del trabajador, lugar y fecha de nacimiento, nacionalidad y residencia habitual del trabajador desplazado, fecha de firma del contrato de trabajo y derecho aplicable a la relación laboral y cualificación profesional del trabajador desplazado.
3. Salario bruto por hora en euros, así como modalidades de asunción por la empresa de los gastos de alojamiento y manutención por día de desplazamiento.
4. Razón social, o nombre y apellidos, teléfono y

dirección postal o electrónica del representante (ver siguiente punto).

5. Para las empresas de transporte por carretera, justificación de la inscripción en el registro de transportistas del país de origen de la empresa.

Nombrar un representante en territorio francés

Este representante deberá conservar, a disposición de las autoridades extranjeras, la siguiente documentación:

1. Boletines de paga relativos al trabajador desplazado durante el periodo de desplazamiento, en los que conste:
 - a) El salario horario bruto, incluyendo los suplementos por horas extras.
 - b) Periodos a los que se refiere el salario, distinguiendo las horas pagadas al tipo normal y las que puedan tener un tipo incrementado.
 - c) Permisos, vacaciones y remuneración de los mismos.
2. Cualquier documento en el que se justifique el pago íntegro del salario.
3. Copia del nombramiento como representante.
4. En su caso, convenio colectivo sectorial aplicable al trabajador.

El decreto no aclara algunos puntos: si se aplica exclusivamente al transporte de cabotaje o también al internacional con destino u origen Francia, o si se aplica solo en caso de realizarse el transporte para un cliente francés o con un destinatario del servicio francés. Intentaremos aclarar en los próximos días estos extremos así como muchos otros que plantea el Decreto.

Lo que sí se puede ya afirmar es que no es de aplicación para conductores en tránsito por Francia, con origen y destino en otros países.

Se publicará, según indica el decreto, un modelo oficial de certificado de desplazamiento, pero no concreta fecha para dicha publicación.

Es de esperar que sea con suficiente antelación al 1 de julio de 2016, fecha de aplicación prevista para el citado decreto.

● El transporte internacional por carretera crece en Murcia un 14 % en 2015

El sector del transporte por carretera de Murcia ha transportado por toda Europa un total de 3.073.500 toneladas de mercancías en 2015, lo que supone un 14 % más que las exportadas en 2014 y un 52 % más que las de hace cinco años.

El crecimiento de los últimos años en las exportaciones de la Comunidad Autónoma ha traído consigo una mayor carga de trabajo para el transporte internacional, incluso en el difícil contexto económico europeo del último lustro. De hecho, en el ejercicio 2007, se transportaron a Europa desde Murcia un total de 2.510.000 tn a bordo de un camión, según un artículo publicado en La Verdad.

A las operaciones realizadas por los transportistas murcianos se suman las 1.040.577 tn transportadas por camiones extranjeros desde Murcia a sus países de origen. Así, las empresas extranjeras han transportado casi el 25 % de las mercancías exportadas desde la Región, que ascienden a 4.114.077 tn.

Sin embargo, cabe destacar que la mayor parte de las mercancías que se importan desde Europa a Mur-

cia es transportada por empresas de la Región. Los transportistas murcianos han cargado un total de 821.200 tn desde el viejo continente con destino el sur de España, un 27,4 % más que en 2014.

Sumando las empresas extranjeras, un total de 958.912 tn de mercancía europea han llegado a Murcia por camión, con lo que los transportistas regionales han manipulado el 85,6% de las importaciones murcianas en el retorno.

Crece también el transporte nacional

También avanza, aunque a un ritmo menor, el transporte de mercancías regional y nacional. Las 30.342.400 tn manipuladas dentro de la región en 2015 suponen un 15,3% más que en 2014, si bien representan la mitad de las mercancías que se manipulaban en la Comunidad Autónoma en el "boom" inmobiliario de los primeros años del s.XXI.

En lo que respecta a las mercancías murcianas que tienen como destino el resto de España, estas han crecido un 24,4% con respecto a 2014, hasta las 17.323.000 tn.

La tendencia alcista de la economía regional ha permitido un aumento del 10,7% en el parque de vehículos de las empresas, que ha cerrado el ejercicio 2015 con 13.674 camiones pesados.

Fuente: Cadena de Suministro

● Los equipos de frío de los camiones deberán pasar una revisión anual para prevenir posibles fugas de gases

Desde el 1 de enero de 2015 está en vigor el Reglamento 517/2014 de gases fluorados de efecto invernadero (Reglamento CE F-Gas), que tiene como objetivo proteger el medio ambiente mediante la reducción de las emisiones de efecto invernadero estableciendo normas sobre contención, uso, recuperación y destrucción de gases así como las condiciones sobre comercialización de éstos.

Obligación de revisión anual

El Reglamento establece que los propietarios de equipos de frío están obligados a pasar controles de fugas de gases de estos aparatos y tomar pre-

cauciones para evitar las fugas de dichos gases y, si esto se produce, obliga a su reparación sin demora injustificada.

La periodicidad de los controles de fugas de gases dependerá de las toneladas equivalentes de CO₂. Uno de los cambios más significativos que ha introducido este Reglamento es que ahora los límites de aplicación de la normativa, van en función de las toneladas equivalentes de CO₂ de los gases fluorados.

Las toneladas equivalentes de CO₂ es la cantidad de gases de efecto invernadero, expresada como el resultado del producto del peso de los gases de efecto invernadero en toneladas métricas por su potencial de calentamiento atmosférico (PCA).

Las periodicidades de los controles de fugas que determina el Reglamento se establecen en función de cantidades de toneladas equivalentes de CO₂. Ante la duda, recomendamos consultar con su taller autorizado.

CANTIDAD GAS REFRIGERANTE	SIN EQUIPO DE DETECCIÓN DE FUGAS	CON EQUIPO DE DETECCIÓN DE FUGAS
Entre 5 -50 Tn. equiv. CO2 (camiones >3,5 Tn. y semirremolques)	12 meses (camiones >3,5 Tn. y semirremolques)	24 meses
Entre 50- 500 Tn. equiv. CO2	6 meses	12 meses
Más de 500 Tn. equiv. CO2	3 meses	6 meses

A modo de ejemplo, un equipo de refrigeración de un semirremolque frigorífico lleva como mínimo 4 kilogramos de un gas refrigerante tipo R404A y tiene 19,6 toneladas equivalentes de CO₂, por lo tanto está sujeto a una revisión anual.

Hasta el 31 de diciembre de 2016 no estarán sujetos a control de fugas los aparatos de camiones y semirremolques que contengan menos de 3 kg de ga-

ses fluorados de efecto invernadero o los aparatos sellados herméticamente que estén etiquetados en consecuencia y contengan menos de 6 kg de gases.

De la Roza augura la desaparición de la política europea de transportes

La junta directiva de Conetrans, celebrada el pasado 30 de marzo en Madrid, ha servido para analizar el momento actual que vive el sector del transporte: remontada de los precios del gasóleo, presión de los cargadores para bajar precios, menor actividad de lo esperado (salvo en el transporte frigorífico) e, inexplicablemente, subida importante de las matriculaciones de camiones. Todo ello en un clima de inestabilidad política en España y con la amenaza de cierre de fronteras en Europa.

El presidente de Conetrans, Carmelo González, ha hecho una descripción de la situación actual que vive el transporte de mercancías por carretera en nuestro país, en consonancia con la situación económica y política del país y de Europa. "En términos generales, los primeros meses del año no han sido buenos (salvo el sector frigorífico). Los portavehículos lo están notando especialmente, ya que se ven las campas llenas de vehículos, y eso no es bueno".

Al mismo tiempo, las matriculaciones de camiones y vehículos comerciales crecen sin parar: "y todo porque los bancos están dando el dinero barato, pero esos créditos hay que devolverlos. Además, tener el gasóleo demasiado barato tampoco es bueno: hemos bajado los precios y resulta que ahora el gasóleo está subiendo".

"Todavía no se sabe la fecha de la aprobación de las condiciones en las que circularán los megacamiones, y hay gente que ya los están vendiendo".

En cuanto a las reclamaciones de las cuotas a la Seguridad Social por los conductores profesionales y su CNAE específico, el secretario general de Conetrans, Miguel Valverde, explicó que se han revisado 400 expedientes (270 correspondientes a empresas y 130 a centros de trabajo), lo que ha afectado a 6.000 trabajadores. "La Tesorería de la Seguridad Social nos ha pedido más documentos: por periodos y por conductores y, al final, el cómputo total de la empresa. Son datos que tiene ya la propia Tesorería, pero nos los pide a nosotros".

Además, Carmelo González informó a los socios de las cinco mesas de trabajo que se han creado con los representantes de los cargadores: Operaciones, Circulación, Unidad de Mercado, Fiscalidad y Reglamentación, donde se aglutinan todos los temas que han de solucionar para mejorar las relaciones con los transportistas.

Por último, el presidente de la CETM, Ovidio de la Roza, ofreció su punto de vista del momento que vive el transporte: "Hay dos ámbitos que analizar: la situación política del país y Europa. Se ha terminado la Política Europea de Transportes, que estaba bastante bien. Los empresarios están desmovilizados, vienen palos por todas partes. Hay un riesgo muy alto de liberalización del transporte (con las llamadas "economías colaborativas") y que tienen consecuencias muy negativas. Desde CETM hay que reflexionar para saber qué cartas hay que jugar. Europa se ha vuelto insolidaria, se han roto todas las directrices del Tratado de Roma, el de su fundación".

● Bélgica libera sus carreteras de bloqueos por las protestas contra la tasa

Desde el pasado 7 de abril, las carreteras belgas están libres de bloqueos, producidos por las protestas de transportistas belgas contra la entrada en vigor, el 1 de abril, de la tasa kilométrica en las carreteras del país.

