

#4

CARGO ON
BY (T)TRANS.EU

EN PORTADA

El transporte intermodal:
nuevos horizontes para
la logística mundial

Market Insights

**Datos del sector del
transporte y la logística**

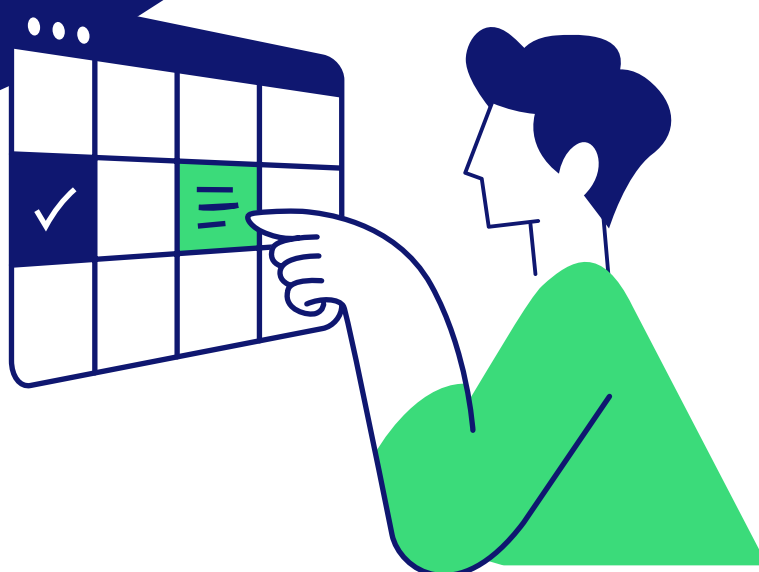
- **Caída de los precios del transporte.**
Los transportistas pierden, los cargadores ahorran
- **Colas para comprar camiones.**
No hay crisis para el sector automovilístico
- **El mercado spot está en auge.**
Los retos de la cadena de suministro en 2023



CargoON, parte de **Trans.eu Group S.A.**, es un sistema de gestión de transporte integral especialmente diseñado para cargadores que permite mejorar el rendimiento de los procesos logísticos y ahorrar en costes a través de la automatización.

Los módulos de gestión de transporte de **CargoON (Freights, Dock Scheduler, Visibility, Reports, Simple Tenders)** permiten combinar la actividad con proveedores de transporte habituales y colaboraciones spot, a través de la asignación automática de cargas, la búsqueda de nuevos proveedores en la bolsa de cargas o a través de licitación, además de controlar la ejecución del transporte y obtener informes de rendimiento.

Trans.eu Group S.A. es una empresa tecnológica y de productos financieros dedicados al transporte de mercancías por carretera fundada en 2004. Ha desarrollado una de las bolsas de cargas más importantes de Europa y varias plataformas logísticas digitales, así como servicios de gestión de transporte por carretera los que reúnen a cargadores, empresas de logística, operadores logísticos y transportistas.





Para empezar con buen pie

Los directivos no pegan ojo

Hay muchos indicios de que el año en curso traerá algo de respiro y calma a las cadenas de suministro. La pregunta es: ¿es esta la tranquilidad que deseaban las empresas cargadoras? Los indicadores económicos de la Unión Europea están cayendo, Alemania se encuentra en una recesión poco profunda y los transportistas a menudo se encuentran sin mercancías que transportar. Por otro lado, la relativa estabilidad del mercado del combustible y la inflación, que baja lentamente en las economías más fuertes, son alentadoras. Las empresas también tienen una buena oportunidad de reducir los costes de transporte, ya que las tarifas no dejan de bajar. Sin embargo, los responsables de la cadena de suministro no duermen todavía tranquilos. Tarde o temprano, los niveles de suministro volverán a crecer, pero ¿habrá otro giro dramático en el camino? A día de hoy, nadie sabe la respuesta.

En este último número de Market Insights ON, intentamos desgranar la situación actual de las cadenas de suministro, reflexionando sobre lo que nos espera en los próximos meses.

El Equipo de CargoON



Calma en el mercado de los carburantes _____ **7**

A la vista de la evolución de los precios del combustible, las empresas de transporte de toda Europa y sus clientes respiran aliviados por un tiempo.

Spot para un mayor ahorro _____ **8**

Los precios del transporte han alcanzado niveles anteriores a la guerra de Ucrania. ¡Algo difícil de imaginar el otoño pasado!

Los tarifas siguen siendo inciertas _____ **10**

El descenso del PIB, el aumento de la inflación y el incremento de los costes energéticos han provocado una menor demanda de transporte.

La inflación se ralentiza _____ **13**

Todo apunta a que este año será un periodo de descenso de la inflación en la Unión Europea.

Colas para comprar camiones _____ **15**

El mercado de compra-venta de vehículos nuevos se está comportando en contra de las previsiones predominantes.

Contenedores por toda Europa

Estamos viviendo una revolución del transporte en Europa. El transporte intermodal está llamado a salvar al continente de las excesivas emisiones de carbono y de la escasez de conductores.

02

Tendencias

16

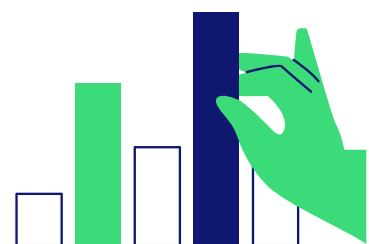
03

Retos y previsiones

26

El mercado spot nos rodea. Retos de la cadena de suministro en 2023

Desde el punto de vista de una empresa de fabricación o distribución, es un buen momento para negociar tarifas de transporte más favorables, ya que el potencial de ahorro es considerable.





