



enRUTA

INFORMATIVO
MENSUAL DE
FROET

299
JUNIO
2024

El sector del transporte sufre la caída un 5% de las exportaciones hortofrutícolas

Los socios de FROET tendrán condiciones ventajosas en revisiones de ATP y termógrafos con REHOVE

El tribunal de justicia de la UE declara ilegal el tramo autonómico del impuesto sobre hidrocarburos y abre la puerta a indemnizaciones masivas

UNA CONDUCCIÓN SEGURA EMPIEZA POR UN ESTILO DE VIDA MÁS SALUDABLE

¿SABÍAS QUE UNA
ALIMENTACIÓN EQUILIBRADA
Y HACER UN POCO DE EJERCICIO
PUEDE AYUDARTE A PREVENIR
ACCIDENTES EN LA CARRETERA?

Mantente
activo en tus
descansos



Lleva una
alimentación
equilibrada



Federación Regional
de Organizaciones y Empresas
de Transporte de Murcia

Froet

insst
Instituto Nacional de
Seguridad y Salud en el Trabajo



saludenrutafroet.com

enRUTA.

299

JUNIO 2024
AÑO 28

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

EDITORIAL. "La espantada del señor ministro" 04

FROET INFORMA 05

ACTUALIDAD 12

MATRICULACIONES 18

FORMACIÓN 20

EVOLUCIÓN DE CARBURANTES 22

OBSERVATORIO DE COSTES 24

TE INTERESA 25

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

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



La espantada del señor ministro

Manuel Pérezcarro Martín

Director



Oscar Puente Santiago, actual ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, es un político singular. Amante de las redes sociales para comu-

nicar sus opiniones y ocurrencias, es un personaje desinhibido que dice lo primero que se le pasa por la cabeza sin valorar los efectos. Vamos que tendría que aplicarse la frase de Aristóteles “el hombre es esclavo de sus palabras y dueño de su silencio” y quizás le fuera mejor, sobre todo cuando eres ministro de España.

Desde que tomó posesión, no ha dejado de pregonar las bonanzas del ferrocarril como ejemplo de movilidad sostenible, y parece que su ministerio fuese esencialmente defensor de este medio de transportes.

De hecho, en la nueva estructura del ministerio, la Dirección General de Transporte Terrestre pasa a denominarse de transporte por carretera y ferrocarril, algo irrelevante porque ambos modos son terrestres.

Digo esto, porque la ausencia del ministro en la clausura del décimo noveno congreso de transporte de mercancías organizado por la CETM, organización mayoritaria del sector de transporte de mercancías por carretera, fue sonada. Ni siquiera delegó en algún alto cargo del ministerio, cosa que en las diecinueve ediciones del congreso no había ocurrido jamás. Un acto de desprecio al sector muy significativo. El sabrá.

El ruido que esta noticia ha producido en todos los medios de comunicación probablemente haya sido la que le ha hecho recapacitar y ha convocado a CETM a una reunión en el ministerio, de la que, en su momento, daremos oportuna información.

Veremos a ver si es para disculparse solamente - que estaría bien - o, además, pone a trabajar a su gente para empezar a resolver los enormes problemas que tiene el sector, que estamos cansados de denunciar y que no voy a repetir aquí por ser conocidos de todos.

Si nuestro sector es imprescindible y esencial para el ciudadano, para el desarrollo económico de un país y contribuye decisivamente al bienestar social, cualquier gobernante responsable debe atender sus necesidades.

Llevamos prácticamente un año de inmovilismo dentro del ministerio; desde que se inició la campaña electoral de las autonómicas y municipales. Hasta noviembre del pasado año no se constituyó el nuevo gobierno y se nombró nuevo ministro. Luego se remodeló el ministerio con el nombramiento de nuevos cargos; todos los anteriores fueron sustituidos, por lo que tuvieron que empezar a conocer sus responsabilidades. Por último, varios funcionarios de alto nivel adscritos a la Dirección General de Transportes por Carretera y Ferrocarril, por una razón u otra, han cesado en sus respectivos cargos.

A eso hay que añadir las últimas campañas electorales, Galicia, País Vasco y Cataluña. Ahora las europeas. ¡Válgame, Dios!

La perspectiva, no puede ser peor. Si el ministro Puente no se pone las pilas y hace lo mismo con su equipo, la situación del sector será muy complicada.

Pero señores, esto es lo que hay; y con esto bueyes tenemos que arar.

FROET Informa

● El sector del transporte sufre la caída un 5% de las exportaciones hortofrutícolas

Pedro Díaz: “Perder El Gorguel y Barlomar es otro descalabro más para el sector”

El sector del transporte de mercancías por carretera de la Región de Murcia, provincia con la mayor flota frigorífica del país debido a la potencia exportadora hortofrutícola de la conocida como Huerta de Europa, está sufriendo las consecuencias de la caída en casi un 5% de los envíos de frutas, hortalizas y cítricos a la Unión Europea en 2023.

Han sido 135.000 toneladas menos las que los camiones de la Región han dejado de transportar a las principales lonjas y mercados en fresco de la UE, al pasar de los 2,76 millones de toneladas enviados en 2022 a los 2,63 millones de toneladas del pasado año.

Así lo ha puesto de manifiesto el presidente de la Federación Regional de Organizaciones y Empresas de Transporte de Murcia (FROET), Pedro Díaz, quien ha explicado que han sido 6.700 viajes menos los que los camiones han dejado de hacer durante la campaña exportadora de frutas y hortalizas correspondiente al año 2023.

Una tendencia que, según el secretario general de la patronal regional del transporte, Manuel Pérezcarro, no tiene visos de que vaya a cambiar, ya que viene produciéndose un descenso progresivo de las exportaciones hortofrutícolas de la Región de Murcia a la UE desde después del coronavirus.

Mención especial merece el Reino Unido, con una caída de casi 68.000 toneladas de 2022 a 2023, un 14 % menos, y que desde el año 2019 es del 33 por ciento. Para suplir este mercado, los transportistas de la Región están viajando a destinos alternativos, como Alemania, Países Bajos y Bélgica, creando una presión en los retornos debido al incremento de vehículos, y que está generando una merma de rentabilidad a las empresas de mercancías por carretera.

Pérezcarro ha apuntado a la entrada de productos hortofrutícolas de terceros países como una de las causas del descenso de las exportaciones de la Región, principalmente desde Marruecos, Turquía y Egipto.

La falta de conductores, unos mil aproximadamente, sigue siendo uno de los “caballos de batalla” del sector, que pide a la Comunidad Autónoma ayudas directas para sacarse el carnet de camión, es decir, que una vez se apruebe el carnet, se dé una ayuda directa a cada nuevo conductor. FROET cree es que la forma más efectiva y útil para el sector.

Otros problemas “reiterativos” son la falta de infraestructuras, como el Arco Noroeste, el Arco Norte y el tercer carril de la A-7 entre Puerto Lumbreras y Crevillente, obras demandadas desde hace años que siguen sin ejecutarse, a las que se suma el rechazo a los pro-



yectos de ampliación del puerto de Cartagena ‘Barlomar’ y ‘El Gorguel’, que suponen “otro descalabro más” para el sector del transporte, según Díaz.

El presidente de FOET ha resaltado que “cada contenedor que llega al puerto es un camión que tiene que ir para descargar y para regresar el contenedor”.

También ha mencionado el alto grado de atomización del sector, para lo que se está intentando crear mesas de trabajo para buscar incentivos que faciliten que las pequeñas empresas se agrupen para ser más competitivas.

Díaz ha lamentado que, desde las elecciones generales, el ministro de Transportes y Movilidad Sostenibles, Oscar Puente, no se haya reunido con el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), por lo que el sector está sin interlocutor para poder avanzar en los acuerdos firmados con su antecesora, que se han quedado paralizados.

Finalmente, Díaz ha hablado de las huelgas y actos de protesta que “afectan directamente” al sector. “El primer perjudicado es siempre es conductor, que sufre en primera persona quedarse tirado en mitad de una carretera”, ha recalcado.

Por su parte, las empresas sufren las repercusiones económicas por el deterioro de la mercancía, por las trabas de los seguros, el rechazo de las mercancías perecederas, los costes por tener los vehículos parados y problemas de productividad por la pérdida de retornos.

En este punto, Pérezcarro ha recordado que, en 30-40 años de ataques a camiones españoles en Francia, “no tenemos constancia de que nadie haya cobrado del Estado francés”. “Es muy difícil denunciar este tipo de casos, porque incluso a veces se puede ver en las imágenes como están volcando mercancía y al lado están los gendarmes con los brazos cruzados”, ha concluido.

Se reducen los precios del transporte internacional en el primer trimestre de 2024

En el primer trimestre de 2024, los precios del transporte por carretera que conectan España con el resto de Europa han experimentado una reducción en comparación con el último trimestre de 2023.

Esta tendencia se enmarca en una disminución generalizada de las tarifas spot y contractuales para el transporte terrestre en todo el continente europeo. Así lo revela el informe trimestral elaborado por Transport Intelligence (Ti), Upplly y la International Road Transport Union (IRU).

Sin embargo, algunas rutas específicas, como las conexiones entre París y el centro de la Península Ibérica y las exportaciones bajo contrato, mostraron una dinámica diferente, con un mercado continental que ha decrecido un 0,3% debido a una reducción general de la demanda.

