

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) analiza los principales desafíos a los que se enfrenta el próximo año este sector estratégico

El transporte de mercancías por carretera prevé un 2024 marcado por la ralentización de su crecimiento, el continuo aumento de sus costes y la consolidación de operaciones M&A

- Costes sociales, financieros y de mantenimiento elevados, camiones y componentes más caros, seguros más gravosos o peajes prohibitivos como los nuevos de Alemania o Austria, basados en las emisiones de CO2 que emite cada vehículo, disparan los gastos de las empresas de transporte
- La IRU prevé un agravamiento de la escasez de conductores en Europa con un 11 % de vacantes sin cubrir en 2024. Esta falta de capacidad continuará limitando la oferta de transporte en Europa que, junto con los altos costes, previsiblemente presionarán los precios al alza

Madrid, 20 de diciembre de 2023.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) prevé para el sector español del transporte de mercancías por carretera un 2024 lleno de retos, cambios e incertidumbres; éstas últimas generadas por un panorama macroeconómico difícil (tipos de interés e inflación elevados) y por las tensiones geopolíticas y los conflictos bélicos actuales, donde la adaptabilidad y la gestión eficiente de recursos serán claves para navegar en este entorno económico y regulatorio complejo. En este contexto, **destacan tres tendencias: la ralentización del crecimiento del sector, el alza de sus costes y movimientos corporativos en el campo de las fusiones y adquisiciones** con empresas de transporte tanto en el lado comprador como en el lado vendedor.

«Vivimos tiempos convulsos que también afectan al transporte por carretera. Es complicado realizar previsiones acertadas a corto plazo. Sin embargo, si se cumplen las últimas previsiones macroeconómicas de la UE, que no son demasiado optimistas con vientos de estancflación, la demanda de servicios de transporte de mercancías también se estancará», explica Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro del Comité Ejecutivo de Presidencia de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU), quien agrega que *«como factores endógenos dentro del propio sector, las previsiones de la IRU apuntan a un agravamiento de la escasez de conductores en Europa con un 11 % de vacantes sin cubrir en 2024. Esta falta de capacidad continuará limitando la oferta de transporte en Europa, algo que, junto con los elevados incrementos de costes, previsiblemente presionarán al alza los precios de los servicios de transporte».*

En 2024 este sector continuará enfrentándose a costes sociales muy elevados después de que el Gobierno decidiera este año subir las bases máximas de cotización un 8,6 % (las empresas españolas de transporte por carretera soportan una carga social anual por cotizaciones 1.000 euros superior a las alemanas por cada conductor). *«No podemos olvidar que los salarios de los conductores es la principal partida de gasto, junto con el combustible, para una empresa transportista»,* recuerda Valdivia. Asimismo, **los camiones y muchos de sus componentes, como los neumáticos, también se han encarecido, así como los seguros, los costes de mantenimiento y el coste financiero** para las compañías que han adquirido préstamos o financian su circulante.

Capítulo aparte merecen los peajes: muchos de los nacionales han incrementado su precio y países como **Alemania** (los transportistas podrían llegar a pagar hasta un 83 % más que antes) **o Austria han encarecido sus tarifas** al introducir el criterio de las emisiones de CO2 que emite cada vehículo. Una práctica que, probablemente, aplicarán otros Estados miembros de Europa central y oriental durante 2024. El Gobierno español, sin embargo, parece ratificarse en que, al menos a corto plazo, no se implantarán esos peajes en nuestra red vial.

«Todos estos costes disparados continuarán erosionando la capacidad de mantener los márgenes de nuestras empresas de transporte. Afortunadamente, los combustibles han cesado en la presión inflacionista respecto a los peores momentos de 2022, donde su precio llegó a incrementarse hasta un 40 %, pero siguen siendo aún sustancialmente más caros que en 2021», señala el directivo de ASTIC.