01

Análisis del mercado

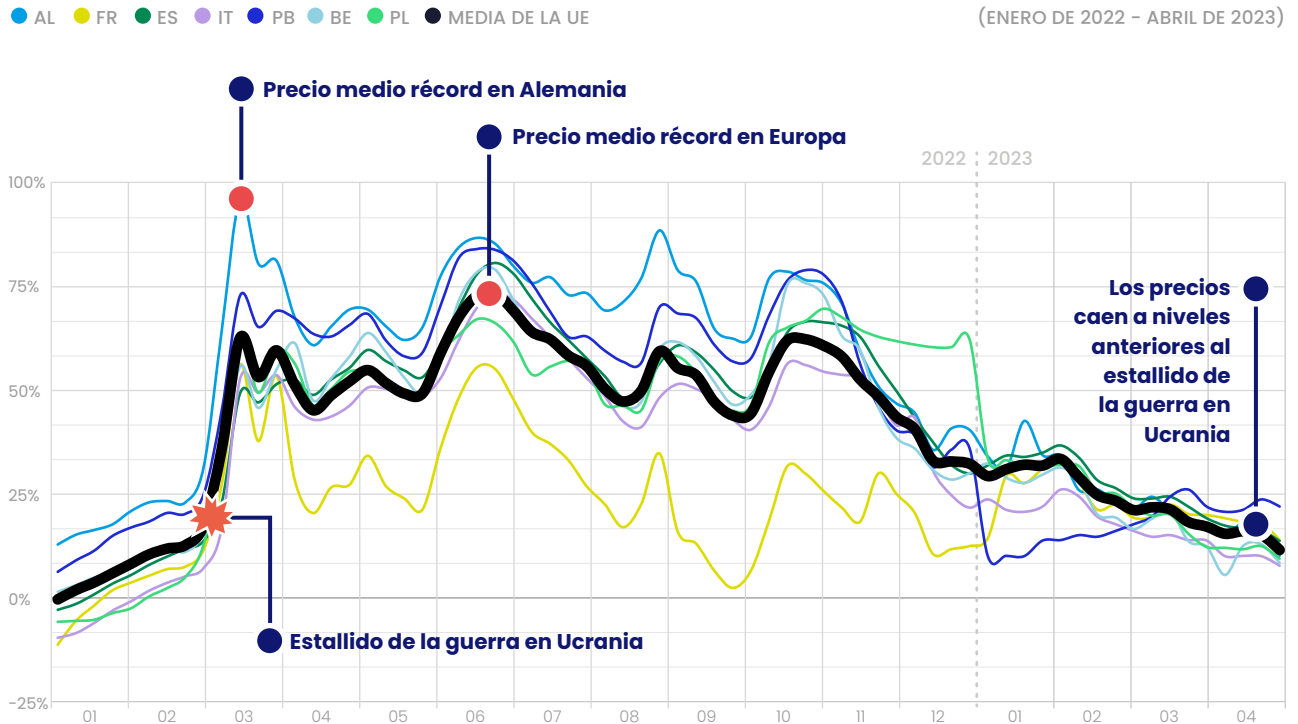
A pesar de la recesión económica en Europa, las cadenas de suministro se mantienen estables.

Lo más preocupante es el mal estado de salud de la economía alemana.



Todo está en calma en el mercado de los carburantes

PRECIO DEL GASÓLEO EN LA UNIÓN EUROPEA



Fuente: Weekly Oil Bulletin, Comisión Europea

Teniendo en cuenta la evaluación de los precios del combustible, las empresas de transporte de toda Europa y sus clientes respiran aliviados, al menos por un tiempo. **A finales de abril de este año, el precio medio del gasóleo volvía a ser el mismo que antes del estallido de la guerra en Ucrania.** Hay muchos indicios de que, al menos en los próximos meses, el mercado de los combustibles no se verá sacudido por ninguna situación de crisis. Europa ha conseguido acumular reservas de petróleo suficientes en 2022, importando crudo de Estados Unidos (18%), así como de Noruega, Kazajistán y Oriente Medio; asegurándose de este modo el suministro para los próximos meses.

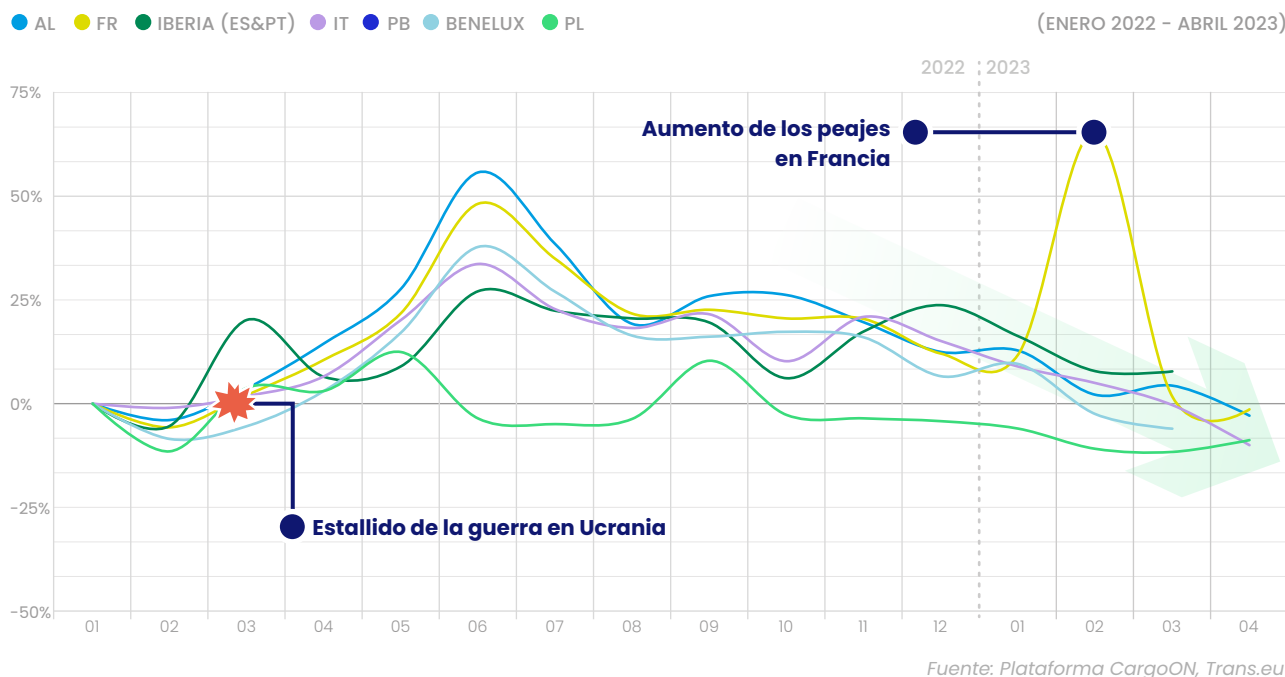
La Unión Europea es prácticamente independiente de los suministros rusos (actualmente en torno al 4%), aunque algunas empresas occidentales se saltan esta prohibición importando petróleo a través de las refinerías turcas. Hasta qué punto la Unión Europea se ha independizado definitivamente de los suministros rusos quedará claro en otoño, cuando disminuyan las reservas acumuladas. Además, gran parte de ello de-

pende de la decisión de los países de la OPEP+, que, después de todo, pueden decidir de nuevo si recortar la producción. Esto podría traducirse en una subida de los precios en las bolsas mundiales.

Gracias a la relativa estabilización del mercado del carburante, así como a otros factores, los precios del transporte para las principales rutas comerciales europeas han bajado ligeramente. Sin embargo, los precios de las cargas siguen dependiendo mucho de las idiosincrasias de cada mercado o sector. Asusta pensar qué habría pasado si Europa no hubiera podido hacer frente a la crisis del combustible y las tarifas se hubieran disparado. El embargo del petróleo ruso afectó sobre todo a la economía alemana. Allí, el precio del gasóleo siguió siendo el más alto hasta el pasado otoño (cabe recordar que Alemania era el mayor comprador de petróleo ruso). No obstante, los transportistas alemanes siguieron a la cabeza del transporte internacional europeo en 2022, aunque tuvieron que aceptar unos márgenes más bajos.