Divergencias en las tarifas por tipo de contrato

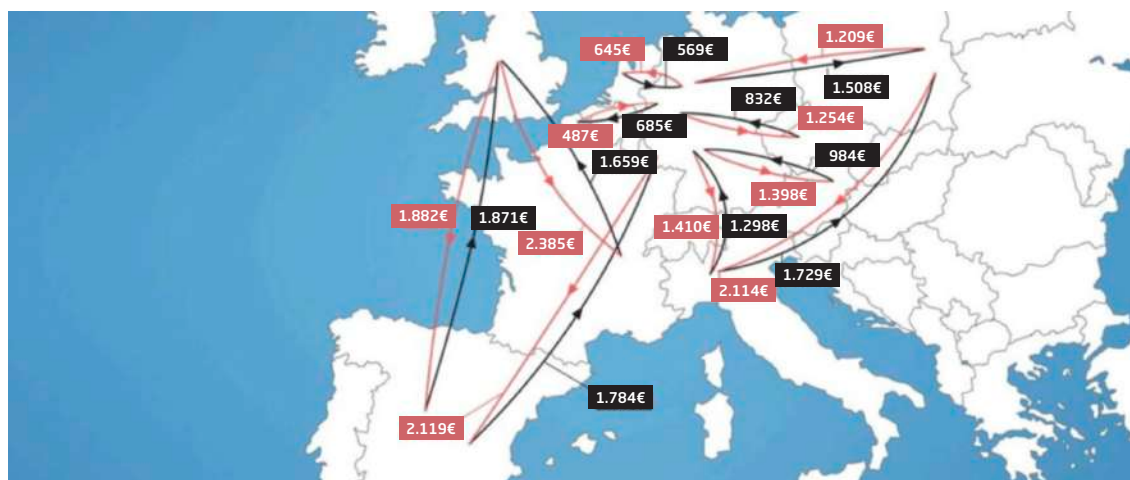
El informe muestra tendencias variadas en las tarifas según el tipo de contrato y el sentido de las rutas. Las importaciones bajo contrato han mantenido los precios más altos en las rutas internacionales españolas, aunque han registrado un ligero descenso desde el último trimestre de 2023.

En particular, el índice de importaciones bajo contrato ha caído de 140 a 133,2 puntos, mientras que las exportaciones bajo contrato han subido a 129 puntos desde 127,5. Por otro lado, las importaciones en el mercado spot han disminuido a 127,5 puntos y las exportaciones spot continúan su descenso, situándose en 120 puntos.

Análisis de la ruta Madrid-París

El informe detalla precios divergentes en la ruta Madrid-París, destacando un aumento en las tarifas de importación desde París hacia Madrid, impulsado por una mayor demanda en España. Los precios bajo contrato para esta ruta se han incrementado un 0,3% respecto al trimestre anterior, alcanzando los 1.688 euros, mientras que las tarifas spot han aumentado un 6%, situándose en 1.871 euros.

En contraste, las tarifas en el sentido contrario (Madrid-París) han mostrado descensos, con una disminución del 2,5% en el contrato y del 3,9% en el spot respecto al trimestre anterior.



Perspectivas para el resto del año

El informe de Transport Intelligence, Upplly e IRU señala una mejor dinámica en el mercado español en comparación con el continental, destacando que la mayoría de las rutas españolas mantienen índices superiores a los de hace un año. Se espera que la inflación más baja aumente la confianza del consumidor europeo y estabilice la demanda, lo que podría frenar la reducción de tarifas spot.

Transport Intelligence prevé un crecimiento del 1,1% en la facturación del transporte por carretera para

finales de año, mientras que IRU anticipa un incremento del 0,4% en los volúmenes.

Michael Clover, responsable de Desarrollo Comercial de Transport Intelligence, anticipa una posible presión al alza en las tarifas en los próximos trimestres debido a la combinación de altos costos de transporte y un aumento gradual de la demanda.

Descarga aquí el estudio completo



● Los socios de FROET tendrán condiciones ventajosas en revisiones de ATP y Termógrafos con REHOVE

Los socios de FROET tendrán condiciones ventajosas en la empresa de servicios técnicos y organismo de control autorizado REHOVE, que estarán vigentes durante todo el año 2024.

Entre ellas, destacan tarifas preferenciales en las revisiones de termógrafo y las de transporte de mercancías perecederas (ATP), además de prioridad de servicio y un descuento en la inspección combinada de ITV + ATP (o termógrafo).

Además, el desplazamiento a las instalaciones del asociado no tendrá coste alguno, salvo a los municipios de Jumilla, Yecla, Los Alcázares, San Javier, San Pedro del Pinatar, Torre Pacheco, Bullas, Calasparra, Caravaca de la Cruz, Cehegín, Moratalla, Fortuna, Abanilla y Santomera, que tendrá un coste mínimo en ambos servicios.

El convenio de colaboración ha sido suscrito por el secretario general de FROET, Manuel Pérezcarro, y el gerente técnico de Reformas y Homologaciones Individuales de Vehículos (REHOVE), Antonio Sánchez Salas.

Además de inspecciones de vehículos ATP y termógrafos, REHOVE cuenta con otros servicios como fichas reducidas, reformas en vehículos agrícolas, obras y servicios, así como peritaciones e informes técnicos.



REHOVE está ubicada en el polígono industrial de la diputación lorquina de La Hoya y dispone de la posibilidad de reservar cita previa por internet.

Más información en el 968 340 100 o llamando directamente a REHOVE 621 257 500

También puede pedir cita en:

<https://rehove.es/cita-previa/>

● Novedades en los tiempos de conducción y descanso de conductores de autobús

El 22 de mayo entró en vigor el Reglamento (UE) 2024/1258 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo relativo a los requisitos mínimos sobre las pausas y los periodos de descanso diarios y semanales mínimos en el sector del transporte discrecional de viajeros.

Mientras no se lleven a cabo los desarrollos que prevé la norma para los controles en carretera, la justificación del uso de las excepciones del Reglamento se realizará a través de la hoja de ruta (nacional o internacional) y llevando a bordo del vehículo copias de las hojas de ruta correspondientes a los servicios discrecionales que hayan hecho en el periodo del control (28 días anteriores o, a partir del 31 de diciembre de 2024, las 56 anteriores) y en los que se hubiera hecho uso de estas excepciones.

Cabe recordar que los cambios que introduce el Reglamento UE 2024/1258 para los servicios discrecionales son los siguientes:

Regla de los 12 días del transporte internacional extensible al transporte discrecional nacional

Introduce flexibilidad para que un conductor que efectúe un único servicio discrecional de transporte de viajeros pueda aplazar el periodo de descanso semanal hasta doce días consecutivos tras un periodo de descanso semanal normal previo.

Posponer el descanso diario 1 hora

Para viajes superiores a 6 días, los conductores podrán tomar una vez el periodo de descanso diario dentro de un máximo de 25 horas después de finalizar el periodo de descanso diario o semanal anterior, siempre que el tiempo total de conducción acumulado para ese día no haya superado las 7 horas. Esta excepción se puede utilizar dos veces si el viaje dura más de 8 días.

Flexibilidad para dividir el descanso de 45 minutos

La pausa de 45 minutos, después de 4 horas y media de conducción, puede realizarse en dos periodos de al menos 15 minutos. Es decir, será válida cualquier combinación de dos descansos de al menos 15 minutos y cuya suma sea al menos 45 minutos. Ejemplo: 16 minutos + 29 minutos o 28 minutos + 17 minutos.

● El nuevo Real Decreto-Ley 2/2024 recoge un importante paquete de reformas laborales y sociales

El nuevo Real Decreto-Ley 2/2024, recoge un significativo conjunto de reformas que modifica importantes aspectos de la legislación social española.



Esta norma incluye tres artículos que alteran el Estatuto de los Trabajadores, la Ley General de la Seguridad Social y el Estatuto Básico del Empleado Público, además de contener cinco disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y catorce disposiciones finales.

El objetivo principal de este decreto-ley es la simplificación y mejora del nivel asistencial de la protección por desempleo, así como completar la transposición de la Directiva (UE) 2019/1158, referente a la conciliación de la vida familiar y laboral de progenitores y cuidadores.

Compatibilidad del subsidio con la actividad laboral

Entre las modificaciones más destacadas se encuentra la ampliación del colectivo con derecho al subsidio por desempleo, incluyendo a personas menores de 45 años sin cargas familiares y a trabajadores con menos de seis meses cotizados. Además, se permite compatibilizar los subsidios con la actividad laboral por cuenta ajena durante un máximo de 180 días, y se establece la compatibilidad del subsidio con percepciones económicas obtenidas por asistencia a acciones de formación profesional o prácticas académicas.

Prevalencia de convenios colectivos autonómicos

Se establece la prevalencia de los convenios colectivos autonómicos sobre los estatales en determinadas condiciones, buscando fortalecer el ámbito autonómico de negociación.

Nuevo permiso de lactancia acumulada y subsidio para víctimas de violencia de género

El decreto también introduce un nuevo permiso de lactancia acumulada sin necesidad de acuerdo con la empresa. Otra medida importante es la creación de un subsidio para mujeres víctimas de violencia de género, equivalente en cuantía al subsidio ordinario por desempleo. Además, se anuncia la elaboración de una Estrategia global para la reincorporación al mercado laboral de desempleados de larga duración, con medidas en empleo, formación y seguridad social.

