

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera ha realizado una encuesta entre sus asociados para analizar esta situación que está complicando la operatividad y competitividad de estas empresas

El transporte internacional por carretera alerta de las serias dificultades para renovar sus flotas, lo que les dificulta dar respuesta a la demanda creciente

- *Los plazos de entrega de los camiones nuevos sufren de total incertidumbre o son extraordinariamente dilatados, superando con frecuencia el año de espera.*
- *Los vehículos pesados de nueva matriculación cuestan hasta un 50 % más que en 2020 y los usados apenas pueden encontrarse.*
- *El sector español del transporte internacional de mercancías por carretera ha transportado 24,1 millones de toneladas en el 2º trimestre, un 0,3 % más que en el mismo periodo de 2021.*

Madrid, 3 de noviembre de 2022.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) alerta de las enormes dificultades que están encontrando sus empresas para renovar sus flotas de camiones con plazos de entrega que superan el año y precios hasta un 50 % más caros que en 2020. Una situación que está afectando seriamente a su habitual dinámica de renovación de vehículos, dañando sus cuentas de explotación y su eficiencia y sostenibilidad.

Con el objetivo de analizar esta situación que tanto está complicando el trabajo de las compañías de transporte de carga por carretera que operan en nuestro país y más allá de nuestras fronteras, esta patronal ha realizado una encuesta entre sus empresas afiliadas. El 63 % de las empresas encuestadas dispone de flotas de más de 100 camiones. El mismo porcentaje corresponde a las que han respondido que el plazo de renovación para sus vehículos se sitúa entre 3 y 5 años. Únicamente un 3,3 % ha contestado que ni ha comprado, ni solicitado ofertas para nuevos camiones en los últimos 2 años. De las que sí lo han hecho, dos de cada tres reflejan volúmenes de compra de hasta 50 camiones, pero un 6 % lo hace para volúmenes de más de 150 unidades.

«La antigüedad media de los camiones en España, que cuenta con un parque rodante de 560.000 vehículos, aproximadamente, supera los 13 años en 2021 frente a los 11 años de nuestros vecinos europeos. No es así en el caso de nuestras compañías asociadas que destacan por renovar sus flotas con menos de 4 años de media. La situación actual, además de afectar a la eficiencia operativa de cara a los cargadores y exportadores, daña el compromiso de nuestras empresas con la sostenibilidad del transporte y provocará tensiones muy acusadas en los precios del mismo para combatir la erosión de las cuentas de resultados; no hay que olvidar que otras partidas de coste como los seguros, peajes, componentes, combustibles o personal también están experimentando encarecimientos de doble dígito desde hace más de un año», destaca Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC.

En relación a los plazos de entrega, la encuesta muestra que algo más de la mitad de las respuestas refieren que son muy cambiantes e inciertos y que no hay plazo firme para entregarlos en una fecha concreta y, en otros casos, cuatro de cada diez reflejan que, si bien dichos plazos de entrega están fijados por contrato, son muchos más dilatados que los de anteriores ejercicios, superando con frecuencia el año de espera.

A pesar de la coyuntura económica actual, el sector español del transporte internacional de mercancías por carretera ha transportado 24,1 millones de toneladas en el segundo trimestre del año, un 0,3 % más que en el mismo periodo de 2021. Una demanda creciente a la que cada vez es más difícil atender por falta de camiones.

¿Cuánto cuesta un camión?

La crisis de materias primas y los cuellos de botella en las cadenas de producción y logísticas, además de distorsionar por completo los calendarios de renovación de los vehículos pesados, también ha provocado un aumento brutal de sus precios. La encuesta realizada por ASTIC muestra que un tercio de las respuestas refleja subidas de entre el 30 % y el 50 %, respecto a la situación anterior a octubre de 2020 y con perspectiva de nuevos incrementos inmediatos.

«El denominador común en todas las respuestas es la “incertidumbre”, lo que nos da una idea de la inquietud que esta situación genera entre estas empresas, por si no fuese suficiente con la acuciante escasez de conductores: unos 20.000 profesionales, según el último estudio de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU), se necesitarán en el inmediato futuro en nuestro país», asegura el directivo de ASTIC y miembro de la Ejecutiva de la IRU.

El precio de una cabeza tractora de tipo medio se situaba entre 85.000 y 100.000 euros antes de octubre de 2020 y un remolque, alrededor de 27.000 euros para carga general, 50.000 para frigorífico y 70.000 una cisterna. Actualmente esa misma cabeza tractora cuesta por encima de 130.000 euros, a lo que hay que añadir más de 35.000 euros del semi-remolque general, por no hablar de los frigoríficos que superan los 65.000 euros o los 100.000 euros de las cisternas.

Qué es ASTIC

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) es una organización sin ánimo de lucro de origen español nacida en 1960 e integrada actualmente en la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), con sede en Ginebra. ASTIC trabaja para mejorar las condiciones del sector del transporte en España, teniendo en cuenta que trabajan en un ámbito europeo. Actualmente cuenta con más de 200 afiliados.

Prensa ASTIC: Laura Ordóñez - 629 766 425 - prensa@astic.net