Los transportistas, que estaban paralizando la circulación, han abierto los bloqueos antes de que interviniera la policía belga, a instancia del Gobierno. La decisión del Gobierno belga de seguir adelante con la puesta en marcha del pago por uso de las carreteras nacionales del país y las protestas de los transportistas y agricultores belgas, siguen generando gran incertidumbre sobre el futuro de la misma ya que el malestar es generalizado y la falta de flexibilización y seguridad jurídica sobre el inicio de la medida continua.

El proceso de equipamiento de los dispositivos necesarios para los vehículos ha sido un auténtico

desastre dado que el Concesionario Oficial no ha acreditado y dado la conformidad definitiva a otros proveedores tecnológicos que no fuesen el oficial (aparato sólo válido para Bélgica), hasta el mismo día de la puesta en marcha de la euroviñeta (1 de abril), provocando un caos en la toma previa de decisiones de las empresas de transportes sobre que dispositivo contratar sin incurrir en la incertidumbre de qué podría ocurrir con sus camiones el 1 de abril y los consiguientes problemas de avituallamiento por el exceso de solicitudes de dispositivos en fechas próximas al día de la puesta en marcha de la medida. Proveedores de dispositivos válidos y compatibles con el pago de peajes en otros países se han visto seriamente perjudicados al no poder confirmar con anterioridad, a sus clientes, la fecha exacta en la que sus dispositivos estarían homologados y operativos en Bélgica.

Finalmente desde el día 1 de abril, otros proveedores distintos del oficial ya son operativos en Bélgica y los transportistas con estos dispositivos de pago, una vez dados de alta en el registro de la tasa belga, pueden hacer el pago de la misma sin necesidad de tener que llevar a bordo otro aparato adicional para circular por ese país.



● La DGT regula definitivamente la circulación de los megacamiones

La Dirección General de Tráfico ha publicado la instrucción V6, que establece los requisitos conforme a los cuales este organismo autorizará la circulación de determinados conjuntos de vehículos en configuración euro modular EMS (European Modular System), más conocidos como 'megacamiones' o 'megatrucks'. El pasado 2 de marzo realizó una prueba de circulación real, de un conjunto Scania en tráfico abierto.

Prueba en vía abierta al tráfico

En la prueba se testó un conjunto de semirremolque más remolque con dos tractoras Scania de po-

tencias diferentes, 520 CV y 450 CV, en una ruta que suponía subir el puerto de Somosierra por ambas vertientes.

El trayecto, de ida y vuelta, comenzó en el kilómetro 37 de la A-1 y terminó en el kilómetro 115 de la misma carretera. El diseño de dicha ruta se planificó buscando las condiciones más exigentes, ya que el conjunto afrontó pendientes de hasta el 8 % y varios tramos con un 6-7 % de desnivel.

Configuración Euro-modular

Esta instrucción, dictada conforme a la Directiva 96/53/CE, desarrolla la Orden Ministerial PRE/2788/2015, de 18 de diciembre por la cual se modificó el anexo IX del Reglamento General de Vehículos. En dicha Orden Ministerial se introdujo la definición de Configuración Euro-modular para referirse al conjunto de vehículos con más de seis líneas de ejes, cuyos módulos separadamente no superen una masa máxima de 60 toneladas y una longitud de 25,25 metros y se otorga a la Dirección General de Tráfico la potestad para autorizar, previo informe vinculante del titular de la vía, la circulación de este conjunto de vehículos.

Requisitos para su circulación

El interesado deberá hallarse inscrito en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte del Ministerio de Fomento y ser titular del permiso de circulación de los vehículos motrices o contar con una autorización expresa del titular de éste para ser utilizado en conjunto euro-modular.

Los módulos utilizados deberán constar en el registro de vehículos de la DGT y deberán cumplir todos los requisitos establecidos en el Reglamento General de Vehículos para su puesta en circulación por vías de uso público.

El conjunto y sus módulos deberán disponer de espejos o detectores de ángulo muerto; sistema de advertencia de abandono de carril o asistencia de mantenimiento en el mismo, sistema electrónico de control de estabilidad y sistema automático de frenado de emergencia, entre otros.

Itinerarios

Informe favorable de los titulares de las vías en el que se establezca la capacidad física de la misma para soportar el paso de este tipo de conjunto. Las vías por las que se podrá circular deberán ser autopistas, autovías o carreteras convencionales con calzadas separadas para cada sentido de la circulación. Sólo se podrán incluir vías convencionales de una sola calzada para los dos sentidos de la circulación cuando ello sea necesario para llegar hasta el lugar donde el megacamión realizará las operaciones de carga o descarga debido a que se trate de la única alternativa viable. Los puntos de carga y descarga para los cuales se requiera la circulación por carreteras convencionales de una sola calzada para los dos sentidos, deberán estar situados en polígonos industriales, centros logísticos o áreas similares.

Velocidad

La velocidad a la que podrán circular los euro-modulares es la establecida por el Reglamento de Cir-

culación para los vehículos articulados en función del tipo de vía: 90 km/h en autopistas y autovías; 80 km/h en vías convencionales de arcén de 1,5 metros o más y de 70 km/h en el resto de vías fuera de poblado.

Se suspenderá la circulación de este conjunto de vehículos por carreteras convencionales de una sola calzada cuando existan en el itinerario fenómenos meteorológicos adversos que supongan un riesgo para la circulación y, en todo caso, cuando no exista una visibilidad de 150 metros como mínimo, tanto hacia adelante como hacia atrás o esté activado por la AEMET el aviso meteorológico por riesgo extremo de nivel rojo por viento si el conjunto EMS circula con carga, de nivel naranja si circula sin carga.

En vías de una sola calzada para los dos sentidos de la circulación, no podrá adelantar a los vehículos que circulen a más de 45 km/h y deberán llevar alumbrado de cruce encendido o luces de conducción diurna.

El conjunto de vehículos deberá disponer de dos señales luminosas V-2 que irán situadas en los extremos superiores de la parte frontal posterior del mismo; así como las señales V-6, de vehículo largo, el distintivo V-23, de señalización de su contorno y demás dispositivos de señalización obligatorios para los vehículos dedicados al transporte de mercancías. Este tipo de vehículos está sujeto a las restricciones a la circulación que anualmente la DGT establece para los vehículos dedicados al transporte de mercancías en general.

¿Dónde presentar la solicitud?

Los interesados pueden ponerse en contacto con nuestro Departamento de Gestión (968 34 01 00). Las autorizaciones se concederán por un plazo máximo de un año, salvo que algún titular de la vía emita un informe de vigencia inferior, en cuyo caso, el plazo de la autorización será el mismo que el informe de menor vigencia.

En los tres meses anteriores al fin de su validez, se podrá solicitar la prórroga de la autorización siempre y cuando no varíe ningún dato de la misma.

Mientras la autorización esté vigente, el número de circulaciones no estará limitado, pero el titular tiene la obligación de comunicar por correo electrónico a la DGT los viajes realizados, indicando el número de autorización concedido, fecha y hora de inicio y final de itinerario y longitud del mismo. En breve, Tráfico lanzará una aplicación para que los euro-modulares sus datos de geo-posicionamiento telemáticamente.

● Los fabricantes advierten de que los megacamiones pueden no ser "aptos" en el futuro

La instrucción de DGT 16/V-117 convierte a los vehículos euromodulares en vehículos especiales en la práctica: autorización temporal, itinerarios, requisitos adicionales de los módulos, restricciones de circulación en función del titular de la vía, restricciones en función de las condiciones meteorológicas, limitaciones y requisitos adicionales por pendientes, rotativos... En resumen, aunque aparecen mencionados en el anexo IX del RGV, no cumplen al menos alguno de los requisitos del propio anexo IX o del anexo I, que establece las disposiciones nacionales e internacionales que le son de aplicación.

Como consecuencia de esto, son conjuntos de vehículos condicionados por la provisionalidad de varias condiciones que les aplican, sobre todo en lo que se refiere al requisito de tracción y al de maniobrabilidad.

El requisito de tracción del 25 % sobre el eje o ejes motores, además de afectar al vehículo de motor, puede afectar a los vehículos remolcados. Con la exención actual acogiéndose al "estudio", el reparto de cargas puede considerarse estándar. En el caso de que una vez concluido el estudio se eliminara o modificara esta exención, esto exigiría llevar mayor carga en los ejes motores (de 11,5 t a 15 t), con una necesaria modificación de batalla en el caso de los semirremolques y la necesidad de ayudas a la maniobrabilidad como ejes direccionales o autodireccionales.

El requisito de maniobrabilidad es el que plantea mayores dudas sobre la continuidad de las autorizaciones y la validez de los vehículos. La exención actual al acogerse al "estudio" no limita la maniobrabilidad con valor de radio de giro alguno. En el caso de que una vez concluido el estudio se eliminara o modificara esta exención, los vehículos tendrían que inscribirse en la corona de giro estándar (12,5-5,3 m) o en los valores concretos que se establecieran.

La adquisición de un vehículo para ser utilizado en una configuración euromodular no debería estar condicionada con exenciones provisionales sin plazo establecido. Se asume un riesgo al invertir en vehículos que pueden no ser aptos en el futuro. No sería de extrañar que a lo largo del "estudio", incidentes concretos por tracción o maniobrabilidad llevaran a DGT a modificar estas exenciones a medio plazo, comprometiendo la validez de los vehículos adquiridos amparados hoy por dicho "estudio" para obtener nuevas autorizaciones especiales de circulación.

En los países europeos que han autorizado la circulación de estos vehículos, el procedimiento ha sido distinto. Des-

pués de ensayos durante varios años a un número concreto de vehículos, se ha llevado a su legislación nacional estableciendo unos requisitos estables en el tiempo.