La mayoría de las modificaciones entrarán en vigor el 1 de noviembre de 2024, salvo las relativas a la prevalencia de los convenios autonómicos y el permiso de lactancia, que se aplicarán a partir del 23 de mayo de 2024.

Ver todas las novedades



● Patronal y sindicatos firman el nuevo convenio del transporte de viajeros por carretera hasta 2027

Unos 1.500 trabajadores se beneficiarán de una subida salarial del 3,5% para este año

La Federación Regional de Organizaciones y Empresas de Transporte de Murcia (FROET) ha suscrito con los tres sindicatos representativos –UGT, CCOO y USO– el nuevo convenio colectivo del transporte de viajeros por carretera para servicios regulares y discrecionales, que será de aplicación entre los años 2024 y 2027.

El acuerdo alcanzado establece para este año una subida del 3,5% en todos los conceptos salariales, excepto la antigüedad. Para los años posteriores será del 2,5% para 2025 y 2026, y del 3% para 2027.

En cuanto a la antigüedad, la subida es de un punto más cada anualidad, esto es, del 4,5% para este año, el 3,5% en 2025 y 2026, y el 4% en 2027.

Otras mejoras alcanzadas son en el plus de atención continuada en las estaciones de autobuses, que pasa de 50 a 70 euros al mes. Asimismo, en los periodos de vacaciones no se tendrán en cuenta los 14 festivos recogidos en calendario laboral.

La aplicación del convenio, que beneficiará a unos 1.500 trabajadores del transporte de viajeros por carretera, es de obligado cumplimiento, una vez que sea publicado en el Boletín Oficial de la Región de Murcia (BORM).

Accede al texto del convenio



● El Tribunal de Justicia de la UE declara ilegal el tramo autonómico del impuesto sobre hidrocarburos y abre la puerta a indemnizaciones masivas

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) ha declarado ilegal el tramo autonómico del impuesto especial sobre hidrocarburos, vigente entre 2013 y 2018, por ser contrario a la Directiva 2003/96.

La sentencia, emitida el pasado 30 de mayo, establece que la normativa que permitía a las comunidades autónomas fijar tipos diferenciados de este impuesto es incompatible con la legislación europea.

El TJUE argumentó que la Directiva 2003/96, que establece el marco comunitario para la imposición de productos energéticos y de la electricidad, no permite a los Estados miembros autorizar a regiones o comunidades autónomas a aplicar tipos impositivos distintos para el mismo producto y uso dependiendo del territorio de consumo.

La sentencia subraya que estas excepciones solo pueden ser permitidas en los casos específicamente previstos por la Directiva, situación que no se cumplía en el tramo autonómico del impuesto especial sobre hidrocarburos.

Este fallo abre la puerta a reclamaciones por parte de los contribuyentes que se vieron afectados por este impuesto durante los años en que estuvo vigente. No obstante, será el Tribunal Supremo de España el encargado de determinar quiénes tienen legitimación activa para solicitar la devolución de las cantidades ingresadas indebidamente debido a este tramo autonómico.



La decisión del TJUE podría tener un impacto significativo, tanto para las arcas públicas autonómicas como para los consumidores y empresas que abonaron este impuesto. Se espera que en los próximos meses se esclarezca el procedimiento para las devoluciones y se analicen las implicaciones económicas de esta sentencia.

Próximos pasos

El Tribunal Supremo de España tiene ahora la tarea de definir el alcance de las devoluciones y establecer un marco claro para que los afectados puedan reclamar los importes correspondientes.

● El programa Kit Digital amplía la ayuda para autónomos y empresas con menos de 3 empleados

El Gobierno de España ha anunciado una expansión significativa del programa Kit Digital, destinado a promover la transformación digital de autónomos y microempresas en el país.



Incremento de la ayuda para autónomos y microempresas

La modificación más notable es el aumento sustancial en la ayuda otorgada a las microempresas y autónomos con menos de 3 empleados. Anteriormente fijada en 2.000 euros, la cuantía de la subvención ahora se incrementa a 3.000 euros, representando un impulso crucial para aquellos negocios más pequeños que buscan avanzar en su digitalización.

Introducción de la categoría «Puesto de trabajo seguro»

Se ha introducido una innovadora categoría denominada «Puesto de trabajo seguro», que incorpora hardware esencial, como ordenadores portátiles o de sobremesa, provistos con características de ciberseguridad avanzadas.

Esta solución busca mejorar la productividad y la seguridad de los datos, permitiendo a las microempresas operar en un entorno digital más protegido y eficiente.

El incremento de la ayuda se puede solicitar de manera retroactiva

Es importante destacar que estas mejoras estarán disponibles de manera retroactiva, lo que significa que las empresas del segmento específico que ya hayan solicitado la ayuda podrán beneficiarse del incremento adicional de 1.000 euros, garantizando así la igualdad de oportunidades y el acceso equitativo a los recursos digitales.

Convocatoria abierta en junio

Con esta ampliación, se espera que más autónomos y microempresas se beneficien de las oportunidades que ofrece la transformación digital, fortaleciendo así la competitividad y la capacidad de adaptación del sector empresarial español en un entorno cada vez más digitalizado.

La convocatoria para acceder a estas nuevas ayudas se abrirá el próximo mes de junio, facilitando a las empresas interesadas iniciar su proceso de digitalización de manera oportuna y efectiva.

● El Comité Nacional solicita la bonificación en la AP-7 para vehículos pesados, en el tramo San Roque y Málaga

El Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), a través de su departamento de mercancías, ha solicitado formalmente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la implementación de una bonificación en la autopista AP-7 para vehículos de más de 7.500 kg de Masa Máxima Autorizada (MMA). Esta solicitud, dirigida a la directora general de Transporte por Carretera, Roser Obrer Marco, busca mitigar la congestión y reducir los accidentes en la autovía A-7, especialmente en el tramo entre San Roque y Málaga.

Desde el Comité Nacional se destaca que anualmente circulan cerca de un millón de camiones por las carreteras de la comarca, incluyendo 600.000 camiones que transportan mercancías desde Marruecos hacia Europa y 400.000 contenedores de importación y exportación gestionados a través del puerto de Algeciras. Además, grandes empresas como Acerinox, Refinería y Cepsa Petroquímica

contribuyen significativamente al tráfico pesado en la región.

La medida propuesta tiene como objetivo principal descongestionar la autovía A-7, una de las vías con mayor índice de siniestralidad en España debido a la alta densidad de circulación. La bonificación en la autopista AP-7 permitiría desviar parte del tráfico pesado, mejorando la seguridad vial y reduciendo los frecuentes atascos que afectan a esta zona. Asimismo, la iniciativa ayudaría a disminuir los niveles de contaminación asociados a los atascos y al tráfico denso en la A-7.

La carta del CNTC recuerda que el Ministerio de Transportes ha renovado recientemente una bonificación del 43,45% en el tramo de la AP-7 entre Fornells de la Selva y La Junquera. Este precedente se considera un argumento sólido para la implementación de una medida similar en el tramo solicitado.

● Los camiones son los vehículos que tienen mayor índice de rechazo en la ITV

Cada año las estaciones de ITV españolas llevan a cabo la inspección de cerca de 3 millones de vehículos industriales de hasta 3.500 kg, los denominados comúnmente como furgones.



De ese total, el 76% supera la ITV favorablemente en la primera inspección. Así lo muestran los datos publicados anualmente por el Ministerio de Industria y Turismo y que la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV) analiza.

Por su parte, también se inspeccionan alrededor de 600.000 vehículos industriales de más de 3.500 kg, los denominados camiones y cabezas tractoras, de los cuales el 71% supera la ITV favorablemente en la primera inspección; siendo el tipo de vehículo con el mayor índice de rechazo. En total, un 29% de los camiones y cabezas tractoras que acude a las estaciones de ITV a nivel nacional es rechazado por presentar algún tipo de defecto grave.

Los camiones, cabezas tractoras y los furgones, los más antiguos

El elevado índice de rechazo en la ITV está relacionado con el aumento en la edad de los camiones, cabezas tractoras y furgones que circulan por nuestras carreteras, así lo aseguran desde AECA-ITV. El parque automotor de camiones y cabezas tractoras es, de hecho, el que más ha envejecido en los últimos 6 años: su antigüedad ha aumentado un 21%, pasando de una media de 14,2 años en el 2017 a 17,2 años en el 2022.

En el caso de los furgones también ha habido un aumento del 6% en la edad del parque, pasando de una media de 16,1 años en el 2017 a 17 años en el 2022. Se trata de cifras que convierten a los camiones, cabezas tractoras y furgones en los vehículos más antiguos del parque automotor español, muy por encima de la media nacional, que alcanza los 14,9 años.

Aumenta 78% los camiones implicados en siniestros de más de 10 años y sin ITV

Pero hay un dato que genera aún mayor preocupación. De acuerdo con la DGT, el número de camiones

y cabezas tractoras de más de 3.500 kg implicados en siniestros viales con fallecidos, de más de 10 años y sin la ITV ha aumentado un 78% en los últimos años (entre 2019 y 2022). Una cifra que, en el caso de los furgones de hasta 3.500 kg, alcanza el 9%.

