

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) quiere aclarar que el servicio de transporte pesado por carretera tiene una repercusión casi despreciable en el precio final del llamado “oro líquido” tras un comunicado emitido esta semana por la OCU

El coste del transporte pesado por carretera en el precio del litro de aceite de oliva no llega a 2 céntimos

Madrid, 15 de septiembre de 2023.- El transporte pesado por carretera tiene un impacto muy bajo -menos de 2 céntimos- en el precio final del litro de aceite de oliva, que se ha disparado un 52,5 % en lo que llevamos de año y un 116 % desde agosto de 2020. La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), decana de las patronales del transporte profesional terrestre en España, quiere dejar claro que el servicio de transporte tiene una repercusión mínima, casi despreciable, en el precio final del llamado “oro líquido” tras un comunicado emitido esta semana por la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) sugiriendo que la subida del 8,6 % del diésel en agosto podría encarecer el precio del transporte de mercancías y, como consecuencia, aumentar aún más el precio de los alimentos, incluyendo el aceite de oliva.

«Transportar 21.000 botellas de litro de aceite de oliva en camión entre la provincia de Jaén, por ejemplo, y Madrid (unos 370 kilómetros) cuesta menos de 400 euros; sólo hay que realizar una sencilla operación aritmética y quedará claro lo que estamos señalando», explica Marcos Basante, presidente de ASTIC. El transporte pesado de mercancías por carretera es el eslabón de la cadena de producción, suministro y distribución que menos impacta en la formación del precio final de este tipo de productos.

«El hecho de que hoy una botella de aceite cueste más del doble que hace apenas tres años, a pesar de ser uno de los productos incluidos en la rebaja del IVA aplicada del 10 % al 5 %, no tiene nada que ver con las tarifas de los servicios de transporte», recalca Basante, quien agrega que «la subida de los costes de producción del aceite de oliva, sobre todo de los fertilizantes; y factores climáticos como la sequía y las altas temperaturas, que llevan dos años afectando a nuestros olivares, se traduce en mucha menos producción y, por tanto, en precios mucho más elevados».

En el periodo abril-junio las tarifas en el mercado europeo del transporte de mercancías por carretera, en contra de lo que le ha sucedido al combustible, los costes salariales, los peajes, los neumáticos, los seguros, el precio del crédito o los propios camiones, han tendido a bajar por tercer trimestre consecutivo, según el Índice Europeo de Tarifas de Transporte por Carretera elaborado por la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU), Upply y Ti. En el caso concreto de España, los datos del último Observatorio de Precios del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MiTMA), correspondientes al primer trimestre de 2023, reflejan la brecha existente entre costes y precios del transporte de mercancías por carretera en nuestro país. «Entre el primer trimestre de 2022 y el mismo tramo de 2023, los costes de nuestro sector han crecido 6,3 puntos por encima de los precios que perciben los transportistas», concluye el presidente de ASTIC.

[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 240 afiliados.