Asfares ha propuesto a los ministerios implicados, repetidamente, que se establecieran requisitos equivalentes a los de los países que llevan años con configuraciones euromodulares circulando por sus carreteras. En concreto, el modelo holandés de radio de giro 14,5 m de radio exterior y 6,5 m de radio interior nos parece una buena opción. De esta forma se hubiera dado una seguridad al transportista de continuidad en la validez de su vehículo, se hubiera aprovechado la experiencia y los estudios desarrollados en estos países, y nos hubiéramos acercado a los requisitos que se pedirían en una posible normativa europea que contemplara la configuración euro-modular, ya sea en transporte nacional, como internacional.

Al no establecer requisitos equivalentes al resto de países europeos, estamos creando un concepto más "hispano-modular" que euro-modular, con vehículos distintos y con condicionantes provisionales.

La recomendación técnica es que se intente diseñar los módulos que configuran el vehículo euro-modular de forma que se consiga el menor radio de giro posible. La corona de giro de 12,5-5,3 m es muy exigente tanto económicamente como de tara, pero la corona de 14,5-6,5 m es más viable y aportaría al vehículo mayor seguridad en el tiempo para seguir siendo apto y obtener futuras autorizaciones.

Si la DGT, después de evaluar el "estudio", decide limitar la maniobrabilidad, es muy improbable que ponga valores más exigentes que los holandeses. DGT, a propuesta de Industria, servicios técnicos y fabricantes, había considerado incluirlos en la instrucción e incluso los había mencionado en alguna ponencia, aunque por razones que no conocemos los ha eliminado del texto definitivo.

Como conclusión, los fabricantes tendrán que explicar el riesgo que se asume cuando se adquiere un vehículo en base a esas exenciones de maniobrabilidad o tracción provisionales.

Por último, el sistema euromodular no es un tipo de vehículo, sino una gama de posibles configuraciones. Cada una de ellas tiene ventajas e inconvenientes en la forma de carga (trasera, lateral), la posibilidad de manejar los módulos de forma independiente, la maniobrabilidad, el reparto de cargas uniforme o no uniforme, la tara, el número de neumáticos...

● Los últimos ataques a camiones españoles en Francia provocan fricciones diplomáticas



Ver video

El pasado 4 de abril, se volvieron a reproducir ataques a camiones españoles. Precisamente hace dos meses se destruyeron unas 20 toneladas de cítricos y frutas que venían de Murcia. En este último caso, el ataque se produjo a camiones cis-

terna que transportaban vino en la A9 en Le Boulou (Francia). Entre los camiones atacados se encontraban vehículos pertenecientes a empresas murcianas asociadas a FROET.

Estos vehículos fueron retenidos por un grupo de agricultores que tenían la carretera cortada y que tras amenazar a los conductores, les obligaron a bajarse de los camiones, que fueron pintados por los asaltantes, para posteriormente derramar en la calzada el vino que transportaban. Todo ello ha ocurrido nuevamente en presencia de las cámaras de televisión y de miembros de la Gendarmería france-

sa, que permitieron a los manifestantes actuar con total impunidad.

Desde CETM se puso en conocimiento del Ministerio de Fomento estos hechos, para que desde el Estado Español y la Unión Europea se exijan responsabilidades al Gobierno francés por vulnerar el Tratado al permitir, nuevamente, que en su territorio se impida la libre circulación de mercancías, así como para que se reparen los daños producidos y se castigue a los responsables del ataque.

El Ministerio de Asuntos Exteriores convocó al embajador francés en nuestro país, Yves Saint-Geours, a una reunión para trasladarle la protesta formal de España ante este ataque. En la escala de protestas diplomáticas, es el paso previo a la "llamada a consultas", o retirada temporal del embajador del país ofendido. El Gobierno español lamentó unos hechos "que se producen con demasiada periodicidad" y que suponen "una violación flagrante de los varios principios básicos de la Unión Europea", como el de la libre circulación de mercancías entre los estados miembros.

FROET, junto a la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), muestran una vez más su enérgico rechazo a estas acciones deplorables denunciando la pasividad con que el Gobierno francés se manifiesta permitiendo estos ataques.

● Fomento actualizará para 2017 el catálogo de infracciones que facilita la pérdida de la honorabilidad

A partir del 1 de enero de 2017, será más fácil perder la honorabilidad de la empresa y del gestor del transporte, tras la modificación del Reglamento 403/2016, que regula las normas de acceso al mercado del transporte.

La Unión Europea ha decidido ampliar el catálogo de infracciones que pueden dar lugar a la pérdida de la honorabilidad de la empresa y del gestor de transporte. El Reglamento 403/2016 establece el catálogo de infracciones leves, graves, muy graves y más graves.

De este modo, las infracciones sobre la honorabilidad quedarían de la siguiente manera:

- Tres infracciones graves por conductor y año equivaldrían a una infracción muy grave.
- Tres infracciones muy graves por conductor y año equivaldrían a una infracción más grave, lo que daría lugar a la pérdida de honorabilidad.

Qué es el requisito de honorabilidad

De conformidad con lo establecido en el art. 44 LOTT y art. 37 ROTT (según la modificación de dicho precepto operada por el Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio), se entiende que poseen el requisito de honorabilidad las personas en quienes no concurra ninguna de las circunstancias siguientes:

- Haber sido condenadas, por sentencia firme, por delitos dolosos con pena privativa de libertad por período igual o superior a seis meses, en tanto no se haya extinguido la responsabilidad penal.

- Haber sido condenadas, por sentencia firme, a penas de inhabilitación o suspensión, salvo que se hubieran impuesto como accesorias y la profesión de transportista no tuviera relación directa con el delito cometido, durante el tiempo por el que se hubiera impuesto la pena.
- Haber sido sancionadas de forma reiterada, por resolución firme, por infracciones muy graves en materia de transportes.
- Incumplimiento grave y reiterado de las normas fiscales, laborales y de Seguridad Social.

En desarrollo del nuevo Reglamento europeo, el Ministerio de Fomento trabaja en la actualidad en la tramitación de un Real Decreto que modifique

el actual catálogo de infracciones establecido en la última modificación de la Ley de Ordenaciones de los Transportes Terrestres, aprobada en julio de 2013.

Se prevé que el nuevo Real Decreto esté aprobado antes de que finalice este año 2016, para su entrada en vigor en Enero de 2017, lo que supondrá modificar la graduación de un importante número de infracciones en materia de transporte en los siguientes ámbitos: períodos de conducción y descanso, tiempos de trabajo, inspección técnica de los vehículos, aparato tacógrafo y limitador de velocidad, transporte de mercancías peligrosas y acceso al mercado de transportes.

● La DGT distribuye distintivos ambientales

En los próximos días se publicará en el BOE la resolución de la DGT en la que se recoge la clasificación del parque de vehículos correspondiente al 50 % más limpio (unos 16 millones).

¿Qué es el distintivo ambiental?

Esta categorización se origina en el Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016 (Plan Aire) en el que se afirma que tanto las partículas como el dióxido de nitrógeno tienen en el tráfico rodado la principal fuente de emisión en las grandes ciudades y propone la clasificación de los vehículos en función de los niveles de contaminación que emiten.

Esta medida tiene como objetivo discriminar positivamente a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente y ser un instrumento eficaz en políticas municipales, tanto restrictivas de tráfico en episodios de alta contaminación, como de promoción de nuevas tecnologías a través de beneficios fiscales o relativos a la movilidad y el medio ambiente.

Cuatro clasificaciones

La clasificación de los vehículos está consignada en el registro nacional de vehículos de la DGT y a la misma podrán acceder en tiempo real los organismos con competencia en materia de movilidad, seguridad vial, tributaria o en medio ambiente y se detalla a continuación:



CERO EMISIONES

Ciclomotores, triciclos, cuadríciclos y motocicletas; turismos; furgonetas ligeras, vehículos de más de 8 plazas y vehículos de transporte de mercancías clasificados en el Registro de Vehículos de la DGT como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros o vehículos de pila de combustible.



ECO

Turismos, furgonetas ligeras, vehículos de más de 8 plazas y vehículos de transporte de mercancías clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía inferior a 40km, vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural (GNC y GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la etiqueta C.



C

Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero de 2006 y diésel a partir de 2014. Vehículos de más de 8 plazas y de transporte de mercancías, tanto de gasolina como de diésel, matriculados a partir de 2014. Por tanto, los de gasolina deben cumplir la norma Euro 4,5 y 6 y en Diésel la Euro 6.



B

Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero del año 2000 y de diésel a partir de enero de 2006. Vehículos de más de 8 plazas y de transporte de mercancías tanto de gasolina como de diésel matriculados a partir de 2005.

Por tanto, los de gasolina deben cumplir la norma Euro 3 y en Diésel la Euro 4 y 5.

Actualidad

Solvit, la red europea para la resolución de problemas extrajudiciales con otros países de la UE

SOLVIT es una Red de resolución de problemas en la que los Estados miembros de la UE trabajan en colaboración para resolver de manera pragmática los problemas que provoca la aplicación incorrecta de la legislación relativa al mercado interior por parte de autoridades públicas.

En cada Estado miembro de la Unión Europea (así como en Noruega, Islandia y Liechtenstein) hay un Centro SOLVIT. Los centros SOLVIT pueden prestar ayuda para la tramitación de reclamaciones de ciudadanos y empresas. Los centros SOLVIT forman parte de las administraciones nacionales y están comprometidos a aportar soluciones realistas a problemas en el breve plazo de diez semanas. Los servicios que prestan son gratuitos.

¿En qué casos puede intervenir SOLVIT?

SOLVIT puede intervenir en los casos en que: una administración pública de otro país de la UE no respete los derechos que otorga la UE a los ciudadanos y a las empresas y todavía no se haya llevado el asunto a los tribunales (los recursos administrativos no impiden la intervención de SOLVIT).

