



La inflación sitúa en precios récord al transporte por carretera pese a la contracción de actividad

Los precios medios del transporte por carretera han alcanzado cifras récord respecto a toda la serie histórica en el tercer trimestre de 2022. Así se desprende de la Encuesta Permanente del Transporte por Carretera del ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que refleja aumentos de precio por kilómetro en todas las distancias de recorrido durante los meses de verano, marcados por una alta inflación y máximos en los costes de carburantes. De esta forma, el precio medio global se dispara el 17,5% respecto al tercer trimestre de 2021, mientras que la distancia con el segundo trimestre de 2022, que ya registró cifras históricas, se ensancha el 4,8%. El volumen de mercancía transportada, no obstante, desciende en la comparación con el tercer trimestre de 2021 y también respecto al último trimestre de 2022.

Pese al paulatino descenso de los precios del carburante y la reciente moderación

de la inflación en las últimas semanas, lo que puede suponer un descenso en los costes del transporte, los resultados presentados reflejan un periodo que engloba julio, agosto y septiembre con una tendencia todavía muy alcista. Por ello, el vicepresidente ejecutivo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), Ramón Valdivia, ha señalado estos elementos, con más impacto en aquel momento, como factores tras las subidas. «Ciertamente, el carburante es un elemento significativo, pero como hemos dejado patente en estos meses, no es solo eso», ha valorado Valdivia, «sino el incremento de precio en todas las partidas: las salariales, los seguros, la financiación, el coste de la línea de crédito, la componentística de las reparaciones, el mantenimiento, la electricidad de las bases... todo esto ha subido, y ello supone un incremento de costes importante para nuestras empresas». Por ello, ha señalado, «la rentabilidad sigue siendo algo difícil de defender en un sector que ya la tiene muy exigua».

Además, el vicepresidente ejecutivo de Astic también achaca las subidas de precios a un factor más permanente como es la falta de conductores. Para Valdivia, «ese es un problema estructural que no se ha atacado cuando se debía y ahora va a marcar el inmediato futuro del sector». Sin embargo, sí detecta una cierta estabilización en las cifras, a pesar de los incrementos: «La crisis emergente que estamos atisbando todos, con su consecuente disminución de la actividad económica, hace que haya mayor equilibrio entre oferta y demanda y eso elimina la tensión en precios que se han vivido sobre todo en los dos primeros trimestres, no solo en España, sino también en Europa», ha manifestado.

Por su parte, el secretario general adjunto de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), Dulsé Díaz, se ha mostrado prudente sobre la evolución de los precios, pero remarca que lo que debe prevalecer es la Ley de Cadena de Transporte. «El número de toneladas ha descendido» ha constatado, «aunque todavía no es alarmante», pero en un escenario en el cual los costes del transporte se mantuvieran altos frente a un descenso de la demanda, el secretario general de la asociación recuerda que «hay una ley de la oferta y la demanda, pero también hay una ley -la de Cadena de Transporte- que hay que cumplir». En ese sentido, Dulsé Díaz ha defendido que «hay un umbral del que los precios no pueden bajar para no incumplir la ley». Desde el sector «estaremos vigilantes de

que eso no ocurra», ha concluido el portavoz de CETM.

En el fraccionamiento por distancias que abocan los datos del ministerio, son los recorridos de media-corta distancia, de entre 51 km y 100 km, los que disparan su tasación respecto al mismo trimestre de 2021: la cifra pasa de los 139,6 puntos a los 167,3, lo que equivale a un incremento próximo al 20%. Asimismo, estos recorridos también aumentan su valor respecto al segundo trimestre de 2022 en el 7,3%, convirtiéndose en los que más incrementan su precio en la variación intertrimestral. Los recorridos cortos (50 km o menos) aumentan su precio en torno al 5% respecto al trimestre anterior, mientras los recorridos medios, de entre 101 km y 200 km, lo hacen en 3,86 puntos. La única bajada de precio en el tercer trimestre respecto al segundo de 2022 la registran los recorridos de entre 201 km y 300 km, para cuyas transacciones el valor ha descendido un 0,42%. Aun así, la variación interanual con el tercer trimestre de 2021 es del 15,6% para estos recorridos, similar a la de los de más de 300 km, que escalan el 17,6% respecto al mismo periodo de 2021 y ya llegan a los 176,4 puntos de precio medio, una cifra histórica.

