

Transporte de mercancías por carretera



**Un engranaje
esencial en
el motor
de nuestra
economía**



David Ramos

El transporte de mercancías por carretera desempeña un papel crucial en el desarrollo económico de nuestro país. No solo garantiza el flujo de bienes a nivel nacional, sino que también lo hace más allá de nuestras fronteras. Los transportistas son así pilares fundamentales del comercio exterior y su labor contribuye a fortalecer la competitividad de nuestra industria en otros países.

No hay más que coger el coche cualquier día para darnos cuenta de la importancia que tiene el transporte de mercancías por carretera en nuestro país. Este sector es fundamental para el funcionamiento de todo: agricultura, supermercados, fábricas...

“El transporte de mercancías por carretera, en términos de toneladas-kilómetro, es responsable de mover el 96% de nuestros bienes en territorio español y el 75% de nuestras exportaciones a la UE. Se trata de un sector muy dinámico y en constante evolución, que se caracteriza por su transversalidad y su enorme flexibilidad”, declara Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC).

Las buenas infraestructuras de nuestro país han sido fundamentales para la consolidación de este sector. “España es un país de carreteras. Tras China y Estados Unidos, se erige como la nación con más kilómetros de carreteras de alta capacidad (autovías y autopistas) del mundo en relación a su superficie. Esa red vial de nuestro país abarca más de 165.000 kilómetros, de los que el Gobierno central administra unos 26.000 kms; las comunidades autónomas gestionan otros 71.000 kms; y las diputaciones provinciales, los restantes 68.000 kms, aproximadamente”, detalla.

CRUCIAL PARA LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

El sector cerró 2023 con un volumen de negocio global superior a los 55.000 millones de euros, con un crecimiento interanual cercano al 4%. “En estos momentos, hay alrededor de 99.000 empresas con autorización de transporte de mercancías por carretera vigente en nuestro país. El 51% cuenta con un único vehículo,

SENSIBILIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN

Este sector se ha visto acompañado en su crecimiento por el desarrollo de la regulación pertinente. “España cuenta con una de las legislaciones del transporte profesional por carretera más avanzadas de Europa. En los tres últimos años, gracias a las negociaciones entre el Ministerio de Transportes y el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), máximo órgano de representación del sector formado por las asociaciones nacionales de transportistas, incluyendo a ASTIC, se han efectuado significativos avances regulatorios para el sector”, declara Valdivia.

Por ejemplo, destaca el establecimiento de sanciones para quienes incurran en morosidad superior a 60 días o la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores profesionales, “una norma que, hasta la fecha, sólo contemplan las legislaciones española y lusa”, puntualiza.

Al hilo de ello, remarca que ASTIC ha instado a la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU, por sus siglas en inglés) a negociar con los sindicatos una propuesta normativa que avale la extensión de dicha prohibición al resto de países de Europa, apoyándose en los avances legislativos de España y Portugal.

También recuerda que en agosto de 2022 se aprobó un Real Decreto-ley que incluía la denominada Ley de Cadena del Transporte, una normativa que incluye medidas estructurales y de reequilibrio de las relaciones comerciales entre los transportistas y sus clientes. Por ejemplo, contempla la generalización de la contratación por escrito o la prohibición de contratación a pérdidas en el sector del transporte de mercancías por carretera, “con el objetivo de proteger al último eslabón de la cadena de transporte, esto es, al transportista efectivo, emulando así los principios de la Ley de Cadena Alimentaria existente en el sector agrario”, apunta.

Además, señala que “también se ha conseguido una cláusula que hace obligatoria la revisión automática del precio del transporte en los supuestos de variación del precio del gasóleo desde el momento de la contratación hasta la realización efectiva del transporte, así como la reducción de los tiempos de espera de los conductores de 2 horas a 1 hora en las áreas de carga y descarga de las mercancías”.

elevándose al 86% la proporción de compañías con 5 o menos camiones. Y sólo el 2,6% dispone de más de 20. Más del 40% de estas compañías se localizan en Cataluña, Madrid y Andalucía. Actualmente, en nuestro país circulan cerca de 380.000 camiones, que mueven unos 4 millones de toneladas de mercancías al día. Y por volumen de flota de transporte pesado, se sitúan a la cabeza Barcelona, Madrid, Valencia y Murcia”, especifica Valdivia.