SOLVIT resuelve problemas como:

- Reconocimiento de cualificaciones profesionales
- Derecho de residencia y visados
- Comercio y servicios (empresas)
- Vehículos y permisos de conducir
- Prestaciones familiares
- Derechos de pensión
- Trabajo en el extranjero
- Prestaciones de desempleo
- Seguro de enfermedad
- Acceso a la educación
- Circulación de capitales y pagos transfronterizos
- Devoluciones del IVA

SOLVIT no puede actuar en:

- Problemas entre empresas
- Problemas relacionados con la protección de los consumidores

- Indemnizaciones por daños y perjuicios
- Asuntos que ya se encuentren ante los tribunales (debido a su carácter informal, SOLVIT no puede actuar en paralelo con procedimientos formales o legales).

Contacto oficina SOLVIT en España:

Ana Iglesias // Ana María Hernández // Tamar Lavado

SOLVIT - España

Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación

Serrano Galvache 26

28033 MADRID

Tel.: +34 91 379 9999 // Fax: +34 91 394 8684

solvit@ue.maec.es

Los asociados a FROET tendrán acceso gratuito a Cemat Hannover 2016

La feria líder de la tecnología para la Logística e Intralogística, que se celebrará entre el 31 de mayo y el 3 de junio en Hannover. El evento se consolida un año más como la mejor feria de Europa, tras el éxito de la última CeMAT en 2014, donde 1.025 empresas presentaron más de 4.000 novedades a más de 48.000 visitantes de 65 países diferentes.

En 2016 los expositores presentarán en una superficie de 160.00 metros cuadrados sus productos y novedades en cinco áreas tecnológicas: "Move & Lift", "Store & Load", "Pick & Pack", "Logistics IT" y "Manage & Services". Los cuatro días de la feria ofrecen la posibilidad de estar en contacto con los principales responsables de logística del mundo, empresarios que ofrecen e inversores que buscan los mejores productos para optimizar los procesos. Un excelente programa de foros técnicos complementa esta feria.

En el marco colaboración con la organización de esta feria, FROET ha conseguido para sus asociados entradas con acceso gratuito a CeMAT2016, valoradas en 27 €/día.

Para ello, los interesados deben contactar con FROET (Dpto. de Información y Documentación) y solicitar las entradas gratuitas.

El cinturón de seguridad, la asignatura pendiente de los conductores de camión

Durante la campaña que ha llevado a cabo la DGT, fueron detectadas 2.728 personas viajando en un vehículo sin hacer uso del cinturón de seguridad.

Los profesionales del transporte de mercancías son los más sancionados. Se han controlado 44.857 vehículos de transporte de mercancías y se han impuesto sanciones a 404 conductores. Casi uno de cada cien profesionales de este tipo de transporte no llevaba el cinturón de seguridad. Este porcentaje es ligeramente superior al registrado entre los conductores de turismos (0,70 %) y triplica las cifras relativas a los conductores de autobús multados durante esta campaña (el 0,24 % de los controlados). En total se han controlado 379.246 vehículos y se han denunciado a 2.728 personas, de ellas 167 eran menores de 12 años que viajaban sin cinturón o sin SRI. 46 de estos menores iban en el asiento delantero y 121 en los traseros.

El 74% de las personas que no hacían uso de dicho dispositivo de seguridad circulaban por carreteras convencionales, carreteras donde se producen 8 de cada 10 fallecidos.

VEHÍCULOS	CONTROLADOS	DENUNCIAS	%
TURISMOS	328.046	2.309	0,70
VEH. MERCANCÍAS	44.857	404	0,90
AUTOBUSES	6.343	15	0,24
TOTAL	379.246	2.728	0,72

Fuente: Transporte 3

La carretera paga cuatro veces más impuestos de lo que se invierte en el sector

La carretera aporta cuatro veces más de lo que se invierte en la actividad, según un estudio de la Fundación Francisco Corell -realizado por la Cátedra Transyt de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos de la UPM-, del que se hace eco la Astic. La asfixiante carga fiscal a la que está sometido el sector lo está llevando a márgenes difíciles de soportar durante mucho más tiempo.

Según el informe, la carretera es la modalidad de transporte en que la aportación específica, en el que se incluyen la suma de los impuestos más tasas, cánones y peajes, menos las subvenciones, es más

elevada, estando por encima de los 22.000 millones de euros al año.

Sólo la recaudación total procedente de los impuestos al combustible supone para las arcas públicas cerca de 17.000 millones de euros anuales, de los cuales el sector del transporte por carretera aporta casi 7.000 millones de euros. Además, hay que sumar otras aportaciones no fiscales como las tasas y los peajes, que supone un pago de aproximadamente 250 millones de euros y otros dos impuestos específicos del transporte por carretera, como son el IVTM (Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, llamado habitualmente "impuesto de circulación") y el IEDMT, más conocido como "impuesto de matriculación". Por cada uno de estos dos conceptos la recaudación anual consolidada se supera los 400 millones de euros.

Esta presión fiscal se refleja también en el empleo ya que hace menos competitivo al sector y empuja a muchos trabajadores fuera del mercado laboral. Ramón Valdivia, director general de ASTIC, recalca la necesidad de un cambio de concepción del transporte de mercancías por carretera en las Administraciones ya que "el transporte por carretera sigue siendo el modo de transporte preferido por la sociedad y el más viable debido a su eficiencia, flexibilidad y economía, así como un sector generador de empleo, riqueza y bienestar".

Menor carga impositiva para el ferrocarril, transporte marítimo y aéreo

Por último, el informe también hace hincapié en el hecho diferencial de que el resto de modos (ferrocarril, transporte marítimo y transporte aéreo) soportan una fiscalidad mucho más reducida al no tener que pagar impuestos específicos al carburante, lo que significa un ahorro anual de más de 30.000 millones de euros.

De igual manera que las subvenciones recibidas por el ferrocarril distorsionan la competencia entre modos. Mientras que el transporte de mercancías por carretera contribuye con 0,038 €/T-Km, el ferrocarril lo hace sólo en un 0,013 €/T-Km.

Crecen un 22 por ciento las matriculaciones de pesados en el primer trimestre del año

Según los datos comunicados por fabricantes (Anfac), vendedores (Ganvam) y concesionarios (Foconauto), el mercado de vehículos industriales registró un total de 5.721 matriculaciones en

el primer trimestre del año, lo que supone un crecimiento del 25 % con respecto al mismo periodo del año anterior.

En marzo, la tasa de crecimiento alcanza un 10,9 % y un volumen de 1.725 unidades matriculadas. La evolución de este segmento suma ya 18 meses de crecimiento continuado.

También marzo registra el mejor mes y el mejor trimestre de ventas de camiones desde el año 2008. Las patronales han destacado que "la financiación y el crédito es cada vez más accesible, por lo que está proporcionando a las empresas y transportistas la oportunidad de renovar o ampliar sus flotas de vehículos industriales".

Las mismas fuentes también indican que la entrada de vehículos industriales al mercado español resulta necesaria, puesto que los camiones que circulan por las carreteras españolas son muy antiguos y superan los doce años de media.

Por segmentos, los industriales pesados reflejan un crecimiento del 9,3 % y 1.415 unidades. En el acumulado del año hasta marzo este segmento refleja un crecimiento del 22,1 % y 4.749 unidades.

Por su parte, los vehículos industriales ligeros tuvieron 50 matriculaciones, las mismas que el año pasado. En la suma de tres primeros meses crecen un 25,9 % con un total de 146 unidades. Los industriales medios en marzo registran un crecimiento del 23,8 % y 260 unidades. En el periodo entre enero y marzo alcanzan un volumen de 826 unidades y un crecimiento del 44,2 %.

Para finalizar, en cuanto a autobuses, autocares y microbuses, esta sección muestra una caída del 17,9 % en el mes de marzo y 302 unidades. En el cómputo de los tres primeros meses del año registran un crecimiento del 8 % y un volumen de 814 unidades matriculadas.

Francia instala el primer radar que vigila los 'stop'

En sus primeras 24 horas funcionando, 'cazó' a más de 500 conductores que ignoraron la señalización de 'Stop'. La ciudad de Yerres (29.000 habitantes), en el norte de Francia, acaba de instalar un nuevo tipo de radar en una de sus intersecciones, con el objetivo de hacer cumplir la prioridad de paso de vehículos en este cruce.

Y desde el primer día, en sus primeras 24 horas de funcionamiento, el nuevo 'radar-STOP' de Yerres cazó a más de 500 conductores que incumplieron la detención obligatoria, una infracción en Francia está sancionada con multa de 135 euros y la retirada de cuatro puntos del permiso.

Este nuevo dispositivo graba en imágenes a los vehículos que se 'saltan' la detención obligatoria ante un 'STOP', lee sus matrículas e informa a la policía local, que localiza y sanciona al conductor. Además, el radar puede determinar si un conductor va a poder pararse a tiempo en la señal o en un paso de peatones en función de la velocidad a la que se aproxima el vehículo.

No solo velocidad

El 'radar-Stop' de Yerres es otra de las aplicaciones de esta tecnología en la vigilancia del tráfico en vías públicas. Desde enero, la DGT también vigila el mal uso del cinturón y del móvil con radares instalados en unas 70 ubicaciones distintas.

Directivos de Norbert Dentressangle se enfrentan a 3 años de cárcel por emplear ilegalmente conductores extranjeros

Seis ejecutivos y tres empresas del grupo Norbert Dentressangle, empresa de transporte de origen francés, se enfrentan a 3 años de prisión y multas que van desde los 45.000 euros para cada uno de los acusados y 225.000 euros para cada una de las empresas del Grupo.

En el juicio, que se está llevando a cabo desde 7 de marzo en la ciudad francesa de Valence, se acusa a estos ejecutivos de 'delito de negociación', 'alquiler ilícito de mano de obra' y 'trabajo encubierto' por emplear indebidamente 1.500 chóferes extranjeros a coste mínimo a través de filiales en Portugal y países del este de Europa.