Ahorro mediante el acceso al mercado spot en el transporte de mercancías por carretera

TARIFAS DE TRANSPORTE EN EUROPA



Por fin, los sueños se hacen realidad para los directivos de las empresas cargadoras: desde el último trimestre de 2022, se observa un descenso constante de las tarifas en los mercados spot y rutas fijas, que continúa en el primer semestre de 2023. Los precios del transporte europeo están cayendo de forma más acusada en el mercado spot (a ellos hace referencia el gráfico). Según diferentes análisis de mercado, las tarifas han caído un 87% en el mercado spot, aunque hay algunas excepciones en las rutas alemanas y francesas (hablaremos de ello más adelante). Los precios por viaje alcanzados en el mercado spot cayeron una media del 7,5%, un porcentaje considerable; mientras que en el mercado de rutas fijas lo hicieron casi un 3%. Para algunos transportistas, esto significa ser rentables o trabajar por debajo de costes, ya que los costes fijos no han dejado de aumentar.

Ni siquiera la temporada de noviembre-diciembre, con el tradicional pico de trabajo navideño, alteró la tendencia a la baja del precio de las cargas. **A finales de abril de 2023, los precios del transporte alcanzaron niveles anteriores a la guerra de Ucrania**

(febrero de 2022). Esto era algo difícil de imaginar en otoño del año pasado. Evidentemente, la razón más importante de estos descensos es la ralentización económica en Europa y la todavía elevada inflación. Según datos de Eurostat, a finales de abril de 2023, la media de la zona euro era del 7%, aunque en Polonia, por ejemplo, ascendía al 15,2%, teniendo en cuenta el índice IPCA. La menor demanda es el factor más importante de la caída de las tarifas de transporte. Por ello, el optimismo de los cargadores es moderado, ya que, aunque pagan menos por carga, al mismo tiempo reciben muchos menos pedidos. Dicho de otro modo: el negocio va a peor y el coste de la actividad sigue subiendo.

La rápida caída de los costes del transporte en Alemania y Francia, pilares económicos y políticos de la Unión Europea, se ha hecho evidente desde junio del año pasado. Esto es aún más notable si se tiene en cuenta que, tras el inicio de la guerra en Ucrania, las tarifas en estos dos países aumentaron más rápidamente que en Europa. Esto estuvo directamente relacionado con el aumento de los precios de la

energía y el combustible, pero también con la fuerte dependencia de la economía alemana de los suministros rusos. En febrero de 2023, tras un aumento del 4,75% de los peajes en Francia, los precios del transporte de mercancías alcanzaron su nivel más alto en años. Afortunadamente, fue un efecto efímero y, un mes más tarde, los precios volvieron al statu quo de los meses anteriores con la misma rapidez.

Vale la pena señalar que, últimamente, nos enfrentamos a una **situación interesante con las tarifas de transporte en las rutas entre Alemania y Francia.**

En una de las más populares, la que va de Duisburgo a Lille, los precios contractuales bajaron un 6,5%, alcanzando los 2,33 euros por kilómetro esta primavera; y un 9,6%, 2,5 euros por kilómetro, en el mercado spot. En el otro sentido, hacia Alemania, el comportamiento de los precios es notablemente distinto. Las tarifas para rutas fijas, si las comparamos trimestre a trimestre, bajaron un 2,3%, pero en el mercado spot, sorprendentemente, los precios del transporte subieron un 1,9%, hasta 1,91 euros por kilómetro. Los economistas lo relacionan con la inesperada mejora de la confianza económica en Alemania, en particular con el ligero aumento de la producción industrial durante el primer trimestre de este año.

Una de las pocas rutas que ha registrado un aumento de las tarifas contratadas en los últimos meses es la que va **de la Península Ibérica a Francia.** ¿Por qué? Europa, especialmente la parte sur del continente, lleva varios años sufriendo una gran sequía y la cantidad de precipitaciones ha disminuido drásticamente. Parece que este año no será diferente a pesar de las lluvias de las últimas semanas. Los precavidos importadores de alimentos franceses quieren abastecerse de frutas y hortalizas con antelación y las están importando de España. En consecuencia, las tarifas de transporte para los trayectos entre Madrid y París han

aumentado un 4,1%. Curiosamente, en el mercado spot ha ocurrido lo contrario y los precios han bajado un 4,3%. Las tarifas de transporte en las rutas desde Italia también han aumentado por razones similares. A pesar de la sequía, los expertos de ese país prevén una mejor cosecha de trigo y otros productos agrícolas. En consecuencia, los transportistas españoles han negociado en sus contratos tarifas más elevadas relacionadas con la exportación de alimentos.

Desde el punto de vista del mercado europeo, **lo que está ocurriendo en Polonia**, que sigue siendo el mayor transportista del continente, también es importante. Las tarifas de los transportistas polacos llevan meses cayendo en picado como consecuencia directa de la desaceleración económica en Alemania, que ya dura casi un año. Por desgracia, no cabe esperar una mejora significativa de la confianza en Alemania en los próximos meses, a pesar del pequeño ajuste al alza de principios de año (véase más arriba). El prestigioso Instituto Ifo de Investigación Económica, con sede en Múnich, prevé para Alemania un crecimiento medio anual del 0,3% del PIB. Los economistas creen que esto sigue siendo un éxito, ya que todo apunta a que la economía alemana no entrará en una recesión profunda.

La situación del transporte internacional polaco se está viendo afectada no solo por la ralentización alemana, el mayor socio comercial de Polonia, sino también por una importante caída del consumo interno. La elevada inflación (IPCA) está mermando los ingresos de los consumidores polacos: a finales de abril, se situaba en el 14% interanual, mientras que en la Unión Europea la media era la mitad. Los transportistas polacos que hacen transporte internacional fueron los que más perdieron en el mercado spot. La caída de los precios del transporte en este mercado ascendió al 8,3% en el primer trimestre de 2023, el doble que la media europea.

¿QUÉ VIENE AHORA?

Observamos un patrón que se repite y que puede verse si analizamos la evolución de los precios del transporte desde principios de 2023 (hasta mayo inclusive). Los precios para rutas fijas bajan más lentamente que los precios spot. Si observamos la evolución interanual del mercado del transporte en Europa, se pone de manifiesto otro factor relevante: la importancia de las tarifas spot en la tarificación de los servicios de transporte que, en general, va en aumento. La razón parece bastante obvia: durante el convulso 2022, se buscaba capacidad de transporte como agua de mayo. Por ello, las empresas cargadoras buscaron espacio dis-



ponible donde lo hubiera. Los transportistas también accedieron más a menudo a las bolsas de cargas en busca de mayores beneficios.