Los volúmenes movidos, sin embargo, arrojan un cierto estancamiento respecto a las cifras de ejercicios anteriores. En el tercer trimestre de 2022 ,se han movido un total de 400 millones de toneladas que agrupan el transporte interior e internacional. Ello supone un descenso de 20 millones respecto al segundo semestre, un periodo tradicionalmente de mayor actividad, pero también refleja un menor movimiento que en el mismo periodo de 2021, cuando los transportistas movieron siete millones de toneladas más. En la comparativa acumulada interanual, 2022 se sitúa el 2,4% por debajo de 2021, un año de recuperación de actividad, tras la pandemia, que registró resultados históricos.

De entre todos los tipos de desplazamiento, el reparto intramunicipal, que recoge resultados de última milla y está más vinculado al comercio digital, es el que más

se resiente, con una disminución de 9,9% respecto al mismo periodo de 2021; pero también lo hace el transporte internacional, que había alcanzado datos históricos en el primer trimestre del año, y ahora marca descensos de actividad desde entonces (2,6 millones de toneladas menos que en el segundo trimestre). Por otro lado, el transporte entre distintos municipios dentro de una misma región sí que arroja crecimiento respecto a 2021 y sube el volumen el 2,4%, llegando a los 218 millones de toneladas movidas, pero marca una menor actividad respecto al trimestre anterior imputable a los meses de verano (7,6 millones de toneladas menos).

De los 400 millones de toneladas transportadas en España, la mayor parte corresponden a los minerales brutos o manufacturados y a los materiales de construcción. Esta cifra -136,4 millones de toneladas- es prácticamente calcada a la del mismo periodo de 2021. Las otras mercancías que acumulan un peso importante en el transporte por carretera español son las máquinas, vehículos, objetos manufacturados y las transacciones especiales, que con 87,9 millones de toneladas movidas crecen respecto a 2021 (+4,47%); y los productos alimenticios y los forrajes, con 80 millones de toneladas transportadas, un volumen ligeramente inferior en la comparativa interanual (+0,53%). Sin embargo, el mayor descenso registrado en términos interanuales corresponde a los productos petrolíferos, cuyo cifra respecto a 2021 se hunde hasta el 20,5%, pasando de los 16,7 millones de toneladas transportadas a los 13,1 millones. Los productos agrícolas y los animales vivos, por otro lado, crecen el 7,2% y comprenden un volumen de 46,7 millones de toneladas del total de mercancías.

Por tipologías de servicio, el transporte público, realizado por empresas de transporte a terceros, marca una línea ascendente respecto al resto del ejercicio, pero aún se mantiene por debajo del mismo periodo de 2021. Con 344 millones de toneladas, se sitúa el 1,4% por debajo del mismo trimestre en el año anterior. Los descensos interanuales se registran en todas las versiones de transporte público - intramunicipal, entre municipios de una misma región, y entre regiones-, pero en

cambio el internacional sí marca un crecimiento claro respecto al verano de 2021, el 10% por encima. En cuanto al transporte privado, el que las empresas realizan para sí mismas, refleja también una menor actividad que en los primeros dos trimestres de 2022, y también respecto al mismo periodo de 2021. En este sentido, el transporte privado interregional se desploma el 23% por debajo que en la comparativa interanual, y también lo hace el que abarca a distintas regiones, con el 14,3% menos de volumen.

En el transporte de mercancías por carretera por comunidades autónomas, Catalunya sigue siendo la que acumula más movimiento de carga. Concretamente, la comunidad catalana alcanza los 222,4 millones de toneladas movidas este año, lo que supone un incremento del 1,6% en el acumulado hasta ahora respecto a 2021. No obstante, el tercer trimestre se queda ligeramente por debajo del verano del año pasado en cuanto a actividad, con 2,4 millones de toneladas menos. A Catalunya le sigue la Comunidad Valenciana, con 201,7 millones de toneladas (-2,36% en el acumulado interanual), y Andalucía, con 198,3 millones de toneladas, pero que también decrece en la comparativa acumulada interanual (-4,96%). El mayor crecimiento lo registra con diferencia Ceuta y Melilla (+102,26%), y los mayores decrecimientos corresponden a Asturias (-20,24%) y a Canarias (-9,33%).