Las autoridades sostienen que es ilegal utilizar chóferes portugueses, rumanos y polacos para que conduzcan camiones en Francia entre 2005 y 2012. De este modo, a los chóferes se les pagaba según las normas de sus países de origen y no de las francesas. Por tanto, el montante de las cotizaciones que no se han ingresado en la URSSAF, seguridad social francesa, se estima en unos 20 millones de euros, sin olvidar todos los puestos de trabajo que

no han sido ocupados por camioneros franceses. El grupo se defiende y considera que todo está en regla ya que los chóferes extranjeros fueron contratados por filiales de Norbert Dentressangle creadas en Polonia y en Rumanía, por lo que sería una subcontratación.

Según Joseph Aguera, uno de los consejeros del grupo, "no existe ninguna anomalía en el hecho de que, en el marco de un estricto respeto a la reglamentación europea y en virtud de la regla de cabo-

taje, los chóferes extranjeros atraviesen el territorio francés".

Norbert Dentressangle ya fue demandada y multada a finales de octubre de 2013 por el ayuntamiento de Wiltshire Council, Reino Unido, debido a que sus camiones habían violado restricciones de peso en cuatro ocasiones distintas.

La sentencia de este juicio está prevista para el próximo 26 de mayo.

FROET EN PRENSA

FROET teme que la circulación de megacamiones provoque un caos. La Opinión. 20/03/2016

FROET teme que la circulación de los 'megacamiones' provoque un caos

El presidente de la patronal, Pedro Olal, advierte que los grandes camiones de 25,75 metros de longitud autorizada en España añaden más kilometros y rutas a las que ya existen en el país.

El presidente de la patronal, Pedro Olal, advierte que los grandes camiones de 25,75 metros de longitud autorizada en España añaden más kilometros y rutas a las que ya existen en el país. Olal afirma que estos vehículos "provocarán un caos" en las carreteras españolas, especialmente en las zonas de alta densidad de tráfico. Señala que la longitud actual de los camiones es de 18 metros, lo que permite una circulación más fluida y segura. Sin embargo, el aumento a 25,75 metros, que ya se permite en otros países europeos, podría generar problemas de acceso a ciertas zonas y aumentar los riesgos de accidentes.

Dossier Transporte Frigorífico. Manuel Pérezcarro Secretario General de CETM Frigoríficos. Tte. Profesional. 15/04/2016

LOS PROBLEMAS CON MARRUECOS Y LAS "EMPRESAS-BUZÓN"

La organización CETM Frigoríficos agrupa a 13 asociaciones de ámbito provincial y más de 1.000 empresas, con un parque cercano a los 10.000 vehículos frigoríficos, de los 27.000 de este tipo que existen en España. Su secretario general, Manuel Pérezcarro, nos explica la problemática de este sector del transporte.

¿Cuál es la situación, en términos de costes, de las empresas que realizan transporte de frío, especialmente en el frigorífico, de marroquíes?"

El transporte de frío es el más rentable por su naturaleza, ya que el frigorífico es un vehículo que consume menos combustible que un camión convencional. Sin embargo, el transporte de frío enfrenta desafíos únicos, como el mantenimiento de la cadena de frío y el cumplimiento de normativas específicas. En el caso de las empresas marroquíes, se observan problemas de gestión logística y de cumplimiento de requisitos técnicos y normativos.

¿Se convencerá con la legislación actual y si no, inspeccionará con atención a las empresas buzon? ¿Cómo acabará con el problema?"

El sector del transporte frigorífico requiere una regulación clara y efectiva para garantizar la seguridad y la eficiencia. La inspección de las empresas "buzón" es esencial para asegurar que todas las operaciones se realicen dentro del marco legal. Se espera que la legislación actual sea suficiente para abordar estos problemas, siempre que se aplique de manera rigurosa.

Agricultores franceses vacían una cisterna de vino de una empresa de Lorquí. La Opinión. 06/04/2016

Agricultores franceses vacían una cisterna de vino de una empresa de Lorquí

Una cuadrilla de franceses llenó el tanque de una bodega de la zona de Chacón, Badajoz, con vino de la región de Jura.

Un grupo de agricultores franceses se presentó en la zona de Chacón, Badajoz, para vaciar una cisterna de vino perteneciente a una empresa local. Los agricultores afirmaron que el vino en la cisterna era de mala calidad y que querían reemplazarlo por vino de su propia región, Jura. El incidente provocó una gran polémica y preocupó a las autoridades locales y nacionales.

El rincón del autobús



● Aumenta en febrero un 5 % los viajeros en autobús

Según los datos publicados el pasado 14 de abril por el INE, más de 383,6 millones de pasajeros utilizaron el transporte público en febrero, un 5,1 % más que en febrero de 2015.

El transporte urbano aumentó un 5,5 % y el interurbano un 4,3 % en tasa anual. Dentro de éste, el transporte aéreo fue el que más creció, con una tasa del 16,1 %.

Asimismo, la tasa de variación del número de pasajeros del transporte público del mes de febrero sobre enero de 2016 ha sido del 5,8 %. Para contribuir al análisis e interpretación de los datos, en el siguiente gráfico se muestra la evolución de la tasa mensual del número de usuarios del transporte público en los últimos años.

Transporte urbano

En cuanto al transporte urbano, fue utilizado por más de 236,3 millones de viajeros en febrero, un 5,5 % más que en el mismo mes del año 2015.

El transporte metropolitano registró un aumento del 5,1 % y el transporte por autobús se incrementó un 5,9 %.

El transporte por autobús no disminuyó en ninguna ciudad que dispone de metropolitano y presentó su mayor incremento en Madrid (9,6 %).

El número de viajeros en el transporte por autobús aumentó en todas las comunidades autónomas, ex-

cepto en Aragón (-13,7 %). Comunidad de Madrid (10,4%), Comunidad Valenciana (10,2 %) y Extremadura (8,6 %) presentaron las mayores subidas.

Por su parte, el metropolitano creció en todas las ciudades, excepto en Barcelona (-0,7 %). El de Málaga registró la mayor subida (9,2 %).

Transporte interurbano

Más de 104,3 millones de viajeros utilizaron el transporte interurbano en febrero, lo que supone un incremento del 4,3 % respecto al mismo mes de 2015. El transporte aéreo creció un 16,1%, el marítimo un 9,4%, el autobús un 5,4 % y el ferrocarril un 2,5 %.

Cercanías subió un 7,8 % en el transporte por autobús y un 2,4 % en el transporte por ferrocarril. La media distancia no varía en el transporte por autobús y desciende un 2,4 % en el ferroviario.

Por último, la larga distancia aumentó un 6,1 % en el transporte por autobús y un 9,8 % en el transporte por ferrocarril. Dentro de éste último, el AVE subió un 13,8 %.

Transporte especial y discrecional

Finalmente, más de 43,0 millones de usuarios utilizaron transporte especial y discrecional en febrero, lo que supone un aumento del 4,3 % en tasa anual. El número de pasajeros del transporte especial creció un 3,3 %, alcanzando más de 32,0 millones de usuarios. Dentro de éste, el escolar subió un 4,3%, mientras que el laboral no varía.

Por su parte, el transporte discrecional se incrementó un 7,4 % respecto al mismo mes del año 2015, con más de 10,9 millones de viajeros.

Observatorio de costes

31 de enero de 2016

Vehículo articulado de carga general

El mercado del transporte de mercancías por carretera –con un elevadísimo volumen de transacciones anuales y en constante estado de evolución– se caracteriza por una acusada atomización de la oferta y la demanda, lo que origina la falta de transparencia que sería deseable. Por ello, surge el Observatorio de Costes, cuyo objetivo es servir de punto de referencia para todas aquellas empresas que, ya sea por su reducido tamaño o por su insuficiente posicionamiento estratégico, encuentran dificultades para establecer los criterios de gestión a seguir para asegurarse una adecuada política comercial.

En este sentido, no debe buscarse en el Observatorio la determinación directa del precio de un transporte concreto, puesto que ésta sería el objetivo propio de una tarifa, cosa que este Observatorio no es.

El Observatorio de Costes pretende proporcionar elementos de juicio fiables a partir de los cuales las partes contratantes puedan acordar libremente el precio que estimen más conveniente y con la certeza de estar haciéndolo sobre bases razonablemente contrastadas.

Vehículo articulado de carga general

Costes directos a 31 de enero de 2016

HIPÓTESIS

Vehículo frigorífico articulado
(420 CV, MMA= 40.000 kg y carga útil=25.000 kg)

Kilómetros anuales recorridos

120.000 100,0 %

Kilómetros anuales en carga

102.000 85,0 %

Kilómetros anuales en vacío

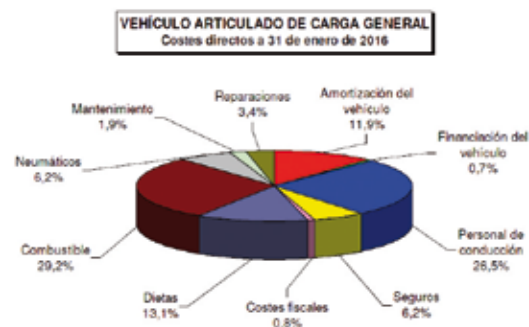
18.000 15,0 %

Costes directos

En este apartado se presentan los costes directos, actualizados a 31 de enero de 2016, de los tipos de vehículos estudiados en el Observatorio de Costes.

Para cada tipo de vehículo se presenta la estructura de costes directos anuales, las características técnicas y de explotación, y las hipótesis de partida.

Los costes del transportista cuando éste aporte únicamente la cabeza tractora (trabajar al enganche) son los de cada tipología descontando todos aquellos que correspondan al semirremolque.