02

En un futuro previsible, el mercado de rutas fijas o bajo contrato coexistirá con el mercado spot. Las noticias sobre la inminente desaparición de los acuerdos contractuales resultan prematuras. Es cierto que su naturaleza está cambiando lentamente y que la revisión de las tarifas se produce con mayor frecuencia. De ahí que el mercado spot adquiera más importancia, ya que la gestión de la cadena de suministro es cada vez más dinámica. En estos tiempos, la flexibilidad parece ser el punto fuerte más importante de las empresas; incluso la planificación es ahora mucho más activa.

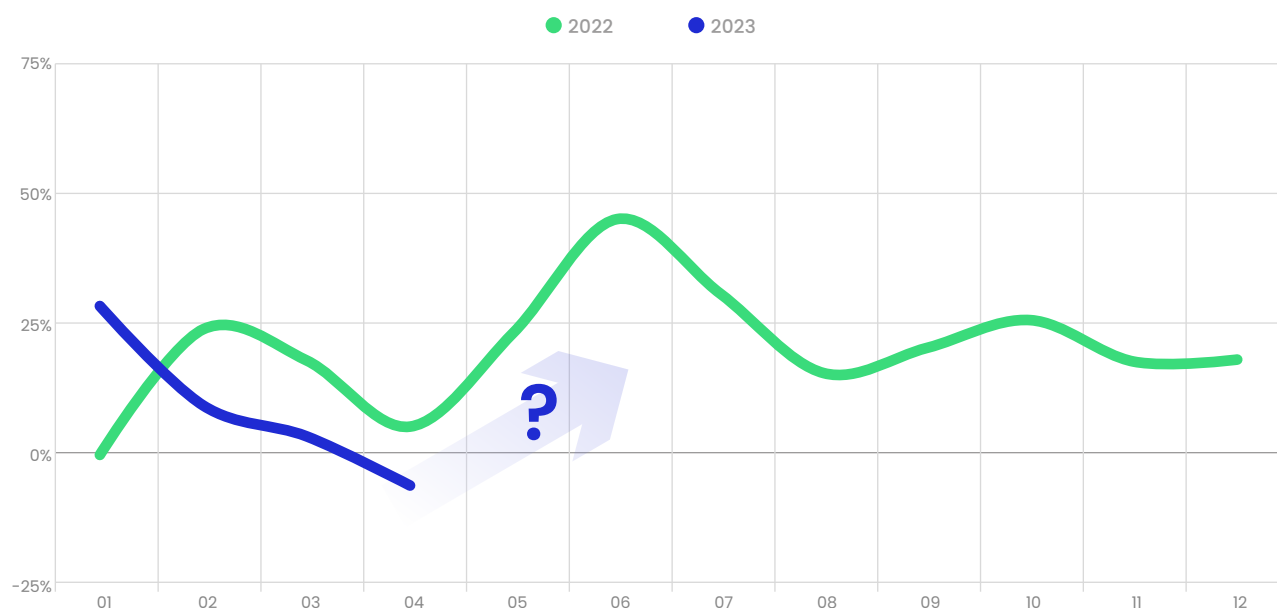
03

En 2023, ante la desaceleración económica en Europa, la naturaleza del mercado spot ha cambiado ligeramente. Ahora se busca más el ahorro que la disponibilidad de camiones. Más aún si cabe, en muchos sectores de la economía en los que el transporte es uno de los principales costes, como por ejemplo cuando existe estacionalidad en la oferta. Sin embargo, es difícil predecir lo que ocurrirá en el mercado del transporte en lo que queda de 2023. Las cadenas de suministro siguen siendo frágiles tras la pandemia y la guerra en Ucrania. Durante el verano pasado, las tarifas del mercado spot se dispararon por la temporada alta. ¿Ocurrirá lo mismo este año?

Los precios del transporte siguen siendo inciertos

PRECIOS DEL TRANSPORTE EN EL MERCADO SPOT EUROPEO

DEL 01/2022 AL 04/2023



Fuente: Plataforma CargoON, Trans.eu

En los primeros meses de 2023, hemos llegado a un punto que el mercado no hubiera podido imaginar hace un año. Los precios del transporte spot, aunque en realidad también los de las rutas fijas, han caído por debajo de los altísimos niveles que alcanzaron tras la pandemia y también tras el comienzo de la guerra en Ucrania. De hecho, esto es lo que todo el mundo esperaba cuando analizábamos la situación económica del continente europeo en 2022. El descenso del PIB en toda la Unión Europea, el aumento de la inflación y el incremento de los costes energéticos han provocado una menor demanda de capacidad de transporte. El crecimiento económico fue del 3,5% en 2022 y el Eurostat prevé una media del 1% en la UE para este año. Es probable que la economía europea evite una recesión, pero de lo que no escapará es de una fuerte desaceleración y de los efectos de la caída de la producción industrial.

Hasta enero de 2023, las tasas de transporte eran un 26% superiores a las de hace un año, pero en los meses siguientes han caído por debajo del nivel del año pasado. De hecho, como puede verse en el gráfico, estas diferencias están disminuyendo, lo que también puede indicar un cambio de tendencia. ¿Cómo puede ser, teniendo en cuenta la ralentización económica del continente?

En primer lugar, a pesar de la menor demanda de capacidad de transporte, **no han desaparecido los retos existentes en el transporte**, es decir, el elevado coste de la actividad, la escasez de conductores junto a la presión al alza de los salarios de este grupo profesional, así como otros relacionados con la explotación y el mantenimiento de las flotas.

Muchos transportistas europeos trabajan con márgenes bajos o incluso por debajo del coste, de modo que tienen que aumentar los precios del transporte para sobrevivir.

En segundo lugar, el sector del transporte vive bajo tensión desde la pandemia, las cadenas de suministro siguen siendo frágiles y la situación económica en Europa es incierta. No sabemos qué pasará con la guerra en Ucrania, si nos espera otra crisis energética y de combustible, si China ocupará Taiwán en el futuro, etc. Estos "y si..." son muchos. Mientras tanto, cualquier incertidumbre afecta rápidamente a las cadenas de suministro y los precios del transporte son especialmente vulnerables a este tipo de elocubraciones. El sector está en el corazón de cualquier economía y los ingresos de la industria del transporte y la logística constituyen una parte importante del PIB de cualquier país.

En tercer lugar, tenemos por delante la temporada alta de verano y, si buscamos paralelismos con el año pasado, los precios del transporte también deberían aumentar significativamente.

¿Sucederá esto realmente? Dada la incierta situación de las economías más fuertes, especialmente la alemana, que está al borde de la recesión; es difícil emitir un juicio claro. Sin embargo, los expertos en las cadenas de suministro creen que es un buen momento para que los cargadores ahorren significativamente en los costes de transporte. A ello contribuirán los precios más bajos y la mayor capacidad de transporte disponible.



DOCK SCHEDULER **ON**

Aumenta la capacidad operativa de tu almacén y mejora la relación con tus transportistas

Dock Scheduler: solución para la gestión eficiente y flexible de muelles de carga

Ahorros duros y blandos conseguidos. Organización eficaz del personal, del equipamiento y de la comunicación con tus transportistas y operadores logísticos.

