

Las cadenas de suministro

El coste del transporte por carretera en Europa alcanza máximos históricos

La subida del diésel y la carencia de conductores ponen el sector al límite

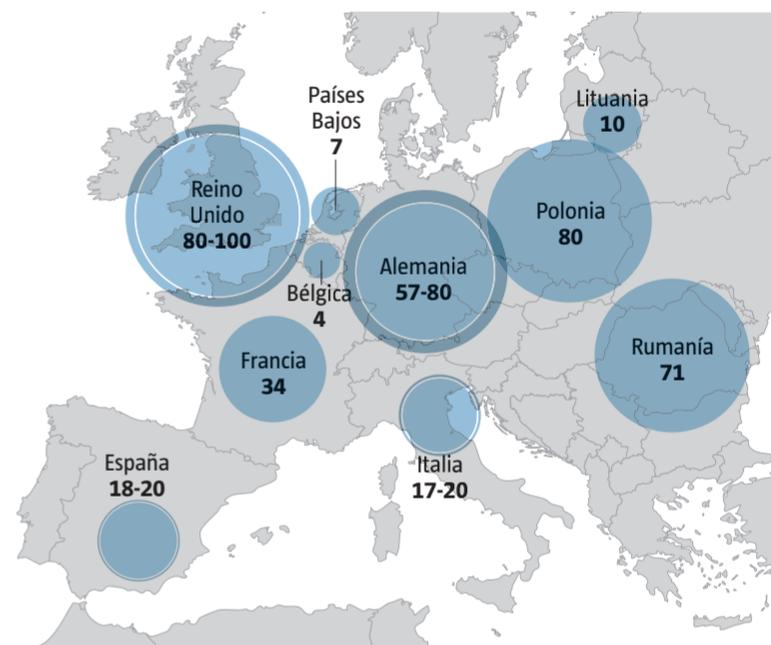
Transporte por carretera en Europa

Índice europeo de tarifas de transporte por carretera, primer trimestre del 2022



Escasez de camioneros en el 2021

Miles de conductores que faltan para satisfacer la demanda



FUENTES: IRU / Upply / TI: The European road freight rate development benchmark

LA VANGUARDIA

PIERGIORGIO M. SANDRI
Barcelona

Nunca había sido tan caro transportar mercancías por las carreteras de Europa.

De acuerdo con el estudio *The European road freight rate development benchmark* recién publicado por la IRU (Organización Mundial del Transporte) junto a las consultoras Upply y Ti, el índice del coste de transporte se encuentra en máximos históricos. Está un 7,5% más alto si se compara con la situación de hace un año y lleva cuatro trimestres consecutivos al alza.

El sector, una pieza clave para la economía europea (más de la mitad de las mercancías viajan por carretera), vive una coyuntu-

El alza del combustible ha incrementado la factura global hasta niveles nunca vistos

ra adversa en la que influyen varios factores. La demanda de productos en la fase postcovid se ha disparado. Baste con pensar en el boom del comercio electrónico y en el ahorro acumulado, lo que ha creado desequilibrios.

“Las empresas ahora han entendido que la logística acaba siendo su problema principal. Ya no tiene sentido invertir en gastos

Un negocio que mueve 37.000 millones

■ En España el 95% de las mercancías se mueve por esta vía y el 75% de las exportaciones españolas hacia Europa tiene lugar por carretera. Debido al incremento de los precios y de la actividad, el sector (muy atomizado y con más de 100.000 empresas) tiene un volumen de negocio de más de 37.000 millones y prevé este año un crecimiento de entre el 15% y el 20%. El precio del diésel en el primer trimestre en España se ha encarecido un 37% (un 63% si se compara con enero del 2021). Como resultado, las tarifas domésticas (es decir, para transporte dentro de la Península) también están en máximos históricos. Hacia el extranjero la situación tampoco está mejor. La ruta entre Madrid y París está entre las más caras de Europa (unos 1,525 euros por kilómetro), debido al hecho de que la economía de Francia ha registrado hasta ahora mejores números, con un consumo sostenido de bienes.



de marketing, porque aquí la clave es conseguir que haya producto para vender”, comenta Mickael Devena, vicepresidente para el Sur de Europa y Latinoamérica de la consultora y plataforma logística project44.

El primer elemento que pesa en la factura es el encarecimiento del combustible. El diésel, después de desplomarse en el confinamiento en el segundo trimestre del 2020, ahora en el primer trimestre estaba un 52% más caro que en aquel entonces y sigue casi un 20% más elevado que antes de la covid.

Como si no fuera suficiente, hay que contar con otro factor añadido: el coste de los camiones para el transporte de la mercancía. Ante la falta de componentes para los vehículos (como por ejemplo los semiconductores), ahora conseguir un camión nuevo es más difícil y más caro (el precio promedio para la tractora se sitúa entre los 90.000 y los 100.000 euros).

“Hay marcas que han subido los precios de venta en hasta 18.000 euros”, comentaba Enric Antonio, de los concesionarios BMC, durante la edición del Salón Internacional de la Logística (SIL) de Barcelona. Según fuentes del sector, los tiempos de espera para conseguir un vehículo nuevo pueden llegar al año.

Una de las consecuencias de este atasco es el aumento de los precios de los camiones de segunda mano. El extremo se da en

EE.UU., donde, según datos de Refinitiv, se han encarecido un 40% respecto a los precios del 2020, mientras que en España estaríamos en el orden de un repunte del 20%. De hecho, la falta de disponibilidad hace que los camiones de uno o dos años sean casi tan caros como los nuevos.