	COSTES DIRECTOS ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes directos	118.311,05	100,0%
Costes por tiempo	70.044,50	59,2%
Amortización del vehículo	14.037,16	11,9%
Financiación del vehículo	895,09	0,7%
Personal de conducción	31.411,48	26,5%
Seguros	7.331,84	6,2%
Costes fiscales	1.002,95	0,8%
Dietas	15.458,00	13,1%
Costes kilométricos	48.256,55	40,8%
Combustible	34.516,36	29,2%
Neumáticos	7.390,19	6,2%
Mantenimiento	2.292,00	1,9%
Reparaciones	4.088,00	3,4%
Kilometraje anual (km / año)	120.000	
Kilometraje anual en carga (km / año)	102.000	
Costes unitarios		
Costes directos (€ / km recorrido)	0,986	
Costes directos (€ / km cargado)	1.180	

Nota: estos costes directos corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

Está a disposición de los interesados, en la página Web del Ministerio de Fomento (www.fomento.gob.es), el programa informático de simulación de costes ACOTRAM, desarrollado por la Dirección General de Transporte Terrestre, con el cual se puede calcular la estructura de costes de un vehículo a partir de los datos reales de cada empresa. En la citada página Web siempre se encuentra disponible el último Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera.



Más información e inscripción online en: www.froet.es/formacion

Impartición: Centro Integrado de Transportes.

Edificio FROET. 30169 SAN GINÉS (Murcia)

Tel: 968 34 01 00 FAX: 968 81 81 53 // e-mail: froet@froet.es

(Excepto aquellos en los que se indica una localización distinta)

FORMACIÓN PROGRAMADA PARA LAS EMPRESAS BONIFICADA A TRAVÉS DEL CRÉDITO DE LA SEGURIDAD SOCIAL. INICIO 2016

FORMACIÓN ONLINE

1. Máster oficial universitario en logística integral y comercio internacional
2. Máster en shipping business administration and logistics
3. Experto universitario en transporte terrestre
4. Aspectos socioeconómicos y legislativos del transporte
5. Auditor interno código ISM
6. Curso básico de prevención de riesgos laborales. 50 horas. Sector logístico
7. Curso básico de prevención de riesgos laborales. 50 horas. Transporte por carretera
8. Dirección estratégica y comercial
9. Fletamentos y explotación de buques
10. Gestión de costes logísticos
11. Gestión de las compras, aprovisionamientos y distribución física
12. Gestión de stocks y almacenes
13. Gestión de stocks, producción y almacenes
14. Gestión y optimización de la cadena de suministros
15. Globalización y cadena de suministros
16. Logística internacional e Incoterms
17. Los modos de transporte terrestre: sistemas e infraestructura
18. Maritime Labour Convention (MLC, 2006)
19. Operación de los servicios de transporte terrestre
20. Planificación y control del transporte de mercancías
21. Planificación y financiación del transporte
22. Riesgos, medios de pago, financiación y contratación internacional
23. Seguro marítimo
24. Sistemas de gestión de la seguridad para la cadena de suministro. ISO 28000
25. Trading de crudo y productos

CURSOS CAP- CERTIFICADO DE APTITUD PROFESIONAL 35 horas. Bonificado - Fundación Tripartita

Próximas fechas:

Del 20 al 29 de mayo. Dos fines de semana. San Ginés.

Bonificado cuotas

Del 23 al 27 de mayo. De lunes a viernes. Molina de Segura.

Bonificado cuotas

Del 3 al 12 de junio. Dos fines de semana. Molina de Segura.

Bonificado cuotas

Del 17 al 26 de junio. Dos fines de semana. San Ginés.

Bonificado cuotas

Del 27 de junio al 1 de julio. De lunes a viernes. Molina de

Segura. Bonificado cuotas

Del 1 al 10 de julio. Dos fines de semana. Molina de Segura.

Bonificado cuotas

Del 4 al 8 de julio. De lunes a viernes. Molina de Segura.

Bonificado cuotas

Del 11 al 15 de julio. De lunes a viernes. San Ginés. Bonificado cuotas

Del 15 al 24 de julio. Dos Fines de semana. Molina de Segura.

Bonificado cuotas

Del 18 al 22 de julio al 1 de julio. De lunes a viernes. San Ginés.

Bonificado cuotas

Del 25 al 29 de julio. De lunes a viernes. San Ginés. Bonificado

cuotas

Del 29 de julio al 7 de agosto. Dos fines de semana. San Ginés.

Bonificado cuotas

Del 29 de agosto al 2 de septiembre. 2 Fines de semana. San

Ginés. Bonificado cuotas

Del 2 al 11 de septiembre. Dos fines de semana. San Ginés.

Bonificado cuotas

Del 5 al 9 Septiembre. De lunes a viernes. Molina de Segura.

Bonificado Cuotas

IMPORTE CURSOS:

De lunes a viernes 125 € con tasas incluidas

NOVEDAD: Dos fines de semana, viernes, sábado y domingo. Importe 190 € + tasa. Oferta autónomos: 165 € + tasa.

PROGRAMAS SUPERIORES BUREAU VERITAS



Programa superior en transporte de mercancías, gestión de stocks y sistemas de gestión

Titulación: El alumno recibirá el título 'Programa Superior en Transporte de Mercancías, Gestión de Stock y Sistemas de Gestión de Bureau Veritas Business School'

Modalidad: eLearning

Duración: 6 meses

Importe: bonificado a través de cuotas. Consultar

Programa superior en transporte de comercio internacional

Titulación: El alumno recibirá el título 'Programa Superior en Comercio Internacional, de Bureau Veritas Business School'

Modalidad: eLearning

Duración: 6 meses

Importe: bonificado a través de cuotas. Consultar

Posibilidad de hacer módulos sueltos. Consultar

CURSOS SUBVENCIONADOS POR EL SERVICIO REGIONAL DE EMPLEO Y FORMACIÓN-SEF

DIRIGIDO A TRABAJADORES EN ACTIVO DE EMPRESAS DE MERCANCÍAS Y VIAJEROS

Eficiencia en la cadena logística del frío ¡Últimas plazas!

Duración: 28 horas

Modalidad: presencial

Fecha inicio: 17 de mayo



CURSOS SUBVENCIONADOS POR EL GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO CON CARGO AL PLAN DE AYUDAS 2015

DIRIGIDO A TRABAJADORES EN ACTIVO DE EMPRESAS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA



1. Curso tacógrafo digital y normativa social. Última convocatoria de 2016

14 de mayo de 2016, de 10.00 a 14.00 horas. San Ginés. Precio 12,50 €

OTROS CURSOS. ESCUELA DE CONDUCTORES FROET Ciudad del Transporte de Molina de Segura

Permiso conducir Clase C, Clase CE y Clase D

Consultar fechas y ofertas

Renovación carnet básico y cisternas de mercancías peligrosas

Duración: 10 horas

Fechas: 13, 14 y 15 de mayo

Importe: 105 básico, 85 € cisternas

Obtención carnet básico de mercancías peligrosas

Duración: 20 horas

Duración: del 3 al 5 de junio

Duración: 195 €

Cursos carretillas

Consultar próximas fechas

Todos nuestros cursos están subvencionados o pueden ser bonificados a través de los créditos de formación de las empresas.

Adicionalmente, podemos diseñar planes de formación y cursos adaptados a sus necesidades específicas

FECHAS TOPE PARA REALIZAR EL CURSO CAP DE FORMACIÓN CONTINUA

Se establece la obligatoriedad de recibir una formación continua o de reciclaje cada cinco años. La formación continua se formalizará a través de un curso de 35 horas, realizándose el examen en el mismo centro autorizado donde se recibió la formación.

Quién debe obtener el CAP de reciclaje

Es obligatorio tener el CAP desde el año 2011 en el caso de viajeros y desde el 2012 para el de mercancías. La administración ha regulado la realización escalonada de estos cursos en función del número final del permiso de conducción.

Septiembre 2016 ¡Infórmate ya!

Conductores de autobuses

Conductores de vehículos de las categorías de permiso de conducción D1, D1+E, D y D+E que tengan que renovar el CAP. Renovación cada 5 años.

Conductores de camiones

Conductores de vehículos de las categorías de permiso de conducción C1, C1+E, C y C+E. - Titulares de permisos de conducción cuyo número termine en 9 ó 0, antes del 10 de septiembre del 2016.



SUBE

El Transporte internacional crece en Murcia un 14 % en 2015

El sector del transporte por carretera de Murcia ha transportado por toda Europa un total de 3.073.500 toneladas de mercancías en 2015, lo que supone un 14 % más que las exportadas en 2014 y un 52 % más que las de hace cinco años.

La tendencia alcista de la economía regional ha permitido un aumento del 10,7 % en el parque de vehículos de las empresas, que ha cerrado el ejercicio 2015 con 13.674 camiones pesados.



BAJA

La pasividad de las autoridades francesas (por enésima vez)

El pasado 4 de abril se volvieron a producir ataques a camiones españoles. Recordemos que hace dos meses se repitió el suceso, en el que se destruyeron unas 20 toneladas de cítricos y frutas que venían de Murcia. Esta vez, el ataque se produjo a camiones cisterna que transportaban vino en la A9 en Le Boulou (Francia). Entre los camiones atacados se encontraban vehículos pertenecientes a empresas murcianas asociadas a FROET.