Se acabaron las colas delante del almacén y los sobrecostos por paralizaciones. Reducción de los tiempos de espera hasta **un 70%**.

Mejora de la seguridad y del cumplimiento normativo. Información y datos centralizados para un mayor control y una mejor toma de decisiones.

Aumento de la capacidad de manipulación en **un 25%**. La carga de trabajo se distribuye a lo largo del día.

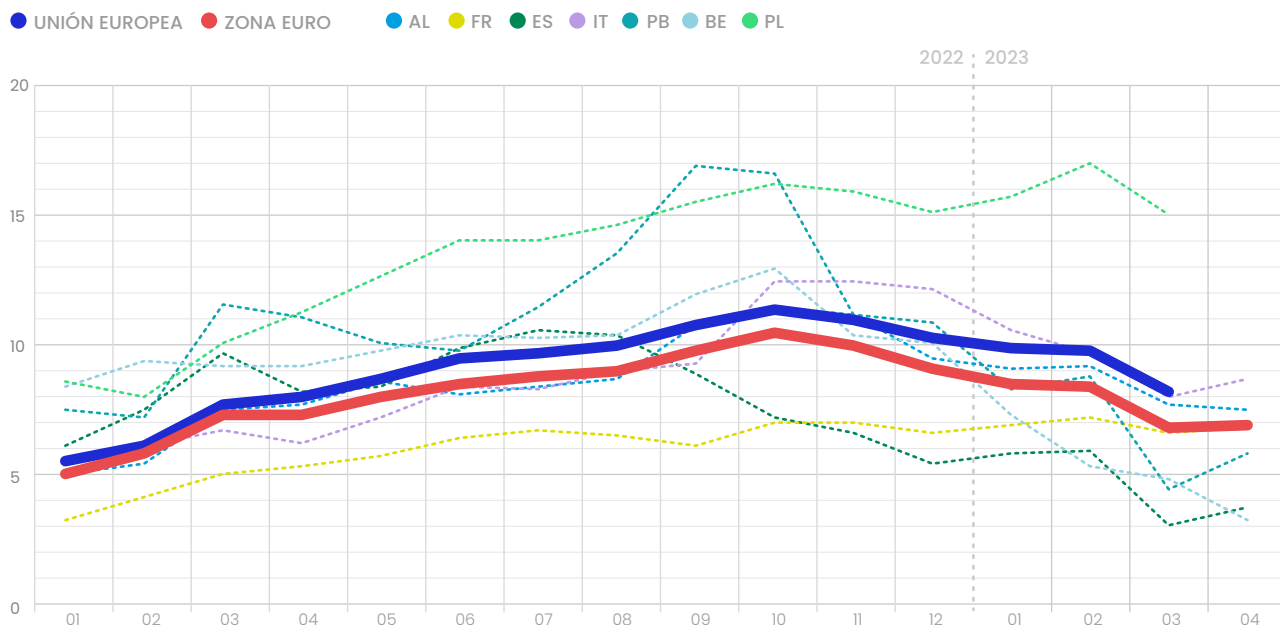


MÁS INFORMACIÓN

Ralentización de la inflación

IPCA DE LA UNIÓN EUROPEA Y LA ZONA EURO

TASAS DE INFLACIÓN EN PAÍSES SELECCIONADOS DE LA UE EN SEGUNDO PLANO



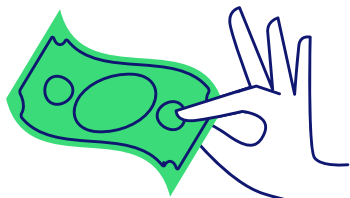
Fuente: Eurostat

Todo apunta a que este año será de descenso de la inflación en la Unión Europea. Según el Banco Central Europeo, la inflación media anual medida por el IPCA será del 5,3% y bajará al 2,9% el año que viene. Es una buena señal para las economías y las cadenas de suministro del continente, aunque Europa no saldrá indemne de estas perturbaciones. En efecto, la inflación está vaciando los bolsillos de los consumidores, provocando una caída de los ingresos en términos reales; por lo que los cargadores tienen dificultades para vender sus productos. La elevada inflación también supone un aumento de los costes para las empresas de producción y distribución, así como para los transportistas.

Según ha calculado recientemente el Instituto Belga de Transporte por Carretera y Logística (ITLB), en 2023 **los costes de una empresa de transporte aumentarán una media del 12-13,5%**, sin contar los costes de combustible. Algunos de estos transportistas deben repercutírselo al cliente, pues, de lo contrario, corren el riesgo de quebrar. Por otro lado, con un mercado del transporte estancado y una mayor disponibilidad de capacidad, los transportistas tienen que ser

más flexibles con los precios. El resultado es una pesadilla que se muerde la cola. La pregunta es: ¿qué tendencia prevalecerá? ¿Nuevos recortes de tarifas, subidas estacionales o estabilización? Solo cabe esperar que, a pesar de las muchas incertidumbres que nos rodean, los próximos meses nos den la respuesta. Hablamos de precios del transporte en un contexto de inflación elevada porque el encarecimiento del transporte la alimenta aún más.

La inflación no es igual en todas partes. En abril de este año, se situaba en el 14% en Polonia que, aunque está a la baja, sigue siendo una de las más altas de Europa. La elevada inflación y la disminución del transporte en las ruta entre Polonia y Alemania, y viceversa; empeoran considerablemente la situación de los transportistas polacos. Esto les obliga a buscar nuevos mercados, ya que Alemania es el principal socio comercial de Polonia. Según los expertos, esto podría afectar en cierta medida a los precios del transporte por carretera en todo el continente. Al fin y al cabo, Polonia sigue siendo el principal proveedor de transporte internacional.



5,3%

**Inflación media anual del IPCA
en Europa en 2023**
según las previsiones del Banco
Central Europeo.

El otro proveedor en discordia, España, va bastante bien, guardando todas las proporciones relacionadas con la situación en Europa, por supuesto. El crecimiento económico del país fue del 5,5% a finales de año, un resultado asombroso en comparación con el resto del continente (en Alemania fue del 1,8%).

La inflación en España también tiene buena pinta en comparación con el conjunto de la Unión Europea: en 2022, se situó en una media del 6% y, en los primeros meses del 2023, está registrando valores a la baja. Sin embargo, la elevada tasa de desempleo, que supera los 3 millones de personas, sigue siendo un problema para la economía española. También llegan buenas señales de los Países Bajos, que hasta hace poco aterrorizaba a los demás miembros de la zona euro con su elevada tasa de inflación. El año pasado, la tasa media de inflación interanual en los Países Bajos fue del 11,6%, la más alta en casi 50 años. Sin embargo, no ha dejado de bajar desde octubre del año pasado y parece que la tendencia continúa. El Fondo Monetario Internacional prevé que la tasa de inflación de los Países Bajos alcance el 4,7% en 2023.