Con estos números, es fácil de comprender el peso que tiene también en cuanto a la generación de empleo. “El transporte pesado por carretera, que emplea a más

de 3,3 millones de personas en Europa y genera unos ingresos de más de 460.000 millones euros en el Viejo Continente, da trabajo aproximadamente a un millón de empleados en nuestro país, de forma directa e indirecta”, puntualiza el vicepresidente ejecutivo de ASTIC.

“Se puede decir que el modo de vida de nuestras sociedades no es sostenible sin transporte. Sin camiones, los centros de producción no se conectarían con los centros de consumo, lo que provocaría un desabastecimiento de la población, además de paralizar la actividad de otras industrias, como la automovilística, la ganadera, el comercio o el turismo”, agrega.

PERCEPCIÓN DEL SEGURO

Valdivia (ASTIC) lamenta el incremento de las primas que se ha producido. “En los tres últimos años, los seguros de los operadores de transporte de mercancías por carretera se han incrementado un 8,7% en Europa. En nuestro país, esta subida ha sido incluso mayor, de alrededor del 15%”, puntualiza.

Por otro lado, cree que la relación del sector con el Seguro podría mejorar si se atiende a una particularidad del mismo. “Es un sector en el que hay una elevada subcontratación. Habría que evitar que las diferentes empresas intervinientes en la subcontratación aseguraran varias veces el mismo riesgo”, comenta.



hub internacional del transporte y la logística. Es decir, mayores oportunidades para España de creación de empleo, riqueza e influencia en el plano geopolítico”.

De hecho, España se sitúa a la cabeza del transporte europeo de mercancías. “La competitividad de nuestras empresas a nivel internacional es innegable”, subraya.

TRANSFORMACIÓN DEL SECTOR

FUNDAMENTAL PARA LA EXPORTACIÓN

Además, el transporte por carretera es indispensable para las exportaciones del sector agroalimentario y la industria. “En 2023, se ha vuelto a marcar un hito en el volumen de las exportaciones de bienes españolas, con 383.680 millones de euros, a pesar de la coyuntura internacional marcada por el impacto de la guerra en Ucrania y el conflicto en Oriente Medio. Creo que el indiscutible éxito de la exportación española en las últimas décadas no se puede entender sin el transporte por carretera. Su flexibilidad, eficiencia y puntualidad le han permitido ser un vector decisivo en dicho éxito exportador”, comenta Valdivia.

Asimismo, hace hincapié en la privilegiada situación de España. “Se da la prometedora circunstancia de que la posición estratégica de España en la entrada del Mediterráneo y como enlace entre África y Europa y con su tradicional relación con el continente americano, así como el ‘boom’ del comercio electrónico, son bazas importantes para nuestro país de cara a convertirse en un verdadero

El portavoz de ASTIC pone el acento en la “progresiva integración de la logística y el transporte” que se ha producido en la última década, “desdibujándose los límites entre ambas actividades”.

Asimismo, afirma que “el transporte se ha enfrentado en los últimos años a una ‘tormenta perfecta’ generada por las consecuencias de la pandemia y el Brexit, los desorbitados precios del gasóleo, gas natural y electricidad, el incremento de las tarifas de Renfe Mercancías o el paro de marzo de 2022”.

A estas dificultades se le suman problemas de hace años, “como las excesivas tasas, burocracia y presión normativa; la falta de conductores; las barreras existentes en el proceso de formación; o la excesiva fragmentación”.

Esto se enmarca en un escenario de transformación sin precedentes a nivel mundial. “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”, pormenoriza.

Estos ajustes se suman a los que se están produciendo en nuestro país. “En los últimos años, estamos asistiendo a una maratón de fusiones y adquisiciones, sobre todo en el ámbito del transporte frigorífico de productos de alimentación, principalmente de fruta y verdura, cuya meca es el arco sur y este de la península. Estas operaciones involucran no sólo a empresas del propio sector, sino a otras de calado internacional, con la entrada de capital proveniente de fondos de inversión norteamericanos y europeos”, comenta.

MÚLTIPLES RETOS

Valdivia pronostica: “2024 está lleno de retos, cambios e incertidumbres generadas por un panorama macroeconómico difícil y por las tensiones geopolíticas”. La gestión eficiente de recursos serán claves para afrontar los siguientes desafíos:

Escasez de conductores. Actualmente hay un 11% de vacantes sin cubrir en Europa, unos 20.000 conductores de camión. “Esta situación se agravará en los próximos años, ya que el 72% de los transportistas en activo superan los 50 años y para 2050 se prevé que la demanda de transporte de mercancías se triplique”, puntualiza. “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”, añade.