El sector además arrastra un

Los camiones nuevos han subido de precio, y los de segunda mano se han disparado

El 20% de la mercancía en Europa llega con retraso, y la guerra ha agravado la escasez de mano de obra

Camiones por la AP-7

En España el 95% de las mercancías se mueve por carretera y el

75% de las exportaciones españolas hacia Europa tiene lugar mediante vehículos pesados

problema estructural que se ha agravado con la guerra de Ucrania y es la falta de conductores. A finales del 2021, antes del conflicto, entre 380.000 y 425.000 puestos de transportistas estaban vacantes en Europa, de los cuales 80.000 correspondían a Polonia y 10.000 a Lituania.

A partir del 24 de febrero del 2022, Ucrania anunció el estado de emergencia militar, que impuso automáticamente la prohibición de salir del país a los hombres de entre 18 y 60 años, lo que ha generado una pérdida adicional de mano de obra. Algunos empleadores en Europa han rescindido contratos laborales a los conductores rusos y bielorrusos.

Esto significa que, además de los conductores que faltaban a finales del 2021, más de 166.000 camioneros de Ucrania, Bielorrusia y Rusia que trabajaban en Europa podrían haber dejado sus puestos de trabajo debido al conflicto, con el resultado que en el Viejo Continente faltan ahora más de 500.000 camioneros. Esto hará, según el mencionado estudio, “crecer las presiones al alza sobre los salarios”, lo que contribuirá a aumentar la factura para las empresas del sector.

No es algo que se vaya a solucionar en breve. El 72% de los conductores profesionales de camión en Europa tiene más de 50 años, y no hay relevo generacional, los jóvenes ya no quieren ser camioneros. A escala mundial el 24% de los puestos de conductores profesionales no se cubre. Además, solo el 2% de este colectivo son mujeres, un porcentaje susceptible de mejorar.

Otra consecuencia de estas distorsiones son los retrasos en la entrega de mercancía que viaja por carretera. El porcentaje de envíos que no llegan a tiempo (en función de la ventana temporal de su designación inicial) en la actualidad roza el 20%, cuando antes de la pandemia se llegaba al 10%, según un estudio de project44.

Una nueva normativa europea que ha entrado en vigor este año (Mobility Package) añade más tensiones al sector. En efecto, prevé la vuelta al país de matriculación del coche cada ocho semanas. La medida pretende frenar la deslocalización administrativa ficticia de las empresas de transporte hacia el Este de Europa para ahorrar costes.

Pero, según Scan Global Logistic, así sacará del mercado entre un 7,5% y un 12,5% de la capacidad, ya que el camión no estará disponible durante su regreso, y esto añadirá costes por hacer los viajes con camiones mayoritariamente vacíos: más emisiones y más escasez de vehículos.

“La demanda se ha vuelto muy volátil. Las empresas tienen dificultad para que la mercancía llegue a tiempo y tienen que tener información para ser flexibles y tomar alternativas”, apunta Michel Devena. “Hay que asumir que los tiempos de entrega se alargarán. Se ha acabado el *just in time*”, advierte.●

La mala imagen y las condiciones laborales alejan de la profesión a los jóvenes

Se busca camionero



XAVIER CERVERA

Un conductor con su camión entrando en el puerto de Barcelona

P.M. SANDRI Barcelona

Solo uno de cada cuatro conductores en España es menor de 50 años, así que en una década se perderá más del 30% de esta fuerza laboral por falta de relevo generacional”, alertaba Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic).

La profesión cotiza a la baja en toda Europa. En el 2008 había 3.600.000 personas que se dedicaban a ser conductores profesionales de vehículos pesados en el Viejo Continente. En la actualidad estamos en menos de tres millones. El 42% de los conductores europeos se va a jubilar dentro de 10 años. Y los jóvenes no se apuntan.

La última encuesta llevada a cabo por la IRU (International Road Transport Union) detectó que, pese a que la mayoría estaban satisfechos con su trabajo, el 20% de los camioneros no lo estaba en absoluto.

Una razón es la imagen que arrastra el sector. Por ejemplo, el 44% de los franceses tiene una percepción negativa de este trabajo. El hecho de tener que pasar largas temporadas fuera de casa también echa para atrás a muchos colectivos. El 87% de los conductores de más de 55 años considera que es una limitación que frena el ejercicio de la profesión.

En cuanto al escaso atractivo que ejerce para las mujeres, ellas reclaman zonas de descanso más equipadas, con espacios separados y garantías de seguridad. Ante esta carencia estructural, desde asociaciones como Astic se pide “una mayor flexibilización de los requisitos para

contratar a personal extranjero que trabaje como transportista”.

Según el sindicato europeo ETF (European Transport Workers Federation), “la escasez de conductores debido a la falta de puestos de trabajo decentes se ha disparado en los últimos meses. Con la pandemia y los cierres que paralizaron el sector de los autobuses y autocares, un número importante de sus conductores encontraron trabajo en otros lugares. Sin unas condiciones dignas en el transporte por carretera, no debe sorprender que los jóvenes y

Uno de cada cinco chóferes de vehículos pesados dice que no está satisfecho

las mujeres muestren poco interés por incorporarse a este sector, mientras que también resulta cada vez más difícil convencer a los conductores profesionales de que no abandonen su trabajo”.

Para la IRU, “aunque la automatización cambiará en el futuro la profesión, no alterará en el futuro la demanda de conductores profesionales”. Para mejorar la situación, se multiplican las propuestas: desde rebajar las cotizaciones a la Seguridad Social hasta simplificar y abaratar el acceso a la profesión (que puede costar hasta 6.000 euros).

La Generalitat esta semana ha formalizado un ciclo de FP para que el próximo curso cinco institutos públicos catalanes ofrezcan un grado medio de Conducción de Transporte por Carretera. Hay camino por delante.●



XAVI JURIO