

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

El volumen de transporte de mercancías por carretera crecerá ligeramente en 2025 en un contexto de enorme incertidumbre por la inestabilidad económica en la UE, la inseguridad jurídica y el aumento de costes que erosionará la rentabilidad

- 2024 ha superado las expectativas iniciales desde una perspectiva macroeconómica, estableciendo una base sólida para comenzar 2025 con un panorama más favorable, si bien la situación de nuestros clientes clave -Francia y Alemania- impactará negativamente en el transporte internacional
- El próximo año las empresas transportistas se enfrentan a gravosos peajes por emisiones de CO₂, cada vez más implantados en Europa; a la volatilidad del precio del petróleo por la guerra en Oriente Próximo y al alza en los costes laborales, de los seguros, camiones y neumáticos.

Madrid, 12 de diciembre de 2024.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) prevé que el sector español del transporte de mercancías por carretera crezca **moderadamente** en 2025 en un entorno de gran incertidumbre, generada principalmente por la volatilidad regulatoria, la ambigüedad jurídica y el alza de los costes, sobre todo en lo relacionado con los peajes para camiones basados en emisiones de CO₂, que ya funcionan en varios países de Europa y que durante el próximo año continuarán extendiéndose por este continente. Al mismo tiempo que los principales mercados de nuestras exportaciones por carretera, como **Alemania y Francia, están anunciando posibles reducciones del consumo y la actividad industrial que afectarán a nuestras rutas de transporte internacional.**

«La actividad del transporte pesado está íntimamente ligada a la evolución del PIB; se podría decir que somos el “termómetro de la economía”. Por eso, si se cumplen las previsiones de varios organismos que sitúan el crecimiento de nuestro PIB en 2024 en torno al 2,8% y del 2,3% para 2025, podemos afirmar que nuestro sector también crecerá en conjunto, aunque será precisamente el internacional el que pueda sufrir retrocesos debido a la coyuntura negativa de Francia y Alemania», explica Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro del Comité Ejecutivo de Presidencia de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU).

El transporte de mercancías por carretera movió en España 418 millones de toneladas, casi un 8% más que el mismo trimestre de 2023. **«Con esta evolución, todo apunta a que 2024, año “singular” en el que nuestro Ejecutivo ha trabajado con los presupuestos de 2023, cerrará con el mejor resultado de actividad desde hace más de una década. Un ascenso que se produce fundamentalmente por los flujos domésticos en un 2024 marcado por la inflación y la incertidumbre económica en el contexto europeo, especialmente en países clave para nuestro tráfico internacional como Alemania, que ya ha entrado en recesión; y Francia, que recibe la mitad de nuestras exportaciones por carretera y cuyo déficit público no para de aumentar»,** añade Valdivia. En el contexto comunitario, las últimas previsiones de la IRU (julio) apuntan a un crecimiento del 1,7% del volumen de transporte de mercancías por carretera en 2025, alcanzando los 1,94 billones de toneladas.km en la UE.

2024 también ha sido un buen año en cuanto al número de matriculaciones de vehículos industriales, a pesar de que las previsiones de los fabricantes no eran buenas a comienzos de año. En el acumulado **de enero a noviembre se han matriculado en España 30.064 unidades, un 14,2% más que hace un año,** según las asociaciones ANFAC, Faconauto y Ganvam.

Sin embargo, la inseguridad jurídica y los constantes cambios normativos, tanto a nivel nacional como europeo, en temas tan determinantes en la estructura de costes de nuestras empresas como son el laboral y el energético conforman un panorama desfavorable que erosionará la rentabilidad de las empresas de este sector en 2025. **«La inseguridad jurídica se aprecia, por ejemplo, en la política medioambiental que dicta Bruselas que aún parece albergar dudas en favorecer un mix energético que incluya los combustibles renovables; y, a nivel nacional, en los constantes anuncios de reducción de la jornada laboral que emanan de nuestro Gobierno»**, asegura el directivo de ASTIC.

Algunos ejemplos de inestabilidad legislativa en nuestro sector son la norma que obligaba a que los camiones regresaran cada ocho semanas al centro operativo de su empresa de transporte, dentro del Paquete de Movilidad, y que la Justicia europea ha tumbado este año; las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE); la modernización de los tacógrafos de segunda generación; o la estructura impositiva de los combustibles.

2025 también será testigo del aumento de los costes del sector. Además del mayor precio de los camiones, neumáticos y seguros, no podemos olvidar los peajes cuyas tarifas se calculan según las emisiones de CO₂ del vehículo. Un gravamen que ya está implantado en Alemania, República Checa, Austria y Hungría y que el 1 de enero de 2025 empezará a funcionar en Suecia, Dinamarca y Países Bajos. El Gobierno español, sin embargo, parece ratificarse en que, al menos a corto plazo, no se implantarán en nuestra red vial.

El próximo año este sector continuará enfrentándose a costes sociales muy elevados; así como a la volatilidad de los precios del crudo, teniendo en cuenta el impacto del conflicto en Oriente Medio.

Pasividad del Ministerio de Óscar Puente

«El transporte por carretera es absolutamente estratégico para nuestra economía y el bienestar de nuestra sociedad, por eso nos parece muy grave que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible no dedique a este sector la atención que merece», asegura el vicepresidente de ASTIC.

En febrero el Ministerio y el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), del que forma parte ASTIC, nos reunimos para impulsar los **cuatro grupos de trabajo que aúnan las principales preocupaciones del sector** y que fueron creados en la anterior legislatura (**falta de conductores profesionales, descarbonización, digitalización y aplicación efectiva de la Ley de Cadena de Transporte**). *«Desde entonces, no se ha avanzado prácticamente nada. Y esto es muy preocupante. Es imprescindible fomentar una comunicación más regular y efectiva entre ambas partes y que nuestras demandas sean escuchadas para que puedan traducirse en soluciones prácticas para nuestras empresas»*, destaca Ramón Valdivia.

El sector español del transporte por carretera, que cuenta con un parque de aproximadamente 360.000 camiones, es el responsable de transportar el 96 % de las mercancías que se mueven en España en términos de toneladas.km. (menos del 4 % corresponde al modo ferroviario). El 75 % de las mercancías que nuestro país exporta a la UE se traslada por carretera. Y si nos centramos en nuestras exportaciones hortofrutícolas hacia nuestros socios europeos hasta un 94 % también viaja en camiones españoles. En el ámbito de la UE circulan más de 6,4 millones de camiones que se encargan de mover el 77,8% de las mercancías que se transportan por vías interiores -carretera, ferrocarril, vías navegables interiores y oleoductos-, en términos de toneladas.km.

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