Por desgracia, este panorama tranquilizador con la inflación en la Unión Europea se ve empañado por los países de Europa Central y Oriental, es decir, Polonia, los Estados bálticos, la República Checa y Hungría, donde las tasas de inflación se han desbocado. Hungría lleva meses siendo el desafortunado líder

europeo, con una tasa de inflación que actualmente ronda el 25%. Esto no afecta a las predicciones del Eurostat y del Fondo Monetario Internacional, que coinciden en que veremos descender la inflación en 2023.

Más allá de la inflación, para que las cadenas de suministro gocen de buena salud, es importante otro indicador: el nivel de crecimiento económico. En este caso tampoco se esperan milagros, pero sigue existiendo un moderado optimismo de que, en contra de lo que opinan los economistas, Europa se acabe librando de la temida recesión. **Según las previsiones de la Comisión Europea, el crecimiento económico alcanzará una media del 1% en 2023 y algo más en la zona euro, con un 1,1%.** El aspecto que más preocupa es el mal estado de salud de la economía alemana porque, como ya sabemos, una infección no tratada puede propagarse por todo el cuerpo. Por ello, los expertos en la cadena de suministro cruzan los dedos para que la "infección" alemana se cure lo antes posible. Según las estimaciones de la Comisión Europea, la economía alemana apenas crecerá un 0,2% este año, con una inflación del 6,3%. Esperemos que no empeore.

4-5%

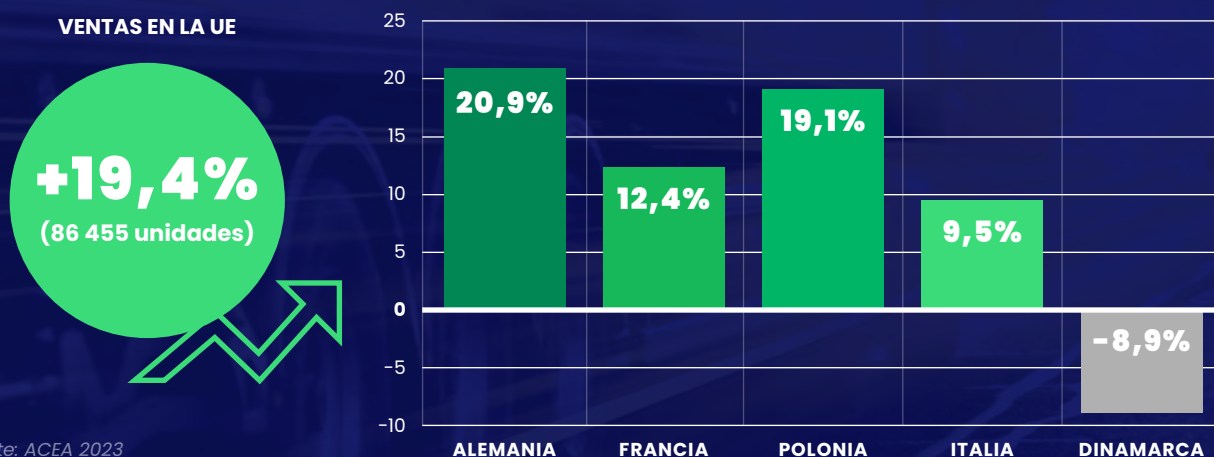
**Crecimiento previsto de las ventas
de camiones en 2023 en la Unión
Europea y Estados Unidos**

(previsiones de Verband
der Automobilindustrie)



Colas para comprar camiones

Ventas de camiones en el primer trimestre de 2023 en la Unión Europea y países seleccionados (en comparación con el primer trimestre de 2022).



El comportamiento de las ventas de camiones en Europa es una sorpresa en este contexto de desaceleración económica que venimos observando. El mercado de compra-venta de vehículos nuevos se está comportando a contracorriente de las tendencias económicas imperantes. Según un informe elaborado por Verband der Automobilindustrie, en 2022 se vendieron 336.000 camiones nuevos en el continente (UE + Reino Unido). Esto representó un aumento interanual del 5%, un número nada desdeñable para estos tiempos difíciles que vivimos y todos los problemas que, a priori, presenta el sector del automóvil.

El año en curso también parece prometedor según la ACEA. Tras el primer trimestre de 2023, **el aumento de las ventas de camiones nuevos fue sorprendente-mente del 19,4%**, lo que se traduce en casi 86.500 unidades. Todos los Estados miembros de la UE, a excepción de Dinamarca, experimentaron un crecimiento. La mayoría de los vehículos nuevos se compraron en Alemania, Francia, Polonia e Italia. Paradójicamente, los fabricantes de camiones ya están cerrando sus listas de pedidos para el año en curso, con los gerentes de las empresas de transporte encargando nuevos vehículos con fecha de entrega en 2024. "Se estima que en 2023 se matricularán en el mercado europeo entre 270.000 y 310.000 camiones con un peso máximo bruto superior a 16 toneladas", afirma **Harald Seidel, CEO de DAF Trucks**.

Los fabricantes de camiones no están a la altura de las necesidades del mercado. La inflación, los altos precios de la energía y la incertidumbre en el suministro de microchips y cableado están frenando su capacidad de producción. Además, los fabricantes no pueden determinar con exactitud los precios de los materiales y los costes de mano de obra dentro de seis meses o un año, y un cálculo inexacto puede exponerlos a pérdidas adicionales. A pesar de la incertidumbre en las cadenas de suministro, las empresas automovilísticas están empezando a prepararse para la producción en serie de vehículos eléctricos. El primer fabricante mundial en iniciar la producción es Volvo Trucks. En la actualidad, los mayores mercados europeos de camiones eléctricos son los Países Bajos, Alemania, Noruega y Suecia; y a escala mundial, Estados Unidos.

Aunque el mercado de camiones propulsados por baterías es todavía pequeño, se observa un aumento de los pedidos en este segmento. Mientras que el 96,1% de los camiones comprados en el primer trimestre de este año seguían siendo camiones diésel, durante este periodo se registró un aumento del 408,5% en el número de camiones eléctricos matriculados. Los vehículos eléctricos siguen representando una parte mínima del mercado del transporte (el 1,1% de todos los camiones de la UE), pero todo apunta a que en 2023, y más adelante, veremos un impulso cada vez mayor en la adquisición de este tipo de vehículos.



02

Tendencias

Estamos viviendo una revolución del transporte en Europa.

El transporte intermodal está llamado a salvar al continente de las excesivas emisiones de carbono y de la escasez de conductores.



