



Los precios del transporte por carretera mantendrán su escalada a lo largo de este año

El transporte de mercancías por carretera en Europa mantendrá sus tarifas al alza durante este ejercicio. La consultora Transport Intelligence (Ti) y Upply han señalado en su último estudio que el incremento de precios “podría ser bastante considerable”. De hecho, lo han situado en un abanico de entre 1,6 y 1,7 euros por kilómetro. Transport Intelligence ha justificado estas cifras por factores como un previsible incremento de la actividad económica por la vacunación del Covid-19, especialmente en los volúmenes del retail, o la implantación del Paquete de Movilidad de la UE. En referencia a la escasez de conductores, con los menores volúmenes movidos en 2020, la situación se suavizó, pero “en cuanto la demanda vuelva a los niveles pre-crisis, resolver esta cuestión será aún más urgente”, han advertido.

Otros factores que presionarán las tarifas de estos servicios de transporte serán

la recuperación de los precios del petróleo y cambios sectoriales como el que experimenta la automoción. “Aunque dependerá del ajuste entre la oferta de capacidad y la demanda de carga, es previsible que la segunda se vaya incrementando al ir resolviéndose la crisis sanitaria, con lo cual los precios continuarán su ascenso”, ha comentado, en la misma línea, la secretaria general de la asociación española de cargadores Aeutransmer, Nuria Lacaci.

En cuanto a los flujos entre España y Europa, “las previsiones para 2021 no son nada halagüeñas, ya que la actividad, además de seguir enfrentándose a la descompensación de tráficos sufrida por la falta de actividad en determinados sectores, deberá afrontar incrementos de costes derivados del aumento de los tiempos de tránsito por el Brexit y los controles en frontera impuestos en cada vez más países europeos”, han recalcado desde la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM). Desde Transport Intelligence han añadido que “la burocracia adicional será una traba” en Gran Bretaña y que, probablemente, el aumento de costes que representa para las empresas transportistas acabará repercutiéndose a los cargadores.

Por su parte, el director general de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), Ramón Valdivia, ha destacado que “a cierre de enero y sin la perspectiva de si vamos a acabar más o menos cerrados” es difícil realizar previsiones. Por ello, Astic recomienda a las empresas pausar sus planes estratégicos y dibujar escenarios posibles para ir tomando medidas según la situación lo requiera. Por su parte, desde CETM han reclamado a los países de la UE “que respeten las ‘green lanes’ aprobadas por la Comisión Europea”, los carriles verdes que sirven para asegurar el tránsito por los cruces fronterizos de los vehículos de transporte en menos de 15 minutos, “con el objetivo de evitar retrasos y garantizar el aprovisionamiento de mercancías”.

“En estos momentos hay alteraciones de densidades de transporte en algunos puntos europeos a causa de la desestabilización de la demanda en combinación con retrasos intermitentes en puntos fronterizos”, ha confirmado, a su vez, el

secretario general de la asociación de cargadores española Transprime, Jordi Espín. “Todo ello crea un entorno de problemas cíclicos en el engranaje normal de la contratación del transporte que ralentiza todo el proceso operativo y afecta, finalmente, a los ciclos de suministro”.

LOS PRECIOS EN EUROPA CIERRAN 2020 A LA BAJA

En el actual contexto de pandemia, el análisis de Transport Intelligence y Upply ha concluido que los precios del transporte por carretera en Europa han cerrado a la baja en el acumulado de 2020, con una contracción media del 1,6%. Es decir, hasta los 1.060 euros o 1,55 euros por kilómetro, pese al incremento sostenido de los precios a mediados de año. “Tras la bajada acusada durante los meses del confinamiento del primer semestre de 2020, los precios del mercado del transporte por carretera en Europa iniciaron un incremento paralelo a la reducción de la capacidad de transporte, incremento que continua a fecha de hoy”, ha valorado Nuria Lacaci.

Sin embargo, en función de la fuente consultada, existen algunas discrepancias respecto al desempeño del año. “Siempre recolectamos conjuntos de datos de cada vez más compañías que informan sobre sus precios de carga por carretera y añadimos unos 20 millones nuevos al trimestre”, ha puntualizado Michael Clover, directivo de Transport Intelligence. “Esto provoco en ocasiones ajustes a posteriori de los datos históricos”. En concreto, Ti ha señalado que los precios han caído el 1% en el último trimestre en comparación a los meses estivales, con una tarifa media de 1,56 euros por kilómetro, motivado por una demanda debilitada por las nuevas restricciones y confinamientos.

Sin embargo, se han dado diferencias entre principios de la pandemia y finales de diciembre, pues las industrias han permanecido abiertas en su mayoría. En cuanto a las similitudes, el retail ha seguido sufriendo restricciones, de forma que la temporada alta ha sido mucho menos observable y los precios del combustible se han mantenido bajos, con una caída del 16,4% interanual según la consultora

británica. No obstante, «la situación en España es un poco diferente, ya que se han incorporado al mercado un número relevante de empresas y vehículos de transporte, como consecuencia de la eliminación de determinados requisitos legales que limitaban el acceso al mercado», ha puntualizado la secretaria general de Aeutransmer. “Por este motivo, los precios en España y Europa, aunque siguen el mismo patrón, no lo hacen con la misma intensidad”.

En el caso de España, “si bien es cierto que el precio medio por kilómetro recorrido en carga ha tenido un leve incremento, que el ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana cifra en el 1,4%, la rentabilidad de la actividad del transporte internacional de mercancías ha descendido notablemente a causa del brutal incremento tanto de los retornos sin carga como del número de kilómetros recorridos en vacío”, han corroborado desde CETM. Desde Astic han señalado que el sector ha cerrado con una caída de actividad “muy parecida a la del PIB español”, aproximadamente del 11%, pero que las empresas con transporte pesado internacional han cerrado de media con un -8% de actividad. “Aunque los precios hayan subido, la rentabilidad no lo refleja”, han coincidido.

En este sentido, “la ventaja del transporte internacional es que no dependemos tanto de la economía española en sí misma, sino que se trata del equilibrio de la UE, y parece que la situación se está capeando mejor”, ha explicado Ramón Valvidia. Si los precios han subido en el periodo, ha argumentado, «es fundamentalmente porque escasean los retornos y algunos cargadores no se pueden arriesgar a que la mercancía no salga porque al transportista no le salen las cuentas”. Jordi Espín (Transprime) ha coincidido al afirmar que “todos los actores estamos en modo ‘rescate y cooperación’ y, por lo tanto, buscamos soluciones a los problemas que se presentan, lo que ayuda a una estabilidad”.

EL PAPEL DEL BREXIT EN LOS PRECIOS

El Brexit también ha jugado un papel fundamental en las cifras de 2020 a nivel europeo. El acopio de mercancías previo a su implantación ha encarecido los movimientos en el Canal de La Mancha el 1,1% interanual en el último trimestre, mientras que las tarifas no relacionadas con Gran Bretaña han caído el 1,8%.

Según la UK Warehousing Association, la capacidad de almacenamiento del periodo se situó por debajo del 3%. Asimismo, la consultora británica Transport Intelligence ha subrayado que en algunos días de diciembre el Eurotúnel ha gestionado el 50% más de volumen de lo habitual, con unos 9.000 camiones al día intentando cruzar entre Dover y Calais. No obstante, los volúmenes también se han visto afectados por la pandemia y, en términos intertrimestrales, los precios han caído, en este caso, el 0,5%, una cifra que en Europa continental ha ascendido al 1,2% de media.