A esta información se suma el hecho de que no tener la ITV en vigor es la segunda causa de las infracciones cometidas por los conductores de camiones y furgones, superada únicamente por el exceso de velocidad.

“Un parque automotor envejecido, vehículos con un elevado número de defectos y con una alta ratio de incumplimiento en la ITV convierten a los camiones, cabezas tractoras y furgones en un sector que requiere nuestra atención. Si queremos mejorar la seguridad de estos vehículos, debemos tomar medidas para que, mientras se va rejuveneciendo el parque, podamos asegurarnos de que aquellos que circulan por nuestras carreteras lo hagan cumpliendo con los estándares mínimos de seguridad”, concluye Guillermo Magaz, director gerente de AECA-ITV.

Frenos: el defecto más detectado en la ITV

En camiones y cabezas tractoras de más de 3.500 kg, el tipo de defecto que más se detecta es en el capítulo de frenos, ocupando el 29% del total. Le siguen los fallos en alumbrado y señalización, con un 20, %; y, en tercer lugar, están los defectos en acondicionamiento exterior, carrocería y chasis, con un 13%

En cuanto al tipo de defectos más detectados en furgones de hasta 3.500 kg, los datos muestran que el 24% de los fallos corresponden al capítulo de alumbrado y señalización; en segundo lugar, están los defectos en ruedas y suspensión, que ocupan el 21%; y, en tercer lugar, los fallos en emisiones contaminantes, que representan el 14% del total de defectos detectados en la ITV.

Fuente: AECA

Actualidad

La Unión Europea aprueba el Reglamento Euro 7 de emisiones de vehículos

La Unión Europea ha promulgado el Reglamento (UE) 2024/1257, conocido como Euro 7, que establece estrictas normas sobre las emisiones y la durabilidad de los vehículos de motor. Publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea, este reglamento se enfoca en reducir las emisiones de escape y otros tipos de contaminación derivados de los vehículos en las carreteras europeas.

Normas más estrictas para emisiones y durabilidad

El Reglamento Euro 7 abarca una variedad de áreas clave, incluidas las emisiones de escape, las partículas de frenos y neumáticos, y la durabilidad de las baterías. Para automóviles y furgonetas, se mantienen los estándares actuales de emisiones Euro 6, pero se introducen requisitos más rigurosos para las partículas sólidas. En cambio, para autobuses y camiones pesados, se imponen límites más estrictos para diversos contaminantes, como el óxido nitroso (N₂O), que antes no estaban regulados.

Innovación en vehículos eléctricos

Una de las novedades del Reglamento Euro 7 es la introducción de límites específicos para las emisiones de partículas durante el frenado, especialmente para vehículos eléctricos. Esto refleja el compromiso de la UE con la transición hacia tecnologías más limpias y eficientes.

Objetivos de reducción futuros

Este nuevo reglamento se alinea con el objetivo ambicioso establecido en el Reglamento (UE) 2023/851, que busca eliminar completamente los turismos y furgonetas de combustión interna del mercado europeo para 2035. Aunque estos vehículos seguirán estando disponibles después de esa fecha, se espera que las normativas Euro 7 cubran las emisiones hasta entonces.

Preparándose para un futuro más limpio

A medida que la industria se adapta a estos cambios regulatorios, se anticipa una transición hacia vehículos más limpios y eficientes. Las normas Euro 7 servirán como un paso fundamental hacia un transporte

más sostenible en la Unión Europea, promoviendo la innovación y la adopción de tecnologías que contribuyan a la reducción de la huella ambiental de los vehículos en las carreteras europeas.

30 de junio, límite para solicitar las ayudas para el cambio de tacógrafo y la implantación del CMR electrónico

Como bien sabes, la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia tiene en marcha las ayudas dirigidas a empresas de transporte de mercancías y viajeros por carretera para su digitalización, como parte del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Europeo.

Estas subvenciones, que pueden solicitarse hasta el próximo 30 de junio, suponen una oportunidad para adaptarse a la entrada en vigor de próximas obligaciones, como la de la documentación administrativa de transporte de mercancías o pasajeros y el tacógrafo inteligente de segunda generación.

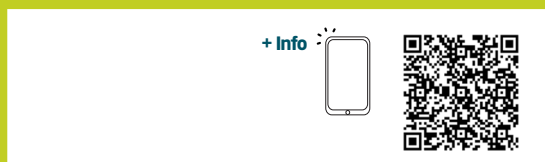
Las empresas podrán solicitar subvenciones para un máximo de dos de las nueve categorías de soluciones de modernización disponibles:

1. Gestión de documentos de control electrónicos.
2. Sistema de tacógrafo inteligente de segunda generación.
3. Integración de documentos de control electrónicos en sistemas de gestión.
4. Implantación de sistemas de planificación de recursos empresariales (TMS/ERP).
5. Implantación de sistemas de ayuda a la explotación (SAE).
6. Actualización de sistemas de ayuda a la explotación (SAE).
7. Servicios de transporte de viajeros.
8. Aplicaciones para reclamaciones por medios electrónicos.
9. Mejora de sistemas de ticketing.

El plazo para solicitar estas ayudas finaliza el 30 de junio de 2024. Cada empresa puede recibir hasta 12.000 euros (o hasta 13.000 euros en el caso del

transporte de viajeros) por cada categoría seleccionada.

Los interesados pueden consultar la convocatoria completa en la Base de Datos Nacional de Subvenciones y presentar sus solicitudes a través de la sede electrónica de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.



El CMR y la Carta de Porte Electrónica se retrasarán probablemente hasta 2026



El Ministerio de Transportes ha comunicado que la obligatoriedad de utilizar el documento de control electrónico para el transporte de mercancías, que inicialmente iba a entrar en vigor el 1 de septiembre de 2024, se retrasará muy probablemente hasta 2026.

Esta decisión ha sido comunicada a las organizaciones del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

El retraso responde a la situación política actual ya que no hay tiempo material para que se apruebe la Ley y se respete el plazo establecido en el Proyecto. Además, se han presentado enmiendas por distintos grupos lo que podría retrasar su entrada en vigor hasta 2026.

El anteproyecto de ley de Movilidad Sostenible, que actualmente se está tramitando en el Congreso, estipula que el documento administrativo exigido para el transporte público de mercancías por carretera debe ser necesariamente digital a partir del 1 de septiembre de 2024.

Sin embargo, la complejidad técnica del proceso, las enmiendas presentadas y la necesidad de más tiempo para adaptarse, retrasarán finalmente la entrada en vigor, dejando claro que la fecha original no es viable.

Actualmente, existe una mesa de trabajo entre el Ministerio y el Comité Nacional del Transporte por Carretera para debatir sobre la digitalización y otros temas relacionados. Este comité agrupa a las asociaciones de transportistas con representatividad en el sector y es uno de los cuatro grupos temáticos que trabajan junto con el Ministerio.

La DGT actúa con firmeza proponiendo medidas urgentes ante el aumento de la siniestralidad

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha anunciado un conjunto de medidas destinadas a reducir la siniestralidad vial en España, tras registrarse un preocupante aumento del 16 % en el número de fallecidos en carreteras durante el primer trimestre del año. Estas iniciativas forman parte de un plan de choque compuesto por ocho acciones concretas, presentadas la semana pasada por la DGT.

Enfoque en el transporte profesional y nuevos puntos de control de velocidad

Entre las medidas destacadas se encuentra el incremento significativo de la vigilancia sobre el transporte profesional. Este esfuerzo implica un aumento en la vigilancia diaria, especialmente enfocada en días laborables, con más controles de alcohol y drogas dirigidos a los conductores profesionales.

Además, se instalarán 95 nuevos puntos fijos de control de velocidad en las carreteras, con un enfoque importante en el uso de cámaras de tramo para monitorear el cumplimiento de los límites de velocidad. Asimismo, se intensificará la presencia de la Agrupación de Tráfico en autopistas y autovías, especialmente en comunidades como Andalucía y la Comunidad Valenciana, donde se ha observado un aumento significativo de fallecidos en vías de alta capacidad.

Más controles de alcohol y drogas

Otra medida relevante incluye un incremento masivo en los controles preventivos de alcoholemia y drogas. Se espera que para finales de año se realicen seis millones de controles de alcoholemia y 120,000 controles de drogas, representando un aumento significativo respecto a años anteriores.

Además, se ha anunciado un refuerzo en la seguridad de los motoristas, con campañas de control más intensivas durante los fines de semana entre junio y octubre, el uso de motos camufladas para detectar infracciones y una campaña de concienciación dirigida específicamente a este grupo.

Estas medidas forman parte de un enfoque integral que abarca tanto la vigilancia y aplicación de normativas como la colaboración con titulares de vías para identificar tramos críticos donde se puedan implementar mejoras en infraestructura.

La CNMC recomienda eliminar restricciones en los cursos de Sensibilización y Reeducción Vial

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha analizado el proyecto de orden ministerial por el que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción (IPN/CNMC/005/24).

La nueva norma regula en detalle la duración, el contenido y los requisitos de estos cursos, que pueden ser de recuperación parcial de puntos y de recuperación del permiso de conducción.

