



Carretera. iStock

Dos caras de una misma moneda: el nuevo año que espera a las empresas

Mientras que los sectores aéreo y urbano se muestran optimistas, el marítimo vaticina un 2024 de incertidumbre por la nueva entrada del sector en el mercado de derechos de emisión. De su lado, la logística y la carretera apuntan a un año marcado por la falta de conductores y la inflación.

Juan Díaz Riquelme

Hay que seguir avanzando. Las empresas del sector del transporte, la movilidad y la logística miran al nuevo año con optimismo, pero sin dejar atrás la incertidumbre de un contexto socioeconómico difícil. Mientras el transporte aéreo se alza con optimismo y el ferrocarril marca hitos significativos, el transporte por carretera, la logística y el ámbito marítimo adoptan una postura más reservada, anticipando un 2024 que se vislumbra complejo. Así lo ven algunos de los actores consultados por elEconomista.es.

Aviación

Desde la Asociación de Líneas Aéreas (ALA), Javier Gándara proyecta un 2024 marcado por el crecimiento, aunque con un atisbo de incertidumbre. El presidente de la patronal de las aerolíneas apunta que cada vez es más difícil realizar previsiones de-

bido a los cambios en los hábitos de consumo, dada la tendencia a adquirir billetes con menor antelación en comparación con años anteriores.

Sumergiéndonos en cifras concretas, hasta el pasado mes de octubre de 2023 se había registrado un aumento del 8% en el número de pasajeros en comparación con octubre de 2019, estableciendo así un récord histórico. Asimismo, el aumento del 13% en los asientos ofertados para este mercado de invierno en comparación con 2019 sugiere un año de posibles récords históricos de tráfico aéreo en España, según Gándara.

Además, el presidente de ALA expresa su confianza en que se avance hacia el cielo único europeo en 2024, aunque lo aborda con cierto escepticismo. También plantea la posibilidad de que tengan lugar

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

avances en la liberalización de las Torres de Control de varios aeropuertos, temas que espera poder abordar con el nuevo gobierno.

Ferrovionario

El ferrocarril, por su parte, se prepara para una fase crucial en 2024: la segunda fase de liberalización. La empresa italiana Iryo, inmersa en una fase de estabilización de negocios, mira hacia el futuro con la esperanza de alcanzar la rentabilidad en los próximos años. Simone Gorini, CEO y General Manager de Iryo, destaca los extraordinarios resultados obtenidos desde su entrada en España en noviembre de 2022.

Desde su llegada, Iryo ha logrado adquirir el 25% de la cuota de Alta Velocidad en España y gestionar el 30% de las frecuencias totales, superando los 5,2 millones de viajeros. Con una tasa de ocupación media del 66%, que alcanza el 70% en el corredor de Andalucía, la empresa celebra un rendimiento en línea con sus previsiones y planes de negocio. Al mirar hacia el futuro, Simone Gorini no descarta la posibilidad de expandir sus destinos, analizando regiones como Galicia y el Corredor Mediterráneo en la segunda fase de liberalización.

VTC y Taxi.

La empresa líder en el sector de las VTC, Cabify, anticipa un crecimiento próximo a las cifras registra-

Se espera un aumento de un 1,6% en el transporte de mercancías por carretera

das en 2023. Destacan la relevancia cada vez mayor de la movilidad corporativa, que ha experimentado transformaciones en los últimos años, influyendo en las previsiones de desplazamientos diarios.

También las alternativas de micromovilidad, como motos, patinetes y bicicletas, continúan ganando terreno, ya sea como método de transporte único o combinado con otras opciones, como el transporte público colectivo. De su lado, el sector del taxi expone que esperan superar las cifras de ocupación del taxi previas a la pandemia en 2024. Jesús Fernández, vicepresidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM), advierte que, desde su perspectiva, la liberalización no es el camino y aboga por más regulación para respaldar tanto al taxi como a las VTC.

Carretera y Logística

En este año 2024, el transporte por carretera se enfrenta a tiempos convulsos, con previsiones marcadas por una incertidumbre considerable, generada por la coyuntura económica y los conflictos geopolíticos actuales. A pesar de la complejidad para realizar pre-



Avión. eE

visiones a corto plazo, se vislumbran dos tendencias que podrían persistir, al menos durante el primer semestre del próximo año: la ralentización del crecimiento de este sector y el aumento de sus costes.