Contenedores por toda Europa

La Comisión Europea anunció a principios de los años 90 que los trenes de mercancías dominarían pronto las rutas de transporte de Europa y que los camiones se convertirían poco a poco en cosa del pasado. Hoy, casi 30 años después de las jactanciosas declaraciones de los Comisarios de la UE, solo queda una sensación de desagrado. En cualquier caso, esa es la impresión que se desprende de la lectura de los resultados de la auditoría del Tribunal de Cuentas Europeo, que esta primavera, y según la opinión ampliamente compartida entre los comentaristas, desacreditó la quimera de la UE sobre el poder del transporte ferroviario. ¿Significa esto que el transporte intermodal ha perdido su razón de ser? Al contrario, tras los envites de la pandemia y el inicio de la guerra en Ucrania, ha vuelto a ocupar un lugar destacado en las mesas de debate. Pero lo más importante es que por fin se ha empezado a actuar de verdad para hacer del transporte intermodal un complemento importante para el transporte de mercancías por carretera.

Los auditores del TCE (Tribunal de Cuentas Europeo) han señalado con el dedo a la Comisión Europea no solo por su ineficacia a la hora de aplicar sus ambiciosos planes, sino por su flagrante incoherencia. Aunque la auditoría en cuestión se refiere al transporte combinado y no solo al estrictamente intermodal, los problemas siguen siendo los mismos. La Unión Europea cuenta con una anticuada directiva de 1992 que regula el transporte combinado, que solo exige un registro en papel y obliga a los conductores a hablar el idioma del país por el que pasa el tren de mercancías. "En la práctica, esto significa que hay que cambiar de conductor al cruzar la frontera. Ya no se aplican disposiciones similares a los conductores de camiones, por ejemplo. Por tanto, hay menos papeleo en el transporte por carretera y los procedimientos son menos complicados y llevan menos tiempo", comenta **Annemie Turtelboom, del TCE**, responsable de la auditoría.

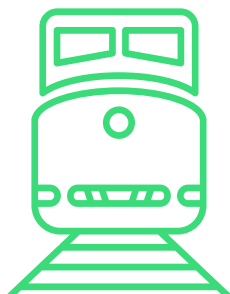
19%

Esta es la cuota del ferrocarril en el volumen de mercancías de la UE.

Si solo se considera el porcentaje del transporte intermodal, es de aproximadamente el 13%. 2021 fue un año especialmente bueno para el transporte intermodal, con un aumento de casi el 11% en el llamado trabajo de transporte.

Según los expertos, el transporte intermodal volverá a crecer rápidamente, a más tardar en 2024.

Fuente: Comisión Europea, 2022



Los transportistas afrontan inversiones

Duplicar la cuota del transporte ferroviario de mercancías de aquí a 2050 es un objetivo muy ambicioso de la Comisión Europea. Aún queda mucho trabajo por hacer. Hay que modernizar las infraestructuras ferroviarias, pero al mismo tiempo hay que mejorar la transitabilidad de las principales carreteras europeas. Los transportistas por carretera y los operadores logísticos también deben prepararse para los cambios. Para potenciar la intermodalidad, deben seguir invirtiendo en camiones que utilicen bioGNL y propulsión eléctrica para ofrecer transporte en distancias más cortas, de hasta 300 kilómetros. Por otro lado, también es necesario invertir en remolques y semirremolques modernos y más eficientes, diseñados para el transporte intermodal y para distancias más largas.



Matteo Codognotto

Director de Marketing e Innovación del Grupo Codognotto



¿Se quedará Europa atrapada en el atasco?

Ejemplos igual de absurdos abundan en la normativa de la UE, aunque esto está a punto de cambiar. En Bruselas, los funcionarios se afanan en revisar la normativa vigente de la RTE-T, la Red Transeuropea de Transporte. Un hecho importante porque toda la filosofía sobre la ampliación de la red se basa precisamente en el transporte intermodal. También se está preparando una revisión crítica de la directiva sobre transporte combinado. Las autoridades ya no pueden dormirse en los laureles ya que, dentro de poco, los actuales canales de transporte estarán gravemente congestionados y Europa se verá atrapada en un enorme atasco.

Raluca Marian, abogada y representante de la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) en el Parlamento Europeo, sigue de cerca estos trabajos. "Los expertos calculan que la demanda de transporte podría duplicarse de aquí a 2050, aunque algunas predicciones apuntan incluso a que se triplicará. Por tanto, todos los tipos de transporte de

mercancías, tanto individual como combinado, serán necesarios para satisfacer una demanda en rápido crecimiento", explica Marian. De hecho, la IRU apoya firmemente la idea de un mayor desarrollo del transporte combinado y multimodal, a condición de que las nuevas soluciones no se introduzcan a expensas del transporte por carretera, que es, al fin y al cabo, el corazón de todo el sistema de transporte en Europa.

Llegados a este punto, es necesario aclarar varios conceptos. El transporte europeo se basa en el objetivo principal de alcanzar rápidamente la neutralidad de las emisiones de carbono. El primer paso para ello es reducirlas al 55% en 2035, para luego alcanzar las cero emisiones en 2050. Una pieza importante de este panorama es el transporte multimodal, es decir, el uso de contenedores y semirremolques personalizados para viajar en un solo trayecto por diversos medios: carretera, ferrocarril, avión, buque marítimo o barcaza fluvial. En la práctica, la parte más importante del transporte multimodal sigue siendo el trans-

porte ferroviario, que a día de hoy es básicamente un enlace entre el camión y el puerto de transbordo, donde finalmente llega el contenedor para continuar su viaje por mar. Obviamente, hay muchas opciones de configuraciones de transporte, ya que, al fin y al cabo, la carga no tiene por qué ir en el barco. Sea como sea, el transporte por ferrocarril y por carretera siguen siendo los elementos centrales del transporte multimodal.

Carreteras congestionadas

Según el cálculo de los expertos, el uso del transporte intermodal reduce las emisiones de carbono en un 80% en comparación con el uso exclusivo de una flota de camiones para la misma ruta. Por tanto, es difícil imaginar la consecución de los objetivos climáticos sin un mayor uso del ferrocarril. Este cambio estructural no es tan fácil de aplicar como la Comisión Europea ha intentado convencernos durante décadas. Parece que solo en los dos últimos años los funcionarios de Bruselas, presionados por las asociaciones de transportistas, se han tomado en serio todos los obstáculos que limitan el desarrollo de este modo de

transporte. Al fin y al cabo, los cambios legislativos pueden ocurrir en el Parlamento Europeo mucho más rápido de lo que se aplicarán después.

"Para el aumento de la cuota del transporte intermodal en Europa, son imprescindibles grandes inversiones en infraestructuras ferroviarias y carreteras. Esto se debe a que, por ejemplo, las dimensiones del túnel bajo el Mont Blanc no permiten utilizar los semirremolques P400 empleados en el transporte intermodal", señala **Matteo Codognotto, Director de Marketing e Innovación del Grupo Codognotto**. Se trata de una de las mayores empresas italianas de logística e integradora de la cadena de suministro, centrada en el transporte intermodal de mercancías, la logística integrada y el transporte marítimo y aéreo. "El paso de Tarvisio o el de Brenner suelen estar muy congestionados. De ahí que un número importante de cargas ferroviarias pasen por Suiza, que ofrece mejores infraestructuras ferroviarias. Si el país no invierte en estos ámbitos, el desarrollo del transporte intermodal será muy lento", señala Codognotto.