Carnet por puntos y cursos de sensibilización

En España se aplica el permiso y la licencia de conducción por puntos desde 2006. En general, de un saldo de 12 puntos (que puede cambiar al alza, siendo un buen conductor y/o realizando cursos de sensibilización y/o de conducción segura y eficiente; o bien a la baja, si se cometen infracciones de tráfico) se pueden perder puntos, de tal manera que, si se pierden todos los puntos, no se podrá conducir ningún tipo de vehículo.

Nuevo modelo de autorización administrativa

Los centros que daban estos cursos de sensibilización y reeducación vial se gestionaban hasta el año pasado a través de un sistema de concesión administrativa que, como consecuencia de una sentencia del TS de 2023, se ha modificado por un sistema de autorización.

Frente a un sistema de competencia por el mercado (concesión), el nuevo sistema de autorización no establece restricciones cuantitativas (número de operadores) ni cualitativas (precio) al conjunto de operadores que quieran prestar el servicio. Con este modelo, se pasa de un sistema cerrado y con precio fijo a uno abierto y de precio libre, lo que redundará, en general, en beneficio de los consumidores.

Recomendaciones de la CNMC

Aunque la nueva norma aporta algunos aspectos positivos (como permitir la formación online de una parte de los cursos), introduce nuevas restricciones sobre las que la CNMC formula las siguientes recomendaciones:

- Que la participación de las víctimas de siniestros viales en los cursos a través de una asociación que tenga una antigüedad mínima de 3 años sea objeto de justificación desde la óptica de los principios de buena regulación.
- Que se permita que los alumnos de los cursos de recuperación parcial de puntos y de los cursos de recuperación del permiso de conducción compartan formación, junto con otros alumnos del centro de formación.
- Que se eliminen las restricciones a la impartición de los cursos (días y períodos lectivos, jornadas máximas y mínimas, horarios y descansos entre clases).
- Que se justifique adecuadamente la necesidad y proporcionalidad de la exigencia de repetir la parte específica del curso en caso de suspender la prueba de conocimientos de la DGT para recuperar el permiso de conducción.

Fuente: CNMC



Cinco detenidos por la muerte de un conductor en Bélgica tras ser impactado por una tapa de alcantarillado

En un incidente que ha conmocionado a la comunidad de transportistas, Gheorghe Tibil, conductor profesional de la empresa Castillo Trans S.A., perdió trágicamente la vida mientras circulaba por una autopista en Bélgica. Desde CETM han expresado su consternación ante esta fatalidad.

Según declaraciones de la empresa, Tibil se vio sorprendido por el lanzamiento de una tapa de alcantarillado desde un puente, cuando transitaba en dirección hacia Francia por la carretera E42 en la provincia de Lieja, en el sureste de Bélgica lo cual provocó el fatal accidente. CETM, en un comunicado oficial, ha trasladado sus condolencias a los familiares, amigos y compañeros de trabajo del conductor, así como a su esposa, quien lamentablemente presenció la tragedia y resultó herida en el incidente.

Desde CETM se reclama a las autoridades belgas a investigar a fondo este crimen y llevar a los respon-

sables ante la justicia. No podemos permitir que un acto tan cobarde y violento quede impune.

La policía belga ha detenido a cinco individuos, dos de ellos menores. Los cinco arrestados son de la localidad de Andenne, situada en la provincia de Namur, y la noche en la que lanzaron la tapa de una alcantarilla por el puente al paso del camión habían consumido cápsulas de óxido nítrico, según confirmó la fiscalía de Namur.

La comunidad de transportistas en España y Europa ha expresado su solidaridad y apoyo a la familia y allegados de Gheorghe Tibil.

Este incidente pone de manifiesto los peligros que enfrentan los conductores profesionales en las carreteras europeas y ha generado un llamamiento a reforzar la seguridad vial y la protección de quienes trabajan en este sector.

Nuevos controles aduaneros en Reino Unido. Información para conductores



A partir del 30 de abril, DEFRA (el Departamento de Medio Ambiente, Alimentación y Asuntos Rurales) ha introducido nuevos controles Fitosanitarios de importación en las fronteras del Reino Unido. Son controles sobre productos animales de riesgo medio, plantas, productos vegetales y alimentos, y piensos de alto riesgo de origen no animal procedentes de la UE.

Información para conductores

A partir del 30 de abril de 2024, la mercancía de su vehículo podría ser objeto de nuevas inspecciones en un Puesto de Control Fronterizo (BCP). Hay tres formas de saber si tienes que presentarte en un BCP:

1- Utiliza tu "Goods Movement Reference" para saber si necesitas presentarte para una inspección.

Escanea el código QR o visita:



www.tax.service.gov.uk/driver-inspection-notification/start

2- Compruebe si hay mensajes en tu teléfono indicándote que te dirijas a un BCP para una inspección.

3- Compruebe las pantallas de información aduanera (cuando estén disponibles) a bordo del transbordador o del tren; El color naranja junto a la matrícula del vehículo indica que te debes dirigir al BCP.

Bruselas abre un procedimiento de infracción contra España por no transponer la directiva de Euroviñeta

La Comisión Europea ha iniciado un procedimiento de infracción contra España y otros quince Estados miembros por no haber incorporado plenamente a sus normativas la directiva de Euroviñeta. Esta norma comunitaria regula el uso de peajes en las carreteras para financiar el mantenimiento y desarrollo de la red viaria europea, estableciendo criterios específicos para su implantación.

El Gobierno español había declarado previamente que aprovecharía la transposición de esta directiva para clarificar que no se aplicarán peajes en las autovías y carreteras de la Red General del Estado. Sin embargo, Bruselas envió una carta de emplazamiento a España, Bélgica, Bulgaria, Irlanda, Grecia, Croacia, Italia, Chipre, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Polonia, Portugal, Eslovenia y Eslovaquia, señalando que estos países no habían comunicado la plena transposición de las nuevas normas revisadas antes de la fecha límite del 25 de marzo.

La directiva, revisada en 2022, incluye un nuevo sistema de pagos basado en las emisiones de CO2 de los vehículos pesados, promoviendo así la descarbonización del transporte de mercancías por carretera. Los 16 países afectados tienen ahora dos meses para responder y completar la transposición. De lo contrario, la Comisión podría emitir un dictamen motivado, avanzando así en el procedimiento de infracción.

Esta medida busca asegurar que todos los Estados miembros cumplan con las normas comunes sobre el pago de peajes y viñetas, garantizando la recuperación de los costes de construcción, explotación y mantenimiento de las infraestructuras viarias.

El Comité Nacional pide al ministerio una urgente revisión de las ayudas a la renovación de flotas para incluir los camiones de gasoil

En una carta dirigida a la Directora General de Transporte por Carretera, Sra. Roser Obrer Marco, el Presidente del Departamento de Mercancías del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), Carmelo González Sayas, ha expresado preocupación por el estado de las ayudas destinadas a la renovación de flotas de transporte en España.

La misiva, que aborda una serie de preocupaciones críticas en el sector del transporte por carretera, destaca la necesidad de revisar y ajustar las políticas de ayuda vigentes, especialmente en relación con la renovación de vehículos. El Departamento de Mercancías del CNTC ha señalado que las ayudas dirigidas exclusivamente a la adquisición de vehículos eléctricos e impulsados por hidrógeno han tenido un

éxito limitado, en comparación con el agotamiento rápido de los fondos destinados al achatarramiento de vehículos.

González Sayas argumenta que centrar las ayudas únicamente en vehículos eléctricos presenta problemas significativos, como costes elevados, una oferta limitada y una infraestructura de recarga aún en desarrollo. En su lugar, propone un enfoque más realista que incluya una gama más amplia de tecnologías de propulsión, incluyendo vehículos diésel de última generación.

El presidente del CNTC destaca además la importancia de promover medidas intermedias y realistas para alcanzar los objetivos medioambientales, sin comprometer la viabilidad económica de los operadores de transporte ni la competitividad de la cadena logística.

Esta carta llega en un momento crucial, con el plazo de solicitud de ayudas para la renovación de flotas a punto de cerrarse. El llamamiento del CNTC pide una acción urgente para rediseñar las líneas de ayuda de manera más inclusiva y adaptada a las necesidades reales del sector del transporte por carretera.



SUBE

Buenas noticias para el transporte de viajeros por carretera en Murcia

Se firma el nuevo Convenio Colectivo hasta 2027 con un aumento salarial del 3,5% para este año y mejoras en pluses y vacaciones.

Más de 1.500 trabajadores se beneficiarán de este acuerdo que garantiza estabilidad y mejores condiciones laborales en el sector.



BAJA

Los camiones, los vehículos con más rechazos en inspecciones ITV

La ITV desvela un panorama preocupante:

El 29% de los camiones no supera la inspección por graves defectos.

- Son los vehículos más antiguos del parque automotor español (17,2 años de media).
- Los accidentes de camiones sin ITV han aumentado un 78% en 3 años.
- Los frenos son el punto débil de los camiones, seguidos de luces y carrocería.

¿La solución? Más ayudas para rejuvenecer flotas y más flexibilidad en el uso de carburantes fósiles.

¡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.

