

La carretera atribuye el alza de sus tarifas a la aplicación de la cláusula del combustible



El precio medio del transporte por carretera ha recuperado su tendencia alcista en el segundo trimestre del año, tras un primer periodo de moderación entre enero y marzo. La media de todas las distancias de recorrido que calcula el ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en su Encuesta Permanente del Transporte por Carretera se ha situado en 172,8 puntos, lo que supone un ascenso del 2,5% respecto a la que registró el primer trimestre de 2023. Ello se acerca a las cifras de la segunda mitad de 2022 (174,7 en el último trimestre), las cuales se registraron en un escenario de inflación generalizada. Con todo, la disminución de la demanda en la mayoría de modalidades de transporte respecto al último trimestre lleva a los actores del sector a señalar la aplicación de la cláusula del combustible en un contexto de encarecimiento de los carburantes como como causa principal de esta dinámica.

En este sentido, el secretario general de Fenadismer, Juan José Gil, ha manifestado: «Me satisface saber que la cláusula de revisión de contratos por el precio de combustible está teniendo un efecto, lo que quiere decir que está

teniendo una aplicación real y mayoritaria». Según el dirigente de la asociación de transportistas, los trabajadores del sector estarían cumpliendo con su obligación de repercutir los costes de carburante en sus facturas, de ahí la subida de precios. Coincide el presidente del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), Carmelo González, que sin embargo distingue entre dos dinámicas: «Los combustibles obviamente están subiendo las tarifas, pero eso influye solo exclusivamente a los contratos en vigor», ha argumentado. «No así a los contratos spot. La realidad en este momento es que está bajando la demanda. Y las tarifas, en muchos casos de estos viajes spot, también», ha añadido.

Por su parte, el secretario general de la Confederación Española del Transporte de Mercancías (CETM), Dulsé Díaz, ha puesto en valor la recuperación de precios. «Es algo positivo que el sector sea capaz de mantener unos precios dignos independientemente de la actividad que haya», ha defendido. A su juicio, «pagar un precio digno a las empresas debería ser la tónica para que puedan sobrevivir y paguen dignamente a los conductores».

Los representantes asociativos del sector también auguran una inclinación continuista de las tarifas para el resto del año, dado el comportamiento actual del precio del combustible. En ello se mezcla también la renovación paralizada de la bonificación al combustible del Gobierno, que Carmelo González ha reivindicado de nuevo dado el contexto de crisis generalizado: «Ya no vamos a achacarlo sólo a la guerra en Ucrania. Las inundaciones en Libia también deben estar afectando a la producción de ese país. El consumo está incrementándose, y veremos qué nos traslada la Administración. La respuesta fácil es que está en funciones», ha lamentado. «Confío en que si se quitan el problema de encima, no tengamos un invierno complicado», ha añadido. Juan José Gil (Fenadismer), por su parte, ha reconocido que la interinidad supone un obstáculo porque «ahora mismo no tenemos a un interlocutor que esté capacitado» para actuar al respecto.

La media total de los precios en todos los recorridos en el segundo trimestre de 2023 muestran incrementos (+3,66%) en la comparativa interanual con el mismo

periodo de 2022, momento en el que estalla la guerra en Ucrania y empieza a palpase el efecto inflacionario. Ese trimestre marcó, de hecho, un pico en la serie histórica, e inició una tendencia aún más pronunciada en la segunda mitad de ese año. De entre todos los recorridos, son los de 50 km o menos los que reflejan la subida más pronunciada, especialmente en la comparativa con el segundo trimestre de 2022 (+12,6%). La media distancia (entre 101 y 200 km) es la única que arroja una disminución entre los dos primeros trimestres de 2023 (-0,7%), pero sus 160 puntos siguen el 4,5% por encima de la media recogida en 2022.

MENOS TRANSPORTE POR CARRETERA DE PRODUCTOS PESADOS

Por contra, las toneladas transportadas en España han evidenciado bajadas en prácticamente todos los recorridos en el segundo trimestre, en una dinámica inversa a la vivida en el primero, que fue de crecimiento. El total se ha quedado en 402,1 millones de toneladas, por los 417,5 que registraron los tres primeros meses del año, y también por debajo de los 420,2 millones del segundo trimestre de 2022. De nuevo, el comportamiento entre los dos primeros trimestres es inverso al de 2022, en que el primer trimestre registró menor demanda que el segundo. Por ello, el acumulado de 2023 se mantiene por encima del de entonces, hasta el 3%. Aunque la demanda intertrimestral ha crecido en lo que acontece al transporte intramunicipal -de 62,1 millones de toneladas a 65,2 millones-, categorías como la de intermunicipal, que aglutina la mayor parte del mercado en España, muestran un descenso de más de 8 millones de toneladas. También el transporte internacional (23,8 millones de toneladas) ha perdido respecto al primer trimestre (26,1 millones) y al segundo de 2022 (24,1 millones).

Tras el retroceso también puede tener su papel la disminución de transportes de mineral bruto o manufacturado y materiales de construcción, la que aporta el mayor número de toneladas en España, y que en el segundo trimestre ha descendido de 151 millones a 141. Esta cifra también es menor que la de 2022, que repitió el mismo resultado que el primer trimestre de 2023. Una tendencia parecida han seguido las máquinas, los vehículos y los objetos manufacturados, el segundo grupo en volumen (84,1 millones de toneladas), que caen en la comparativa intertrimestral (92 millones de toneladas) e interanual (86,6 millones). Por ello, los productos que han ido al alza (16,1 millones de toneladas en total), alimentos (73,7 millones de toneladas en total) y productos agrícolas

(46,7 millones de toneladas en total) no han remontado el volumen transportado.

La misma dinámica en la demanda también se refleja en el transporte público (de empresas a terceros), que con 344,8 millones de toneladas ha transportado el 5% menos de volumen que en el mismo trimestre de 2022, y también queda por debajo del primero de este año (361,1 millones). En ello ha tenido peso especial el transporte interregional, que se desploma el 13%. Por contra, los servicios privados, realizados por las empresas para sí mismas, sí ha movido más volumen que en la primera porción del año, 57,2 millones de toneladas por los 56,3 millones de entonces, y queda ligeramente por debajo del mismo trimestre de 2022 (-0,25%). La modalidad intermunicipal e intraregional es la que tiene mayor cuota de mercado, y la que más crece intertrimestralmente, de 34 millones de toneladas a 36,8 millones.

Por autonomías, Catalunya mantiene su liderato habitual en el ranking con un volumen semestral de 157,8 millones de toneladas, y crece en el total interanual (+3,6%), aunque se resienten sus operaciones internacionales (-15,3%). En una línea parecida se mueven también las siguientes comunidades, la Comunidad Valenciana y Andalucía, que registran incrementos interanuales del 3,3% y del 5,5%, respectivamente. Por debajo de sus volúmenes de 2022, en cambio, se encuentran Aragón (-6,3%), Navarra (-9,1%) o el País Vasco (-6,3%). Con todo, los mayores incrementos siguen perteneciendo a comunidades con volúmenes relativamente pequeños, como son Baleares, con el 16,7% más, Extremadura, que crece el 11,9%, o el caso de Ceuta y Melilla, que aunque reduce el margen de crecimiento del primer trimestre, sigue arrojando incrementos por encima del 100% de sus toneladas movidas.