En cuanto a la ralentización, las previsiones macroeconómicas de la UE, poco optimistas con vientos de estanflación (estancamiento de la economía y alta inflación), sugieren que la demanda de servicios de transporte de mercancías también se estancará. Desde la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU) se espera que la escasez de conductores empeore nuevamente, dejando el 11% de las vacantes sin cubrir en 2024.

Respecto al aumento de costes, este sector se enfrenta a desafíos considerables. Desde el aumento de las bases máximas de cotización en un 8,6% hasta los costos elevados de camiones, neumáticos, seguros y peajes. La implantación de estos últimos

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

se ha frenado en España a cambio de promover la multimodalidad y el transporte de mercancías por ferrocarril, aunque a cambio se está experimentando una subida de los precios en los que ya existen.

Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), recalca la importancia de los salarios de los conductores y señala que los costes seguirán erosionando la capacidad de mantener los márgenes de las empresas de transporte. Además, prevé nuevos movimientos relevantes en el campo de fusiones y adquisiciones de empresas de transporte durante 2024.

En cuanto a las previsiones de movimiento de mercancías por carretera, espera un crecimiento leve del transporte pesado de larga distancia, alrededor del 1,6% en comparación con este año. Sin embargo, se prevén descensos de volumen, al menos hasta la primera mitad del próximo año, en el transporte por carretera en términos generales.

Francisco Aranda, presidente de la patronal UNO logística explica que después de un año complejo en el que el sector logró mantener niveles positivos en cuanto al movimiento de mercancías, considera que la falta de ahorro de los hogares, las consecuencias de la subida de los tipos de interés y el aumento del desempleo afectarán a la economía y provocarán una contracción del consumo.

“Aunque es temprano para realizar pronósticos precisos, la situación económica de España deberá mejorar considerablemente para evitar recortes en el gasto y las inversiones por parte de consumidores y empresas”, advierte Aranda. En este contexto, España destaca por tener una de las mayores cotizaciones sociales pagadas por las empresas en porcentaje del PIB en comparación con otros países europeos. Esta situación, según Uno Logística, perju-

dica la competitividad de las compañías nacionales. El presidente de la patronal también esgrime que las intenciones del Ministerio de Trabajo podrían restar productividad a las empresas y frenar nuevas inversiones. “Se plantea la necesidad urgente de que España emprenda reformas estructurales para mejorar la productividad y la competitividad internacional”, asevera el presidente de la patronal.

Marítimo:

El transporte marítimo inicia un nuevo período con una buena dosis de incertidumbre por el conflicto del Mar Rojo. A esto hay que sumar la entrada en vigor de la nueva regulación europea que incluye al transporte marítimo en el comercio de derechos de emisión, cuyos efectos están por ver en cuanto al comportamiento del mercado y de los clientes. Lo que es claro es la diferencia entre los tráficos transoceánicos, para los que no existe alternativa de transporte, y en que las principales navieras de contenedores ya han anunciado los extracargos que aplicarán en sus diferentes rutas, y los tráficos de TMCD en que los clientes pueden optar por la alternativa “solo carretera” si le ofrece mejores condiciones económicas. “Por tanto, estaríamos ante la paradoja de la vuelta de tráficos del mar a la carretera y sus negativos efectos socioambientales, justo lo que se pretendía reducir, echando por tierra el trabajo de muchos años en pro de la intermodalidad marítima” señala Pilar Tejo Directora técnica de SPC-Spain. Tanto esta asociación como la European Shortsea Network (ESN) se han pronunciado al respecto y solicitado una moratoria para su aplicación.

Pese a que en España contamos ya con un programa de ecoincentivos marítimos que podrían paliar, en parte, el impacto negativo de los ETS, “es necesario introducir mejoras en este programa para que cumpla mejor sus objetivos, y conseguir un ecoincentivo europeo que premie los beneficios socioambientales al territorio europeo”, reclama Tejo.

