

## CONSULTORIO LABORAL

### PAGO DE LAS DIETAS DE VIAJE

¿Cómo tenemos que registrar el kilometraje que hacen los trabajadores para que sea exento de tributación?

Recientemente la Dirección General de Tributos, en su consultante V0540-24, de 9 de abril del 2024, se ha pronunciado sobre cómo registrar y justificar el kilometraje efectuado (importe exento de tributación, actualmente de 0,26 euros/km) y lo hace en respuesta a una solicitud planteada por una empresa que tiene a trabajadores desplazándose por diferentes localidades en vehículos propios.

La Dirección General de Tributos señala que en caso de utilizar vehículo propio, las cantidades asignadas por desplazamientos quedarán exoneradas de gravamen en la parte que corresponda al cómputo de 0,26 euros por kilómetro recorrido en los viajes cuya realidad se justifique, cantidad a la que procederá añadir los gastos de peaje y aparcamiento. Respecto a la justificación de la realidad de los desplazamientos, la misma podrá realizarse por medio de cualquiera de los medios de prueba admitidos en Derecho, según dispone el artículo 106 de la Ley General Tributaria, si bien corresponderá a los órganos de gestión e inspección de la Administración Tributaria su valoración.

Además, es claro que quien tiene que aportar prueba es la empresa, porque en el caso de gastos de desplazamiento mediante uso de vehículo privado así como los gastos de manutención, deben ser acreditados por el pagador, pues es a quien corresponde justificar el día y lugar del desplazamiento que, junto con el motivo o razón de este, son precisamente los extremos que permiten acreditar que las cantidades (euros por kilómetro o euros por día) establecidas en la norma quedan exoneradas de tributación por obedecer a razones laborales y de desarrollo de su actividad económica.

Es por ello necesario conformar un proceso interno (ya sea informático, manual o cualquier otro método tecnológico) por el que todas las personas trabajadoras cumplimenten los desplazamientos y la causa de los mismos, para acreditar que los kilómetros están motivados en la prestación de servicios.

CATARINA CAPEÁNS AMENEDO es socia de Vento abogados y asesores.

# Ingemar Naval, realidad virtual para el diseño de embarcaciones

La ingeniería viguesa se inició en la tecnología 3D en el 2012, introdujo la realidad virtual en el 2018 y aplica la dinámica de fluidos desde el 2023

Ana F. Cuba

El gerente y propietario de Ingemar Naval Architects, Clemente Lage (Ortigueira, 41 años), estudió Ingeniería Naval en la Escuela Politécnica Superior de Ferrol. Tras un año en Extrugasa, en Valga, en el 2008 decidió emprender de la mano de un compañero de universidad, y luego continuó solo. Así nació la empresa, con sede en Vigo: «Empezamos con cosas sencillas, trabajando con la flota de marisqueo de la Illa de Arousa, gracias a que la cofradía nos dio la oportunidad. Durante dos años hicimos 220 proyectos, en el proceso de regularización de embarcaciones».

Con la crisis, llegó el parón. «Lo peor fue en el 2012, con todo frenado. Como me gustaba el diseño de barcos, empecé a formarme de modo autodidacta en diseño 3D. A la flota de bajura o a la de acuicultura del mejillón nadie le ofrecía un barco a medida, algo específico para ellos, siempre se hacía el mismo tipo de buque, con las mismas formas y los mismos estándares», explica. Ahí encontró su primer nicho de mercado, y al año siguiente comenzó a trabajar con Pescanova, «con un primer viaje a Mozambique, para ofrecerle asistencia técnica a su flota». Esta relación se mantiene, con operaciones en países como Argentina.

La tecnología 3D y su conocimiento del sector —«mis padres son armadores en A Coruña»—



Las gafas permiten ver el barco por dentro a tamaño real | OSCAR VAZQUEZ

le abrieron puertas para colaborar «con barcos de pabellón inglés en Celeiro y A Coruña», y hoy ya no depende del mercado gallego: «Estamos en Chile, Argentina y El Salvador (y vamos a empezar en Colombia); Namibia, Mozambique o Cabo Verde; hemos viajado a Nueva Zelanda o las islas Fiyi; y tenemos clientes franceses, ingleses, en Portugal y Noruega». El norte de Europa es su principal objetivo, «por el mayor valor añadido».

Las redes sociales y la inversión en marketing digital han hecho visible a esta firma «a nivel mundial», y «entre eso y las ferias» han ido ganando clientes: armadores y astilleros. En el 2012 se iniciaron en la tecnología 3D y en el 2018 introdujeron la realidad virtual, un enorme salto cualitativo. «Con unas gafas de realidad virtual, conseguí-

mos que el cliente se meta dentro del barco y camine por él, que lo vea a tamaño real. A nosotros nos ayuda a diseñarlo y él verifica si está adaptado a sus necesidades, y a partir de ahí se pueden hacer modificaciones», subraya.