EL SEGURO EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

El principal seguro que afecta a esta actividad es el seguro obligatorio de responsabilidad civil (RC). Sin embargo, cualquier transportista sabe que necesita coberturas adicionales para poder operar con tranquilidad. Así pues, este seguro obligatorio puede complementarse con garantías adicionales, como asistencia en carretera, daños por robo e incendio, defensa jurídica y reclamación de daños o incluso suscribir un seguro todo riesgo, con o sin franquicia.

Además, hay otros seguros voluntarios, como los seguros sobre la mercancía, que pueden ser de RC o de daños; seguro de crédito; seguro de RC de explotación, que cubre los daños a terceros, materiales, personales y perjuicios causados por la actividad desarrollada en locales, mobiliario, maquinaria, etc.; seguro de RC patronal, que ofrece cobertura por los daños personales sufridos por los empleados de la empresa como consecuencia de accidentes de trabajo; seguro de RC profesional, que cubre la responsabilidad del dueño de la empresa de transporte por los daños causados a terceros o a sus bienes materiales, en desarrollo de su actividad profesional; o seguro de garantía mecánica.

Asimismo, el vicepresidente ejecutivo de ASTIC indica que “en algunos convenios colectivos se exige un seguro contra accidentes de trabajo”. Por otro lado, especifica que “cuando el volumen de vehículos es grande, son más rentables los seguros de flotas de vehículos, que pueden incluir seguro obligatorio de vehículos y otras garantías adicionales”, anota.



EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN CIFRAS

Facturación 2023: +55.000 millones de euros (+4%)
99.000 empresas
380.000 camiones
4 millones de toneladas/día
1 millón de empleos directos e indirectos

Aumento de los costes. El portavoz de ASTIC recuerda que las bases máximas de cotización se han incrementado un 8,6% este año. “Las empresas españolas de transporte por carretera soportan una carga social anual por cotizaciones 1.000 euros superior a las alemanas por cada conductor”, denuncia. “No podemos olvidar que los salarios de los conductores son la principal partida de gasto para una empresa transportista, junto con el combustible”, agrega.

Asimismo, indica que “los costes del sector han aumentado en Europa en todos los ámbitos durante los últimos 3 años, como mano de obra (+28,2 %), servicios de mantenimiento y reparación (+20,4 %), neumáticos (+21,6%), repuestos (+13,5%) y seguros (+8,7%). Lo mismo sucede con el coste financiero para las compañías que han adquirido préstamos o que financian su activo circulante.

A esto hay que añadir el incremento de peajes y tasas. “Muchos de los peajes nacionales han incrementado su precio —entre un 5% y un 6,65%— y países como Alemania, Austria, Hungría o República Checa han encarecido dramáticamente sus tarifas al introducir el criterio de las emisiones de CO₂ que emite cada vehículo. Una práctica que durante este año irán aplicando sucesivamente otros estados miembros de Europa central y oriental”, advierte.

Fusiones y adquisiciones. Valdivia augura que este año seguiremos viendo nuevos movimientos de fusión y adquisición, que están reconfigurando este sector en nuestro país. “En poco tiempo, si esto sigue así, y todo apunta

a que lo hará, puede cambiar radicalmente el tejido empresarial tradicional de nuestro sector y su fragmentación, donde actualmente existe una preponderancia numérica de los llamados autónomos”, reseña.

Ralentización de la actividad. Si bien pronostica que el transporte pesado de larga distancia crecerá en torno al 1,6% en 2024, espera un descenso en el volumen del transporte por carretera de nuestro país, situación que se mantendrá “al menos hasta la primera mitad del próximo año”. Con la vista puesta en el largo plazo, se prevé una media de crecimiento anual para el transporte de mercancías europeo del 2,3% en el periodo 2024-2027, de acuerdo con un informe publicado por Transport Intelligence. “El volumen de negocio en Europa acumulará un crecimiento entre el presente ejercicio y 2027 que estará en torno al 10,5 %. Esta consultora pronostica que en España este crecimiento acumulado será mayor, del 10,6 %”, precisa.

Por otro lado, considera que “algunos datos nos hacen vislumbrar la luz, aunque sea tenue, al final del túnel”. Por ejemplo, remarca que 2023 fue un buen año en cuanto a la matriculación de vehículos industriales. No en vano, las matriculaciones de camiones nuevos en España crecieron un 22,3% en 2023, destacando especialmente un incremento del 52,3% en el caso de los camiones rígidos, según los datos recabados por Anfac, Faconauto y Ganvam. Sin embargo, Valdivia adelanta que este crecimiento se ralentizará en 2024.