

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera analiza los resultados de la ‘Encuesta a Cargadores, Operadores y Transportistas sobre Precios y Comercialización del Transporte’, elaborada por KPMG a petición del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

El transporte de mercancías por carretera avanza lentamente hacia una mayor profesionalización y seguridad jurídica en las relaciones con sus clientes

- La longitud real de las cadenas de subcontratación en las operaciones sigue sin definirse con precisión, pese al alcance del estudio
- Es innegable el impacto positivo de las normativas orientadas a equilibrar el terreno de juego entre transportistas y cargadores y a dignificar la figura del conductor

Madrid, 27 de febrero de 2025.- El sector del transporte de mercancías por carretera en nuestro país avanza hacia una mayor profesionalización de las relaciones entre clientes y proveedores de servicios de transporte, aunque se detecta una disminución porcentual de los acuerdos estables en esas relaciones en favor de las contrataciones esporádicas. Esta es una de las conclusiones más destacadas por la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), decana de las patronales del transporte profesional terrestre en España, de la ‘Encuesta a Cargadores, Operadores y Transportistas sobre Precios y Comercialización del Transporte’, elaborada por la consultora KPMG a petición del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Un estudio que recoge datos de más de 3.500 empresas de transporte, 522 operadores y 204 cargadores, proporcionando una radiografía detallada del mercado y su evolución en los últimos años.

Tendencias clave en la comercialización del transporte

Entre las principales conclusiones, destaca que, a pesar de la profundidad de la encuesta, aún sigue sin poderse evaluar un perfil claro de la verdadera longitud de las cadenas de subcontratación en las operaciones. Por ejemplo, una estimación del porcentaje de operaciones en las que intervienen, además del cargador principal y el transportista efectivo, más de dos o tres intermediaciones; ni de cuánto puede ser el porcentaje económico que dichas cadenas estén barajando, sobre el montante pagado por el primero y el recibido por el segundo.

No obstante, según los datos presentados, sólo un tercio de los servicios que contratan los operadores de transporte tiene como cliente directo a un cargador, es decir, que en dos tercios de las operaciones que pasan por operadores, además de cargador, operador y transportista efectivo hay al menos otro interviniente intermedio.

Además, se ha observado un notable aumento en la contratación de servicios de transporte con acuerdos estables, que han pasado del 28,2% en 2016 a casi el 55% en 2024, en detrimento de los acuerdos exclusivos o preferenciales, aunque hay que aplaudir el aumento del porcentaje de esos acuerdos que ya tiene soporte documental escrito, en lugar del que tradicionalmente ha sido el más común como es el verbal. Esto refleja una mayor profesionalización del sector y una mayor seguridad jurídica en las relaciones comerciales.

Impacto del Real Decreto-Ley 3/2022

En cuanto al impacto que han tenido las medidas incluidas en el RDL 3/2022, resultado de la negociación entre el sector y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, lo más destacable es la positiva evolución en elementos cruciales como que el porcentaje de conductores que realizan la carga y descarga de las mercancías ha disminuido del 46,4% al 29,6%. Un avance muy importante, sobre todo si se tiene en cuenta que la encuesta incluye un significativo porcentaje de transporte ligero. También hay que subrayar que se haya logrado una reducción en los plazos de pago, con un desplazamiento significativo desde los 90 días a plazos de 60, o incluso 30 días en muchos casos, gracias a la normativa sancionadora contra la morosidad de la que este sector es beneficiario en exclusiva en nuestro país.

Menos optimista es el hecho de que casi un 40% de los encuestados manifiesta no haber aplicado la normativa de revisión obligatoria de los precios en función del coste del combustible lo que, sin duda, erosiona gravemente los márgenes operativos de las empresas.

Estrategias de precios y rentabilidad del transporte

También es digno de subrayarse que un alto porcentaje de empresas transportistas e intermediarios han absorbido parcialmente el incremento de costes en lugar de trasladarlo a sus tarifas, lo que está afectando sus márgenes operativos. Sólo un 15% del total de las empresas ha repercutido completamente el incremento de costes en sus precios, lo que evidencia la necesidad de fortalecer la capacidad de negociación de los transportistas.

En opinión de Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro del Comité Ejecutivo de Presidencia de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU), *«estos datos muestran que el sector del transporte por carretera en España sigue evolucionando hacia una mayor profesionalización, pero aún enfrenta desafíos estructurales, como la necesidad de mejorar la rentabilidad de los servicios y aumentar el tamaño medio de las empresas de transporte y de los operadores, reduciendo la longitud de las cadenas de subcontratación y estabilizando las relaciones comerciales de “cliente-proveedor».*

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.