Evolución de carburantes FroetGas

Precio medio del carburante en el mes de abril



	GASÓLEO	GASOLINA 95 Gasolina de protección
FroetGas	Precio asociados 0,844 € 0,884 € P.V.P.	Precio asociados 1,021 € 1,061 € P.V.P.
Precio España	0,954 €	1,117 €
Precio Murcia	0,953 €	1,178 €
FROET - Andamur	GASÓLEO A	
La Junquera	Pamplona	San Román
0,859 €	0,835 €	0,813 €

IVA INCLUIDO / FUENTE: MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO
 Infórmate de nuestras tarjetas Froet Gas BMN y Froet Gas Descuento en el 968 340 100

Gasóleo

	Sin impuesto	Con impuesto
España	39,8	92,7
Alemania	35,7	98,4
Austria	37,8	94,6
Bélgica	35,7	99,4
Bulgaria	51,4	101,3
Chequia	37,6	94,5
Croacia	37,4	96,8
Dinamarca	44,6	108,6
Eslovaquia	37,9	94,2
Eslovenia	32,2	98,4
Finlandia	42,3	113,6
Francia	33,3	101,2
Grecia	45,5	97,4
Holanda	36,8	104,1
Hungría	39,9	96,5
Irlanda	35,0	104,4
Italia	36,0	119,2
Polonia	35,1	84,1
Portugal	43,4	105,4
R. Unido	34,0	130,9
Rumania	40,8	99,7
Suecia	40,6	125,1
MEDIA	36,7	104,0

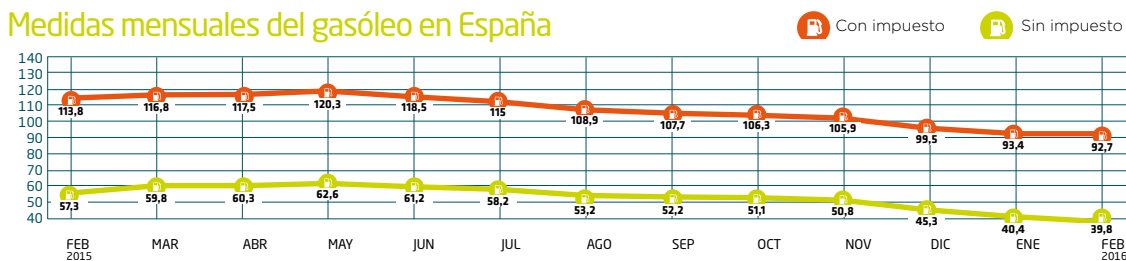
Gasolina sin plomo

	Sin impuesto	Con impuesto
España	42,8	107,7
Alemania	37,1	122,1
Austria	37,9	104,6
Bélgica	35,6	117,9
Bulgaria	48,2	101,4
Chequia	34,8	99,5
Croacia	38,3	111,0
Dinamarca	46,2	134,8
Eslovaquia	37,8	113,7
Eslovenia	37,5	114,6
Finlandia	41,8	132,8
Francia	39,2	124,8
Grecia	39,7	132,3
Holanda	38,1	140,3
Hungría	39,3	99,7
Irlanda	38,1	121,6
Italia	40,1	137,8
Polonia	35,4	90,2
Portugal	41,7	129,8
R. Unido	34,4	131,3
Rumania	41,5	104,3
Suecia	38,0	131,5
MEDIA	38,1	122,9

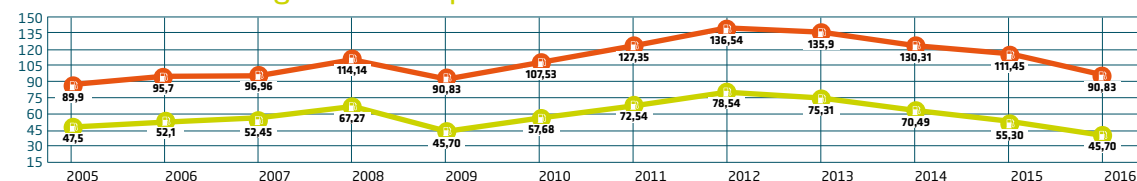
Precios FEBRERO 2016 (Expresado en Cmts. euro/litro)

Fuente: Ministerio de Industria y Energía

Medidas mensuales del gasóleo en España



Medidas anuales del gasóleo en España

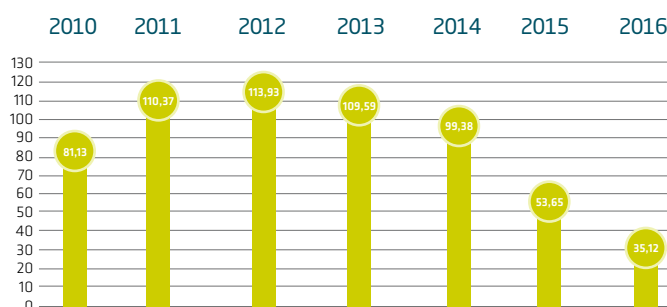




Evolución del Crudo Brent

Media anual

(Expresado en \$/barril)



Media mensual

MES	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ENERO	50,04	78,24	96,36	111,41	113,93	109,2	49,78	31,98
FEBRERO	46,62	75,87	104,59	120,59	117,38	109,99	58,81	33,66
MARZO	52,29	80,76	114,25	120,94	109,64	108,27	56,95	39,72
ABRIL	53,61	87,10	122,13	120,63	103,39	108,21	61,10	
MAYO	58,22	78,89	113,36	110,92	103,03	110,20	65,68	
JUNIO	70,68	76,76	114,67	95,64	103,15	112,15	63,71	
JULIO	66,94	76,18	115,76	103,11	108,58	106,72	56,79	
AGOSTO	74,30	78,08	109,42	114,10	112,93	101,50	48,14	
SEPTIEMBRE	66,17	78,94	107,59	113,15	113,62	97,01	48,50	
OCTUBRE	74,73	84,14	106,23	112,37	109,85	87,50	49,38	
NOVIEMBRE	77,89	86,54	111,34	110,14	108,18	79,27	46,03	
DICIEMBRE	76,68	92,05	108,81	110,79	111,39	62,54	38,93	

Fuente: Cinco Días

Evolución de empresas y autorizaciones

Vehículos de servicio público:
mercancías y viajeros (marzo 2016)

Empresas transportistas
servicio público (marzo 2016)

COMUNIDADES	MDP-N			LIGEROS			V.D.			COMUNIDADES	PESADOS			LIGEROS			VIAJEROS		
	FEB.16	MAR.16	Dif. %	FEB.16	MAR.16	Dif. %	FEB.16	MAR.16	Dif. %		FEB.16	MAR.16	Dif. %	FEB.16	MAR.16	Dif. %	FEB.16	MAR.16	Dif. %
ANDALUCÍA	35.340	35.243	-0,27	8.249	8.144	-1,27	4.934	4.944	0,20	ANDALUCÍA	10.071	9.975	-0,95	4.330	4.269	-1,41	568	570	0,35
ARAGÓN	10.236	10.251	0,15	2.123	2.082	-1,93	911	910	-0,11	ARAGÓN	2.182	2.176	-0,27	1.287	1.274	-1,01	69	69	0,00
ASTURIAS	4.963	4.976	0,26	1.518	1.531	0,86	872	875	0,34	ASTURIAS	2.034	2.026	-0,39	1.001	991	-1,00	86	87	1,16
BALEARES	3.932	3.936	0,10	1.260	1.240	-1,59	1.956	1.924	-1,64	BALEARES	852	843	-1,06	697	679	-2,58	108	104	-3,70
CANARIAS	309	315	1,94	820	819	-0,12	3.283	3.310	0,82	CANARIAS	2.018	2.019	0,05	2.084	2.082	-0,10	325	325	0,00
CANTABRIA	4.224	4.232	0,19	792	799	0,88	490	489	-0,20	CANTABRIA	1.287	1.279	-0,62	473	464	-1,90	44	44	0,00
CASTILLA Y LEÓN	17.514	17.489	-0,14	3.225	3.214	-0,34	2.419	2.421	0,08	CASTILLA Y LEÓN	5.330	5.304	-0,49	1.843	1.833	-0,54	232	231	-0,43
CASTILLA LA MANCHA	16.455	16.490	0,21	3.226	3.191	-1,08	1.454	1.465	0,76	CASTILLA LA MANCHA	5.175	5.175	0,00	1.828	1.837	0,49	207	205	-0,97
CATALUÑA	30.970	30.980	0,03	11.688	11.829	1,21	5.377	5.399	0,41	CATALUÑA	8.966	8.910	-0,62	7.878	7.840	-0,48	424	423	-0,24
CEUTA	116	115	-0,86	32	32	0,00	17	17	0,00	CEUTA	21	21	0,00	18	17	-5,56	2	2	0,00
EXTREMADURA	5.344	5.357	0,24	1.441	1.439	-0,14	920	927	0,76	EXTREMADURA	1.899	1.900	0,05	731	733	0,27	128	128	0,00
GALICIA	15.207	15.255	0,32	3.126	3.156	0,96	3.708	3.717	0,24	GALICIA	4.454	4.450	-0,09	2.464	2.475	0,45	309	308	-0,32
LA RIOJA	1.992	1.987	-0,25	335	337	0,60	172	174	1,16	LA RIOJA	514	513	-0,19	209	210	0,48	11	11	0,00
MADRID	15.248	15.276	0,18	10.878	10.942	0,59	6.309	6.344	0,55	MADRID	3.468	3.473	0,14	6.035	6.089	0,89	357	355	-0,56
MELILLA	57	57	0,00	36	37	2,78	10	10	0,00	MELILLA	15	15	0,00	26	27	3,85	1	1	0,00
MURCIA	13.639	13.550	-0,65	1.703	1.703	0,00	1.320	1.318	-0,15	MURCIA	2.769	2.779	0,36	859	864	0,58	97	96	-1,03
NAVARRA	4.422	4.411	-0,25	1.061	1.072	1,04	528	531	0,57	NAVARRA	1.630	1.631	0,06	819	824	0,61	43	43	0,00
PAIS VASCO	9.967	9.943	-0,24	3.647	3.639	-0,22	2.313	2.331	0,78	PAIS VASCO	3.737	3.734	-0,08	2.584	2.584	0,00	199	201	1,01
VALENCIA	26.410	26.409	0,00	5.745	5.771	0,45	2.747	2.760	0,47	VALENCIA	5.236	5.244	0,15	3.506	3.529	0,66	228	229	0,44

Fuente: Ministerio de Fomento

Archivo

Comunicados

Nº 57 de 07/03/2016. Los gastos en formación deben tener un epígrafe específico en la contabilidad.

Nº 58 de 09/03/2016. Bélgica sigue adelante con su nuevo peaje a partir del 1 de abril.

Nº 59 de 09/03/2016. WhatsApp-FROET para estar informado al momento.