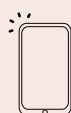
Cómo calcular el precio

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/gasoil



2024		Precio medio en surtidor (PVP) (€ / litro)
Desde	Hasta	
07/05/2024	13/05/2024	1,5123
30/04/2024	06/05/2024	1,5312
23/04/2024	29/04/2024	1,5417
16/04/2024	22/04/2024	1,5588
09/04/2024	15/04/2024	1,5605
02/04/2024	08/04/2024	1,5516
19/03/2024	25/03/2024	1,5401
12/03/2024	18/03/2024	1,5324
05/03/2024	11/03/2024	1,5425
27/02/2024	04/03/2024	1,5523
20/02/2024	26/02/2024	1,5613
13/02/2024	19/02/2024	1,5583
06/02/2024	12/02/2024	1,5279
30/01/2024	05/02/2024	1,5129

Matriculaciones

DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y AUTOBUSES

Abril 2024

VEHÍCULOS INDUSTRIALES	Ago 23.	Sep 23.	Oct 23.	Nov 23.	Dic 23.	Ene 24.	Feb 24.	Mar 24.	Abr 24.
Industriales ligeros >3,5 <=6 Tn.	84	38	46	68	63	62	79	78	122
Industriales medios >6 <=16 Tn.	359	214	265	275	328	321	369	356	450
Industriales pesados >16 Tn.	2.092	1.453	2.777	2.618	1.957	2.390	2.211	2.211	2.310
Industriales pesados rígidos	560	311	409	434	533	499	473	415	519
Tractocamiones	1.532	1.142	2.368	2.184	1.424	1.891	1.738	1.796	1.791
TOTAL VEHÍCULOS INDUSTRIALES	2.532	1.705	3.088	2.961	2.348	2.773	2.659	2.645	2.882
Autobuses y autocares.	128	633	349	380	278	279	393	389	377
Microbuses (más de 9 plazas).	98	492	304	329	212	235	327	307	103
TOTAL AUTOBUSES, AUTOCARES Y MICROBUSES	30	141	45	51	66	44	66	82	480
TOTAL VEH.INDUSTRIALES Y AUTOBUSES	2.663	2.338	3.437	3.341	2.626	3.052	3.052	3.034	3.362

Evolución de matriculaciones de vehículos industriales

Matriculaciones de Vehículos Industriales y Autobuses | Abril 2024

Fuente: ANFAC/FACONAUTO



Conductores asalariados de camiones	Número de contratos	% variación mes anterior	% variación mismo mes año anterior
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
OCTUBRE 2023	1.247	38,25	-14,12
NOVIEMBRE 2023	1.486	19,17	14,31
DICIEMBRE 2023	888	-40,24	13,55
ENERO 2024	1.140	28,38	17,65
FEBRERO 2024	955	-16,23	-3,24
MARZO 2024	824	-13,72	-25,09
ABRIL 2024	1.065	29,25	19,13

Contratos a conductores de camiones 2023-2024 en Murcia

Evolución de los contratos a conductores de camión de 2023 a 2024



Exportaciones

Mes	Miles kilos	Miles €
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
ago-23	177.639	224.523
Sep-23	140.174	191.894
Oct-23	154.580	229.365
Nov-23	223.954	321.395
Dic-23	251.544	341.880
Ene-24	249.393	344.774
Feb-24	255.354	335.007
Mar-24	259.344	350.584

EVOLUCIÓN DE EXPORTACIONES Murcia - Europa



Mes	Miles kilos	Miles €
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
ago-23	879.470	1.128.162
Sep-23	815.479	1.126.896
Oct-23	936.672	1.376.318
Nov-23	1.309.266	1.946.667
Dic-23	1.432.584	2.107.580
Ene-24	1.373.551	2.115.786
Feb-24	1.342.910	2.055.574
Mar-24	1.354.845	2.194.316

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



Cursos CAP Bonificables

255 € asociados y 295 € no asociados, tasas incluidas

Autónomo socio: 210€ y no asociados 235€, tasas incluidas

Froet - CIT San Ginés

- 3 al 7 de junio, lunes a viernes

Froet - Molina de Segura

- 5 al 14 de julio, fines de semana

CURSOS SUBVENCIONADOS EN EL 90% POR EL PLAN DE AYUDAS DEL MITMA EXPEDIENTE F24/2023

Para empresas de transporte de mercancías.

Froet - San Ginés

- CAP FORMACION CONTINUA.
- 19 al 28 de julio, fines de semana
- 22 al 26 de julio, lunes a viernes

Importe: 29.24€

Froet - Molina de Segura

- ADR
- 5 al 7 de julio, fin de semana

Importe: 24.34€+ tasa

Froet - Molina de Segura

- CAP FORMACION CONTINUA.
- 10 al 14 de junio, lunes a viernes
- 14 al 23 de junio, fines de semana

Importe: 29.24€+ tasa



Subvencionado por el Gobierno de España - Ministerio de Transportes, Movilidad Sostenible, con cargo al Plan de Ayudas 2023.

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 2024**. Llámanos y concertamos una visita

WWW.FROETFORMACION.ES

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



CURSO ACTUALIZACIÓN DEL TACOGRAFO INTELIGENTE. TIEMPOS DE CONDUCCION Y DESCANSO. PAQUETE DE MOVILIDAD

Fecha: 7 de junio / Horario: viernes de 16.00 a 21.00 horas.

Importe: 80€ socios y desempleados/ 90€ no socios, bonificable (+10%gestión). Descuento para autónomos.

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

Fecha: inicio 27 de mayo / Horario: lunes a jueves de 16:30 a 21:30 horas.

Importe: 1300€+ tasas. bonificable / *INCLUYE ADR obtención (permiso c).

CARRETTILLAS ELEVADORAS. NORMA UNE 58451-2016

Fecha: consultar fechas / Horario: consultar / Importe: 120€. Bonificable 100% (+20% gestión)

OBTENCIÓN ADR BÁSICO Y CISTERNAS.

Fecha: consultar fechas / Horario: viernes de 15:30 a 20:30h, 1º sábado y domingo de 8:00 a 14:00h, 2º sábado y domingo de 8:00 A 13:00H.

Importe: *ADR básico 250€ + tasa, socio y desempleados 200+ tasas.

*Cisternas: No socio 140€+tasas, socio y desempleados 110€+tasas.

**JUNTO: No socio 390€+tasas, socio y desempleados 310€+tasas.

ACOMPAÑANTE DE TRANSPORTE ESCOLAR

Fecha: 24 de junio / Horario: lunes de 8:30 a 14:30 horas. / Importe: 25€

SIMULADOR DE CONDUCCIÓN PARA VEHICULOS Y CISTERNAS ADR

Disponible todo el año / Importe: 50€ por alumno. Bonificable para grupos (consultar precios)

ACCESO PLATAFORMA ONLINE DE COMPETENCIA PROFESIONAL

Disponible todo el año / Importe: 60€+IVA socios y desempleados/ 90€+ IVA no socios

Posibilidad de adquirir los manuales.

CURSO COMPETENCIA PROFESIONAL MERCANCÍAS. MODULO DERECHO CIVIL Y MERCANTIL

Fecha: 21 de mayo al 4 de julio de 2024. / Horario: Viernes 16:00 A 21:00 y sábados 9:00 A 14:00.

Importe: 395€ (incluido acceso a la plataforma)

PRACTICAS CORRECTAS DE HIGIENE ALIMENTARIA EN EL TRANSPORTE DE ALIMENTOS

Disponible todo el año / Importe: 20€

CURSOS DE EXCEL. TODOS LOS NIVELES

Disponible todo el año online / Grupos de 20 horas por videoconferencia con profesor. Inicio el 13 de junio

Importe: consultar. Bonificable por Fundae

CURSOS DE INGLES. TODOS LOS NIVELES

Disponible todo el año online. / Grupos de 20 horas por videoconferencia con profesor. Inicio el 6 de junio

Importe: consultar. Bonificable por Fundae

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.

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.