En 2024 cabe esperar que continuemos asistiendo a movimientos corporativos relevantes en el campo de las fusiones y adquisiciones con empresas de transporte tanto en el lado comprador como en el lado vendedor, con la **Región de Murcia como principal foco de operaciones**. Para muchos fondos de inversión se trata de un sector atractivo por el crecimiento sostenido que ha mantenido durante la última década, por su enorme importancia (más del 70 % de las mercancías que se mueven en Europa viaja en camión y el 75 % de nuestras exportaciones a la UE también se mueven por carretera), por su atomización (en 2021 operaban en España 105.902 empresas de transporte de mercancías, según Cesce) y por el auge del comercio electrónico.

Tenue luz al final del túnel en el 2º semestre de 2024

Tras vivir unos años en los que la inflación se ha disparado, impactando directamente en el gasto de los consumidores, no sólo en España sino también en el resto de países, **en 2024 se volverá a tasas de inflación del 3 % en las economías desarrolladas, cada vez más cerca del objetivo del 2 %**, según los analistas económicos, que también confían en que el Banco Central Europeo, que parece que por fin ha pisado el freno deteniendo la escalada de tipos de interés que inició en verano de 2022, **mantenga los tipos a este nivel hasta la segunda mitad de 2024, punto en el que empezarán a bajar de manera gradual**. Respecto a la **economía española**, diferentes organismos apuntan a que en 2024 **crecerá entre un 1,4 % y un 2 %**; ésta última es la previsión de crecimiento del PIB del propio Gobierno.

El transporte pesado de larga distancia, el que realizan nuestras empresas asociadas, crecerá en 2024 muy ligeramente respecto a este año, en torno al 1,6 %. Sin embargo, el transporte por carretera de nuestro país, en términos generales, se espera que registre descensos de volumen, al menos hasta la primera mitad del próximo año. Respecto al largo plazo, el último informe publicado por Transport Intelligence apunta a **una media de crecimiento anual para el transporte de mercancías europeo de un 2,3 % en el periodo que llega hasta 2027**. El volumen de negocio en Europa acumulará un crecimiento entre el presente ejercicio y 2027 que estará en torno al 10,5 %. *«Lo llamativo es que esta consultora británica pronostica que en España este crecimiento acumulado será mayor, del 10,6 %»*, destaca Ramón Valdivia.

Algunos datos nos hacen vislumbrar la luz, aunque sea tenue, al final del túnel: **2023 ha sido un buen año en cuanto al número de matriculaciones de vehículos industriales**, pese a los problemas de stock. En noviembre se han matriculado cerca de 3.000 unidades, un 17 % más que en noviembre de 2022, según los últimos datos publicados por las asociaciones de fabricantes (Anfac), concesionarios (Faconauto) y vendedores (Ganvam). Según estas organizaciones, este año se superarán las cifras prepandemia, creciendo a doble dígito, aunque prevén que **para 2024 el crecimiento se ralentice**. **El segundo dato moderadamente optimista es el consumo de gasoil por parte de camiones pesados que recorren largas distancias: en 2023 ha subido respecto al año pasado**.

A nivel mundial, el transporte por carretera está inmerso en una transformación sin precedentes. Este sector debe responder a la creciente demanda de transporte (las previsiones apuntan a un incremento del 50 % para 2050) con la **obligación por parte de Bruselas de lograr la neutralidad de emisiones** contaminantes en ese mismo año. Todo esto en un contexto de aumento de precios, costes e inversiones y ante una **escasez cada vez más insostenible de conductores de camión** (más de tres millones de puestos de transportista se encuentran vacantes en el mundo). En el ámbito nacional, este sector está pendiente de cuál será el rumbo del nuevo Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. **«Desde el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), al que pertenecemos, ya hemos solicitado una reunión con el ministro Óscar Puente para explicarle nuestras necesidades y reivindicaciones»**, concluye Valdivia.

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 240 afiliados.

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