Nº 65 de 10/03/2016. La inspección de trabajo inicia una campaña informativa sobre obligaciones en seguridad y salud de los trabajadores.

Nº 60 de 11/03/2016. Francia crea un conflicto con la pausa en equipo reinterpreta la "disponibilidad".

Nº 61 de 11/03/2016. Transporte Escolar: Educación exige una declaración responsable sobre certificación negativa del Registro Central de Delinquentes Sexuales.

Nº 69 de 16/03/2016. FROET y el Banco Popular renuevan el Convenio que facilita la financiación a los asociados.

Nº 68 de 17/03/2016. Convocados los Premios FROET 2015

Nº 70 de 17/03/2016. Un acuerdo entre FROET y Michelin permitirá a los asociados ahorrar en su cuota.

Nº 71 de 18/03/2016. Los retrasos en la expedición de licencias comunitarias obligan a anticipar dos meses las solicitudes de renovación.

Nº 72 de 18/03/2016. Los controles ilegales a camiones extranjeros de la asociación francesa de transportes OTRE

Nº 76 de 22/03/2016. Tacho Drive One por solo 199 €.

Nº 77 de 23/03/2016. Compra conjunta de carburante para depósitos propios, encuesta de necesidades.

Nº 78 de 28/03/2016. La Fábrica Nacional de Moneda y Timbre se está retrasando en más de un mes, desde la fecha de cada solicitud, en la expedición de las tarjetas del tacógrafo digital, tanto en las de conductor como en las de empresa.

Nº 83 de 04/04/2016. Protestas de agricultores franceses y transportistas belgas.

Nº 89 de 11/04/2016. Robo de tractora y remolque.

Hace 20 años...

Boletín informativo FROET

Mayo 1996 Nº 16

El Boletín Informativo de FROET, en su número 16 de mayo de 1996, el Secretario General de FROET, daba (en su columna editorial) la bienvenida a casa a José María Aldaya Etxebarua, de la empresa ALDITRANS, tras los 11 meses de cautiverio a manos de la banda terrorista ETA. Durante esos 11 números nuestro Boletín Informativo, lució en portada un lazo negro en recuerdo y solidaridad con este empresario del transporte.

En portada se anunció por entonces la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Murcia, que daba la razón a FROET en su oposición a los expedientes sancionadores incoados por la DGTtes a ciertas agencias de transportes y transportistas abiertos tras una inspección realizada en 1991 al objeto de comprobar el cumplimiento del régimen tarifario. Se estimó por el Tribunal que en la tramitación se vulneró el principio de presunción de inocencia. También nos hicimos eco de la concesión del premio Mercurio a la empresa asociada Transporte Campillo Contreras, S.A. en su edición 1995.



Te interesa

El Dato

Evolución mensual de los precios de consumo

En marzo la tasa de variación mensual del IPC general es del 0,6 %.

Los grupos con mayor repercusión positiva en el índice general son:

- Vestido y calzado, con una tasa del 4,3 %, que recoge el comportamiento de los precios al comienzo de la temporada de primavera-verano. Su repercusión en el IPC es de 0,276.
- Transporte, que registra una variación del 1,5 % y una repercusión de 0,236, a causa de la subida de los precios de los carburantes y lubricantes.
- Hoteles, cafés y restaurantes, que presenta una variación del 0,5%, consecuencia de la subida de los precios de los hoteles y otros alojamientos. La repercusión de este grupo en el IPC general es de 0,062.

IPC MARZO 2016

- Ocio y cultura, cuya tasa del 0,8 % repercute 0,060 debido, principalmente, al incremento de los precios del viaje organizado.

Por su parte, los grupos con repercusión negativa en el índice general son:

- Vivienda, con una tasa del -0,1 % y una repercusión de -0,009 debidas, en su mayoría, a las bajadas de los precios del gas y la electricidad, compensadas en parte por la subida de los precios del gasóleo para calefacción.
- Alimentos y bebidas no alcohólicas, que presenta una variación del 0,0 % y repercute -0,008 en el índice general.

Destaca en esta evolución la disminución de los precios del pescado fresco y las frutas frescas.

TABLA DE INFLACIÓN

Mes	Año 2011	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Año 2016
ENERO	-0,7 %	-1,1 %	-1,3 %	-1,4 %	-1,6 %	-1,9 %
FEBRERO	-0,6 %	-1,0 %	-1,1 %	-1,4 %	-1,4 %	-2,2 %
MARZO	0,2 %	-0,3 %	-0,8 %	-1,2 %	-0,8 %	-1,6 %
ABRIL	1,4 %	1,1 %	-0,4 %	-0,3 %	0,1 %	
MAYO	1,4 %	0,9 %	-0,2 %	-0,2 %	0,6 %	
JUNIO	1,2 %	0,7 %	-0,1 %	-0,2 %	0,9 %	
JULIO	0,7 %	0,5 %	-0,6 %	-1,2 %	-0,1 %	
AGOSTO	0,8 %	1,1 %	-0,3 %	-1,1 %	-0,4 %	
SEPTIEMBRE	1,0 %	2,1 %	-0,4 %	-0,9 %	-0,7 %	
OCTUBRE	1,8 %	2,9 %	0 %	-0,4 %	-0,1 %	
NOVIEMBRE	2,3 %	2,8 %	0,2 %	-0,5 %	0,3 %	
DICIEMBRE	2,4 %	2,9 %	0,3 %	-1 %	0,0 %	

Recuerda

Visados de mercancías. Meses mayo-junio 2016

Durante el presente mes de mayo deben visarse obligatoriamente las autorizaciones de transporte de mercancías por carretera y las de operador de transporte para todas aquellas empresas cuyo NIF o CIF termine en 5.

Asimismo, durante el mes de junio de 2016 deberán visarse las autorizaciones de las empresas cuyo NIF o CIF termine en 6.

La tramitación de los visados pueden realizarla a través de nuestro Departamento de Gestión. Recordamos los precios aplicables durante el 2016 (IVA y tasas incluidas).

VISADO MERCANCÍAS:

Tasa visado empresa:

54,54 € + Gastos Gestión 9,68 € = 64,22 €

Por cada tarjeta:

54,54 € + Gastos Gestión 9,68 € = 64,22 €

Para hacer el cálculo de las tasas, se debe multiplicar el precio de la tasa por el número de tarjetas más una del visado de empresa.

Gasóleo profesional: comunicación de las nuevas altas y bajas

Para beneficiarse desde el primer momento de la devolución del Gasóleo Profesional de sus nuevos vehículos matriculados, debe comunicarnos explícitamente que desea que le tramitemos el alta como beneficiario de dichos vehículos. Para ello, puede dirigirse a nuestro Departamento de Gestión en el momento de realizar el trámite de matriculación o transferencia, o bien a tra-

vés de nuestro Departamento de Información y Documentación.

Recordamos, además, la importancia de comunicar las bajas en el censo de Gasóleo Profesional de los vehículos que han sido transferidos a terceros o que se han dado de baja definitiva.

Renovación de licencias comunitarias de transporte internacional de mercancías por carretera

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 968 340 100 Ext. 1

OPORTUNIDAD DE NEGOCIO

- Se precisan autónomos (o pequeñas empresas) con tractoras en condiciones, disponibilidad y seriedad. Interesados: 639 62 11 36 (Eugenia)
- Se precisa conductor autónomo para reparto/recogidas ámbito regional de Murcia. Se requiere capacitación profesional, vehículo propio hasta 13 toneladas y experiencia en el sector. Referencia: Dpto. Tráfico 968 835 574
- Empresa busca autónomo con camión plataforma de carga de 3.000 kg o superior para incorporarse en diciembre o principios de enero de 2016. Interesados contactar: Ángel Manuel 616 920 079, infoangelmanuel@gmail.com

● Días festivos

A efectos de restricciones a la circulación

Puede acceder a las restricciones a través de nuestra página web.



En el caso de España, se publican por separado las de Cataluña, Navarra y País Vasco. La web de la Dirección General de Tráfico informa en tiempo real de las restricciones y demás retenciones no genéricas.



Las restricciones a la circulación en los países europeo, incluido España, para el 2016 están disponibles en www.froet.es

ESPAÑA

Mayo

2, lunes siguiente a la Fiesta del Trabajo: Andalucía, Aragón, Asturias, Castilla León, Extremadura y Madrid
16 Lunes de Pascua. Granada. Cataluña
17 Martes, Día de las Letras Gallegas. Galicia
26 Jueves, fiesta del Corpus Christi. Castilla la Mancha
31 Martes, fiesta de la Región de Castilla la Mancha

Junio

9, jueves, Día de la Región de Murcia y La Rioja
24, viernes, San Juan (Cataluña y Galicia)

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, Tayiquistán, Turkmenistán, Turquía, Ucrania.

● BIENVENIDA A LOS NUEVOS ASOCIADOS

Durante el pasado mes de marzo, se han incorporado a la federación 14 nuevos transportistas autónomos y sociedades. Tres empresas de transporte de viajeros en autobús y once empresas y autónomos de transporte de mercancías por carretera. ¡Bienvenidos a FROET!

AUTOBUSES ANTONIO GARCÍA, S.L.
FRANCISCO JAVIER OTÓN MARTÍNEZ
HEMARPA LOGÍSTICA S.L
JUAN JOSÉ MARTÍNEZ PÉREZ
LUIS ARMERO ROCA S.L
MANUEL IGNACIO RUZafa MARTÍNEZ
MARIVI AUTOCARES S.L

MATEO SAN FULGENCIO GARCÍA
MIGUEL ÁNGEL OTÓN MARTÍNEZ
SANTOS OTÓN MARTÍNEZ
TRANS BENAMMAR VOLANTE S.L
TRANS ROBADEL MIRANDA, S.L.
TRANSPORTES FCO. MARTÍNEZ 2016, S.L.
ZIEZAR AUTOCARES DEL SEGURA S.L.L