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

Evolución *FroetGas* de carburantes



Precio medio del carburante en el mes de mayo de 2024



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

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



	GASÓLEO	GASOLINA 95 Gasolina de protección
	Precio asociados 1,325 € 1,365 € P.V.P.	Precio asociados 1,480 € 1,520 € P.V.P.
Precio España	1,435 €	1,600 €
Precio Murcia	1,425 €	1,610 €

	GASÓLEO A				
FROET - Andamur	La Junquera 1,308 €	Pamplona 1,376 €	San Román 1,387 €	Guarroman 1,382 €	Llers 1,388 €

Gasóleo

	Sin impuesto	Con impuesto
España	90,2	155,2
Alemania	87,9	173,9
Austria	88,5	168,4
Bélgica	89,7	181,1
Bulgaria	82,1	138,1
Chequia	88,4	154,5
Chipre	93,3	159,9
Croacia	90,8	161,4
Dinamarca	92,1	174,7
Eslovaquia	89,9	156,8
Eslovenia	78,6	156,0
Estonia	96,7	160,6
Finlandia	102,8	190,7
Francia	87,2	177,7
Grecia	95,5	171,1
Hungría	93,0	165,4
Irlanda	86,3	175,7
Italia	85,8	180,0
Letonia	90,3	168,6
Lituania	85,5	153,1
Luxemburgo	88,9	155,6
Malta	55,3	121,0
Países Bajos	97,1	180,9
Polonia	89,7	157,2
Portugal	87,7	162,4
Rumania	89,2	150,5
Suecia	93,8	162,6
MEDIA	88,8	168,7

Gasolina sin plomo

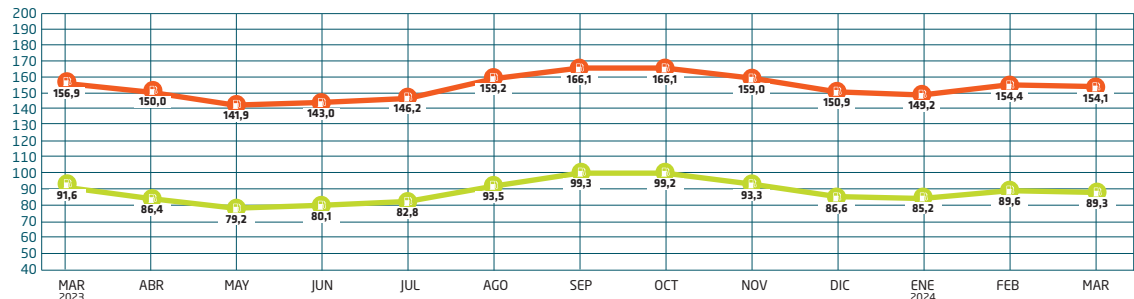
	Sin impuesto	Con impuesto
España	91,2	167,7
Alemania	84,7	190,8
Austria	79,6	166,5
Bélgica	84,0	174,3
Bulgaria	76,7	135,6
Chequia	79,2	157,3
Chipre	85,4	154,0
Croacia	81,9	159,4
Dinamarca	99,0	209,3
Eslovaquia	84,6	168,0
Eslovenia	73,3	153,7
Estonia	92,7	178,8
Finlandia	84,0	193,7
Francia	91,4	192,6
Grecia	86,8	196,4
Hungría	89,0	163,5
Irlanda	79,3	177,6
Italia	83,4	190,6
Letonia	86,1	174,2
Lituania	81,5	155,0
Luxemburgo	86,3	165,2
Malta	58,6	134,0
Países Bajos	92,2	208,0
Polonia	84,7	155,8
Portugal	89,3	180,9
Rumania	84,0	148,3
Suecia	84,9	167,9
MEDIA	85,8	180,2

Precios MAYO 2024 (Expresado en Cént. euro/litro)

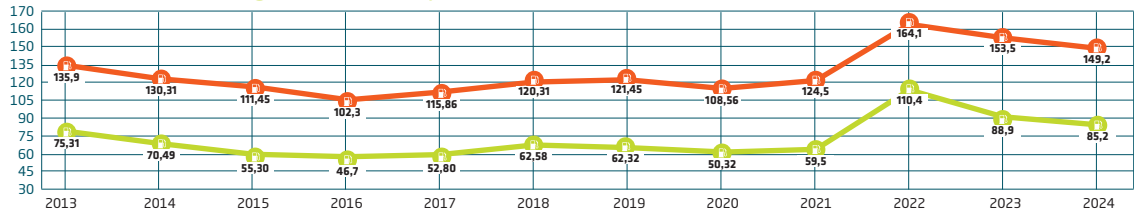
Fuente: Ministerio de Industria y Energía

Medias mensuales del gasóleo en España

Con impuesto Sin impuesto



Medias anuales del gasóleo en España





Evolución del Crudo Brent

Media anual
(Expresado en \$/barril)



Media mensual

MES	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ENERO	55,46	69,07	60,21	63,74	55,29	86,04	83,88	79,15
FEBRERO	56,07	65,61	64,48	55,48	62,37	94,22	83,45	81,72
MARZO	52,41	66,75	58,59	33,96	65,62	112,57	79,37	84,77
ABRIL	53,80	71,78	71,64	27,00	65,30	105,99	83,36	89,33
MAYO	51,40	77,05	70,27	32,54	68,31	112,06	75,75	
JUNIO	47,61	75,88	63,07	40,66	73,39	117,54	74,98	
JULIO	49,24	75,01	64,29	43,19	74,25	105,14	79,88	
AGOSTO	51,82	73,84	56,52	45,03	70,48	97,66	85,13	
SEPTIEMBRE	55,49	79,10	62,22	41,85	74,83	90,59	92,67	
OCTUBRE	57,66	80,59	59,65	41,41	83,76	93,69	88,88	
NOVIEMBRE	62,81	65,87	62,71	44,00	80,78	90,76	81,91	
DICIEMBRE	64,05	57,64	65,17	48,02	74,88	81,55	78,40	

Fuente: Cinco Días

Evolución de empresas y autorizaciones

Vehículos de servicio público:
mercancías y viajeros (abril 2024)

Empresas transportistas
servicio público (abril 2024)

COMUNIDADES			MDP-N			LIGEROS			V.D.			COMUNIDADES			PESADOS			LIGEROS			VIAJEROS		
	MAR.24	ABR.24	Dif. %	MAR.24	ABR.24	Dif. %	MAR.24	ABR.24	Dif. %		MAR.24	ABR.24	Dif. %	MAR.24	ABR.24	Dif. %	MAR.24	ABR.24	Dif. %		MAR.24	ABR.24	Dif. %
ANDALUCÍA	48.473	48.823	0,72	7.675	7.836	2,10	5.703	5.698	-0,09	ANDALUCÍA	10.509	10.530	0,17	4.127	4.190	2,23	498	498	-1,39				
ARAGON	12.574	12.710	1,08	2.055	2.109	2,63	770	768	-0,26	ARAGON	2.272	2.273	0,49	1.250	1.266	1,54	62	62	0,00				
ASTURIAS	5.217	5.258	0,79	1.151	1.166	1,30	963	971	0,83	ASTURIAS	2.075	2.077	0,19	722	729	1,98	74	73	1,37				
BALEARES	5.026	5.071	0,90	1.282	1.321	3,04	2.080	2.096	0,77	BALEARES	932	935	0,11	765	791	2,82	145	148	-3,33				
CANARIAS	544	600	10,29	152	166	9,21	4.057	4.051	-0,15	CANARIAS	108	111	4,85	112	127	8,74	119	118	1,71				
CANTABRIA	4.931	4.939	0,16	683	687	0,59	528	531	0,57	CANTABRIA	1.226	1.224	-0,08	421	427	0,00	38	39	0,00				
CASTILLA Y LEÓN	19.599	19.730	0,67	2.339	2.386	2,01	2.466	2.444	-0,89	CASTILLA Y LEÓN	4.902	4.910	0,12	1.423	1.453	1,79	182	178	0,00				
CASTILLA LA MANCHA	22.287	22.459	0,77	2.335	2.380	1,93	1.554	1.548	-0,39	CASTILLA LA MANCHA	5.737	5.749	0,35	1.495	1.522	1,70	169	168	0,60				
CATALUÑA	37.780	38.078	0,79	13.083	13.342	1,98	6.120	6.118	-0,03	CATALUÑA	10.537	10.581	0,38	8.602	8.751	2,54	333	328	0,00				
CEUTA	117	117	0,00	13	13	0,00	16	15	-6,25	CEUTA	23	23	0,00	9	9	0,00	2	2	0,00				
EXTREMADURA	7.601	7.678	1,01	1.048	1.078	2,86	1.088	1.087	-0,09	EXTREMADURA	2.042	2.049	0,20	488	501	2,09	114	113	0,88				
GALICIA	18.870	19.007	0,73	3.649	3.710	1,67	3.867	3.806	-1,58	GALICIA	4.586	4.592	0,15	2.076	2.113	1,37	246	241	-0,40				
LA RIOJA	2.432	2.466	1,40	370	375	1,35	199	198	-0,50	LA RIOJA	518	515	-0,19	243	248	3,40	10	9	-11,11				
MADRID	21.047	21.237	0,90	11.800	12.067	2,26	6.787	6.762	-0,37	MADRID	4.423	4.443	0,45	6.603	6.714	2,34	258	253	0,00				
MELILLA	79	79	0,00	48	48	0,00	13	13	0,00	MELILLA	20	20	0,00	34	34	13,33	1	1	0,00				
MURCIA	16.874	16.954	0,47	1.234	1.251	1,38	1.528	1.522	-0,39	MURCIA	2.934	2.944	0,27	664	674	1,84	89	89	2,30				
NAVARRA	5.291	5.331	0,76	974	998	2,46	547	555	1,46	NAVARRA	1.493	1.489	-0,20	762	776	1,74	37	37	0,00				
PAÍS VASCO	10.917	11.069	1,39	3.140	3.189	1,56	2.394	2.386	-0,33	PAÍS VASCO	3.354	3.361	0,18	2.025	2.050	1,91	135	132	-1,46				
VALENCIA	34.697	34.917	0,63	5.684	5.786	1,79	3.751	3.737	-0,37	VALENCIA	6.197	6.215	0,37	3.455	3.509	1,86	207	203	-1,47				