El uso de esta herramienta sitúa a la ingeniería viguesa en una posición puntera: «Nos da exclusividad, porque nadie la está usando». Cuenta que la tripulación del oceanográfico que está fabricando Armón para Holanda «ya ha venido cinco veces a verlo por dentro», y han tenido que ajustarlo a la altura del armador, de dos metros, «para tener visibilidad desde el puente». Su clientela tiene acceso a sus muelles virtuales y puede recorrer las embarcaciones con solo ponerse las gafas que le facilitan.

La firma viguesa diseña barcos

de fibra de vidrio a medida, todos diferentes. Y a partir de ahí crea lo que denomina «molde perdido», una especie de puzle de piezas cortadas por una máquina de control numérico. «Con él le entregamos el manual de montaje al astillero, que lo arma y construye el barco dentro de ese molde», detalla.

Este equipo, formado por ocho personas, entre ingenieros navales y diseñadores, trabaja mano a mano con los astilleros en dos líneas: la profesional —pesca, acuicultura (mejillón), embarcaciones de prácticos y de pasaje— y la de recreo, que incorporaron hace tres o cuatro años —«nos da tranquilidad porque el ritmo es diferente, mucho más intenso, con mucha calidad en los acabados»—.

En su continuo empeño por innovar, esta empresa —cuya facturación crece a un ritmo de más del 20 % anual— aplica desde el año pasado la dinámica de fluidos computacional (CFD) en las siglas en inglés: «Simula cómo va a navegar el barco, lo que le da aún más valor añadido al diseño. Validamos las formas del casco en el ordenador. Es un salto que nos da más calidad, mejor rendimiento, más velocidad, menos consumos...».

El futuro, vaticina, pasará por la impresión de barcos en 3D. Pero además de diseñar, Ingemar también reforma buques, sobre todo, pesqueros, y realiza las pruebas periódicas de estabilidad en puertos de Sudamérica, África y Europa.

## CONSULTORIO EMPRESARIAL

### ALQUILER DE UNA NAVE INDUSTRIAL

Con carácter previo, hablando de un arrendamiento no referido a vivienda, con carácter general, se rige por los pactos que propietario y arrendatario incluyan, y firmen, en el correspondiente contrato.

Así como en el arrendamiento de una vivienda, la ley establece una serie de normas imperativas de obligado cumplimiento que ni por pacto expreso se pueden dejar sin efecto —por ejemplo, en materia de duración mínima—. Todo ello, en razón de venir referido a un derecho protegido por nuestra Constitución: el derecho a una vivienda digna (artículo 47).

En el caso de arrendamientos para otros usos diferentes al de vivienda no rige tal protección reforzada, pues no están destinados a cubrir una necesidad vital si no a una actividad empresarial.

**Tengo una empresa de materiales de construcción y estoy negociando el arrendamiento de una nave industrial. La propietaria tiene otras naves arrendadas y utiliza un modelo de contrato con un clausulado idéntico en todos los casos. Hay un par de aspectos que me gustaría negociar, pero se muestra inflexible. Uno de ellos se refiere a la exigencia de un aval bancario «a primer requerimiento» por la duración del contrato. ¿Qué margen de negociación tengo para forzar algún cambio? ¿Qué implicaciones tiene este aval bancario?**

La libertad de empresa no permite, ni aconseja, establecer normas imperativas, si no estar a lo que las partes libremente acuerden. Ambos empresarios vienen facultados para establecer los pactos, cláusulas y condiciones que tengan por conveniente, con el único límite de «las leyes, la moral y el orden público».

Por tanto, el margen para lograr un cambio en las condiciones será el propio de la posición de fuer-

za, o necesidad, de cada una de las partes y, en su caso, vendrá condicionado por la oferta y la demanda del bien o servicio.

En cualquier caso, el aval «a primer requerimiento» es una garantía de pago reforzada; pues el banco avalista, una vez requerido por la propiedad para el pago, vendrá obligado al pago en todo caso, sin que pueda oponer excusa de ningún tipo. Tal garantía constituye una gran ventaja para el propieta-

rio, pues, prácticamente, elimina los riesgos de impago; y una carga para el arrendatario, pues —además del coste financiero que ha de pagar al banco avalista—, normalmente, dicha entidad financiera exige al avalado una contragarantía sobre la que recuperar el dinero.

En definitiva, si la propiedad exige un aval a primer requerimiento para firmar el contrato, la empresa interesada en el arrendamiento de la nave, tendrá que valorar su verdadero interés y las alternativas, además de cuantificar el coste económico y el riesgo que supone otorgar dicho aval.

CARUNCHO & TOMÉ.

Abogados y asesores fiscales.

Miembro de HISPAPURIS.

[www.caruncho-tome.com](http://www.caruncho-tome.com)