Fuente: Ministerio de Fomento

Observatorio de costes

Vehículo frigorífico articulado en transporte internacional

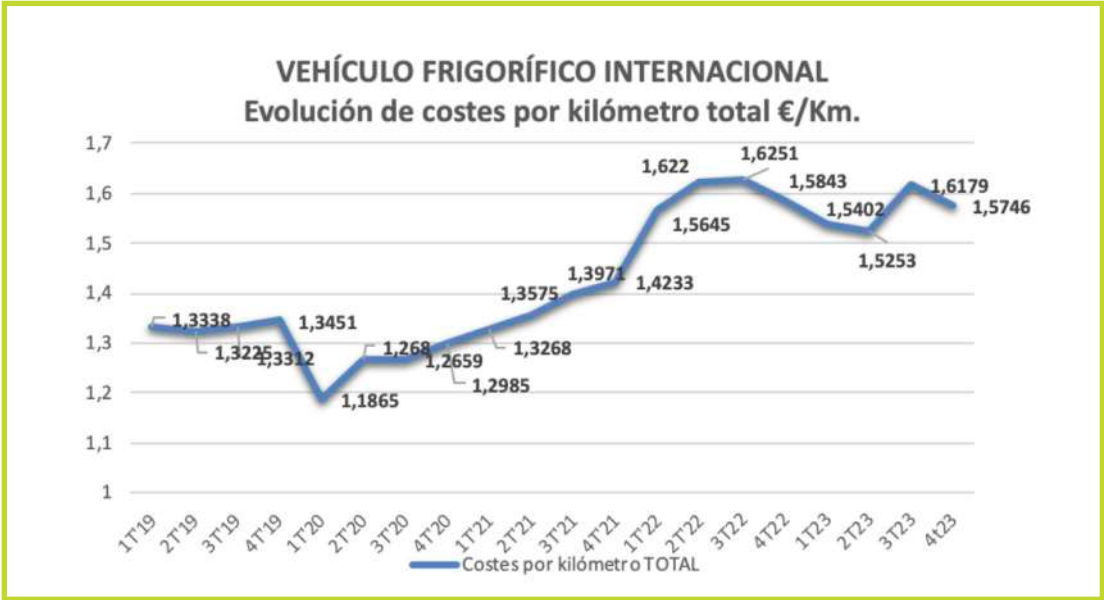
Costes directos a 31 de ENERO 2024

Características técnicas:		
Potencia:	455 CV - 355 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/hora (2.200h)	

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	238.184,85	100,0%
Costes directos	221.788,81	93,9%
Costes por tiempo	78.322,40	33,2%
Amortización del vehículo	24.395,41	10,3%
Financiación del vehículo	7.005,02	3,0%
Personal de conducción	37.648,70	15,9%
Seguros	8.264,21	3,5%
Costes fiscales	1.008,12	0,4%
Costes kilométricos	143.447,35	60,7%
Combustible	73.488,35	31,1%
Consumo de disolución de urea	2.500,16	1,1%
Neumáticos	8.557,92	3,6%
Mantenimiento	3.221,40	1,4%
Reparaciones	6.764,55	2,9%
Dietas	30.654,95	13,0%
Peajes	18.260,02	7,7%
Costes indirectos	14.415,04	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)	1,5748	1,7495
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	118,09	131,21
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,9583	1,0828
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	46,37	51,52



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 ABRIL 2024

La tasa de variación anual del IPC del mes de abril se situó en el 3,3%, una décima por encima de la registrada en marzo.

La tasa anual de la inflación subyacente disminuyó cuatro décimas, hasta el 2,9%.

La variación mensual del índice general fue del 0,7%.

El Índice de Precios de Consumo Armonizado (IPCA) situó su tasa anual en el 3,4%, una décima por encima del mes anterior.

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

- Vestido y calzado, con una variación mensual del 7,1%, que recogió el comportamiento de los precios de la nueva temporada de primavera-verano. Este grupo repercutió 0,249 en el IPC general.

- Hoteles, cafés y restaurantes, que presentó una variación del 0,8%, debida a la subida de los precios de los servicios de alojamiento. Este grupo repercutió 0,118 en el IPC general.

- Alimentos y bebidas no alcohólicas, con una variación mensual del 0,7%, debida al aumento de los precios de casi todos sus componentes. Destacaron las frutas, legumbres y hortalizas, carnes y pescado y marisco. La repercusión de este grupo en el IPC general fue 0,130.

Por su parte, el único grupo con repercusión mensual negativa fue:

- Ocio y cultura, que presentó una tasa del -0,4% y una repercusión de -0,038, por la bajada de los precios de los paquetes turísticos.

EVOLUCIÓN IPC 2022-2024

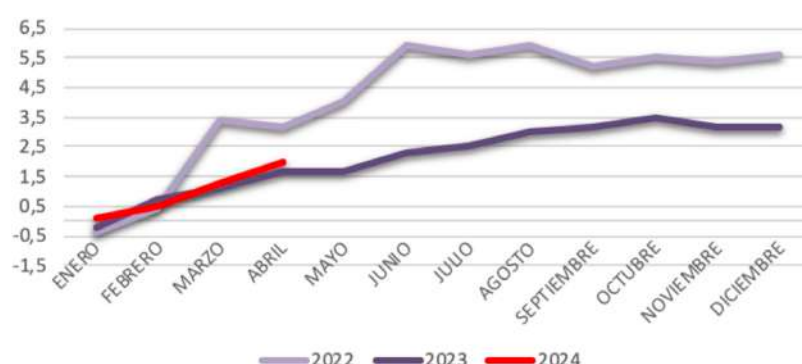


TABLA DE INFLACIÓN

Mes	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ENERO	-1,1 %	-1,3 %	-1,0 %	0,0 %	6,0 %	-0,2 %	0,1 %
FEBRERO	-1,0 %	-1,1 %	-1,1 %	-0,6 %	6,8 %	0,7 %	0,5 %
MARZO	-0,9 %	-0,7 %	-1,5 %	0,4 %	9,8 %	1,1 %	1,3 %
ABRIL	-0,1 %	0,3 %	-1,2 %	1,6 %	9,6 %	1,7 %	2,0 %
MAYO	0,8 %	0,5 %	-1,2 %	2,1 %	10,4 %	1,7 %	
JUNIO	1,1 %	0,4 %	-0,7 %	2,6 %	5,9 %	2,3 %	
JULIO	0,4 %	-0,2 %	-1,6 %	1,8 %	5,6 %	2,5 %	
AGOSTO	0,5 %	-0,3 %	-1,6 %	2,3 %	5,9 %	3,0 %	
SEPTIEMBRE	0,7 %	-0,3 %	-1,4 %	3,1 %	5,2 %	3,2 %	
OCTUBRE	1,6 %	0,7 %	-0,9 %	4,9 %	5,5 %	3,5 %	
NOVIEMBRE	1,5 %	0,9 %	-0,7 %	5,2 %	5,4 %	3,2 %	
DICIEMBRE	1,2 %	0,8 %	-0,5 %	6,4 %	5,6 %	3,2 %	

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 viajeros y mercancías propias 2024

Durante el año 2024 se procederá al visado de las autorizaciones de transporte para las empresas de transporte de viajeros por carretera de acuerdo con lo establecido en el artículo 26 del Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda.

Por lo tanto, aquellas empresas de transporte de viajeros deberán hacerlo en el mes que le corresponda de 2024.

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
JUNIO 2024 Visado viajeros. NIF TERMINADO EN 6					JULIO 2024 Visado viajeros. NIF TERMINADO EN 7			AGOSTO 2024 Visado viajeros. NIF TERMINADO EN NO			

Precios FROET de renovación de tarjetas de transporte (Tasas 2023):

***Tasa visado empresa:**

54,54 € + Gestión 12,10 € = 66,64 €

***Por cada tarjeta:**

54,54 € + Gestión 12,10 € = 66,64 €.

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?

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

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

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

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

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



Junio 2024

10 Lunes siguiente al Día de La Rioja.
17 Fiesta del Sacrificio-Eidul Adha. Ceuta.
17 Fiesta del Sacrificio-Aid Al Adha. Melilla.
24 San Juan. Cataluña y Comunidad Valenciana.

Julio 2024

25 Santiago Apóstol/Día Nacional de Galicia. Cantabria, Galicia, Madrid. Navarra y País Vasco.

Agosto 2024

5 Nuestra Señora de África. Ceuta.
15 Asunción de la Virgen. Nacional.

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, Azerbaiyán, Bélgica, Bielorrusia, Bosnia-Herzegovina, Chipre, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Georgia, Holanda, Irán, Irlanda, Kazajistán, Kirguistán, Kuwait, Letonia, Lituania, Macedonia (FYROM), Moldavia, Montenegro, Noruega, Uzbekistán, Países Bajos, Rusia, Serbia, Suecia, Tayikistán, Turkmenistán, Turquía, Ucrania.

Bienvenida a los nuevos asociados

En el mes de abril de 2024 se han incorporado a la Federación 8 nuevos transportistas, todos ellos se dedican al transporte de mercancías, BIENVENIDOS A FROET.

BARCELO GRAGERA, SALVADOR
CUCIUREANU, LAURENTIU MARIUS
HERMANOS DIAZ CONESA LOGISTICA, S.L
JAVIMIR 2007, SL

RENTIFES 2021, S.L
ROS SOLANO, JUAN FRANCISCO
TRANSPORTANDO BUEN ROLLO S.L.U
WEGROW ENERGY & LOGISTIS, S.L.

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/>