Ignasi Gómez-Belinchón

Cluster Manager de In-Move by Railgrup

El transporte no es solo cuestión de camiones

La presión para reducir las emisiones de carbono y la obligación de que las grandes empresas realicen informes no financieros acelerarán sin duda el uso del transporte intermodal.

Los cargadores ven cada vez más claro que la descarbonización mejora la imagen de su negocio. El futuro inmediato del transporte europeo será un uso equilibrado de los distintos modos. Los transportes de larga distancia deberán realizarse con mayor frecuencia en trenes intermodales. Esto nos ayudará a llegar antes a la reducción de emisiones de carbono. Si fuera posible aumentar la cuota del transporte ferroviario en España hasta el 10%, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero sería muy notable. Esto es solo el principio del cambio.

Los transportistas, de compras

La intermodalidad empezó poco a poco pero desde hace unos años, y cada vez más, está perfectamente integrada y se utiliza con normalidad en los transportes intraeuropeos. Shortsea Shipping, transporte Combinado, Autopistas Ferroviarias, vías navegables e, incluso conectándose entre sí. Los transportistas y operadores logísticos están invirtiendo en las unidades de transporte necesarias para la intermodalidad: remolques P400, cajas móviles y contenedores. Aunque es de precisar que con Autopistas Ferroviarias VIIA y LORRY RAIL con sus Terminales de tecnología MODALOHR las manipulaciones de semirremolques estándar se realizan en horizontal, por lo que permite estibar cualquier tipo de semirremolque. Es decir, que dicha tecnología se ha adaptado a la carretera y no al revés, distinta a la intermodalidad ferroviaria que se está instaurando en el sector con la denominación de «Autopistas Ferroviarias» que al fin y al cabo es Intermodalidad ya conocida como transporte combinado con movimientos verticales donde la carretera se tiene que adaptar al ferrocarril.

En cualquier caso, la diversificación del transporte traerá consigo una mayor estabilidad de los costes y una reducción significativa de la huella de carbono. Obviamente, la carretera es más ágil que el ferrocarril, pero la mayoría de los transportistas que no han emprendido un camino intermodal ferroviario, ya están pensando en ello y organizándose al respecto. Aunque también es preciso añadir que los operadores echamos en falta una mayor planificación de gestiones de infraestructuras por parte de las Redes con el fin de organizar mejor y conseguir mejor gestión de trenes.

Ángel Casado

Business Development Manager at VIIA & Lorry Rail,
for Spain & Portugal, France & Maghreb



La mayoría de las preocupaciones de los transportistas y operadores logísticos son también compartidas por los auditores del Tribunal de Cuentas Europeo, que examinaron el trabajo de los transportistas ferroviarios, el estado de las infraestructuras de transporte y la calidad de los servicios intermodales. Llegaron a la nada optimista conclusión de que de los seis países analizados, es decir, España, Francia, Italia, Países Bajos, Alemania y Polonia; ninguno está plenamente en condiciones de gestionar en mayor medida las cadenas intermodales. Incluso el líder del mercado ferroviario, Alemania, está teniendo problemas considerables para garantizar las entregas a tiempo. En el resto de países se han producido retrasos sig-

nificativos en la adaptación de la red ferroviaria a las necesidades de la intermodalidad.

Los monopolios bloquean el cambio

"El conocimiento por parte de los cargadores de las ventajas de un mayor uso del transporte multimodal es aún escaso en España", lamenta **Ignasi Gómez-Belinchón, Cluster Manager de In-Move by Railgroup**, que agrupa a las empresas interesadas en desarrollar la intermodalidad. Aunque los transportistas españoles se encuentran entre los líderes europeos en el sector del transporte por carretera, esto no se corresponde con un desarrollo equilibrado de



¿Cómo desarrollar la intermodalidad?

Líneas clave de actuación según

Gilles Delvigne

Director General
de Combipass*

01

Aumentar la capacidad de la infraestructura ferroviaria, gestionando la red disponible de forma más eficiente.

02

Apoyo financiero a los operadores de transporte intermodal debido a los altos precios de la energía.

03

Facilitar la transición de los participantes en la cadena de suministro al transporte intermodal mediante concesiones y subvenciones públicas.

04

Armonización de las normativas de los Estados miembros en materia de intermodalidad.

05

Armonización de las normas de apoyo a las empresas (subvenciones específicas) en materia de transporte intermodal.

*Combipass SAS tiene su sede en Francia. La empresa cuenta con una oficina de diseño técnico y sucursales en Alemania, Italia, España y Bélgica. Alquila equipos, carrocerías y todo tipo de contenedores para el transporte intermodal. Opera en toda Europa.

la red ferroviaria. "Solo el 5% de las mercancías se transportan por ferrocarril en nuestro país, lo que se traduce en elevadas emisiones de CO2. En la práctica, esto significa que 12.000 camiones al día cruzan el paso fronterizo de La Jonquera, con todas las consecuencias medioambientales que conlleva. Por ello, es necesaria una mayor inversión en infraestructuras para la manipulación de contenedores y semirremolques con el fin de utilizar el transporte ferroviario especialmente para largas distancias", añade Gómez-Belinchón.

En los países de la UE, el uso medio del transporte intermodal en el volumen total de mercancías es del 13%, pero, como de costumbre, la siempre optimista Comisión Europea desearía que este porcentaje alcanzara al menos la mitad del volumen total en 2050. Se trata de todo un reto, dado que actualmente alrededor del 77% del transporte de mercancías de la UE se realiza mediante flotas de camiones, un porcentaje que sigue creciendo. Como señalan los expertos en transporte, será difícil cambiar rápidamente estas proporciones a menos que los transportistas ferroviarios, especialmente los operadores públicos estatales, sean más flexibles a la hora de satisfacer las necesidades de fabricantes y distribuidores.

"Las tarifas fijas del transporte intermodal disuaden a los clientes de utilizar este tipo de servicio. Prefieren

hacer uso del transporte por carretera, que es más rápido y barato", confirma **Matteo Codognotto**, citado anteriormente, cuyo trabajo diario consiste en hablar con las empresas interesadas en el transporte intermodal. No se trata solo de cambiar la mentalidad y la calidad de los servicios intermodales, sino también de hacer que la red ferroviaria sea más eficaz y moderna. No será tarea fácil ya que este tipo de cambios llevan su tiempo.

La línea principal de ferrocarril no está lista

La **Unión Internacional de Transporte Combinado Ferrocarril-Carretera (UIRR)** de Bruselas, que agrupa a decenas de empresas ferroviarias privadas de toda Europa, así como a propietarios de terminales de transbordo, lleva años intentando cambiar eficazmente esta nefasta imagen del sector ferroviario. El **presidente de la organización, Ralf-Charley Schultze**, ha persuadido en repetidas ocasiones a las instituciones de la UE y a los responsables políticos de los países europeos de la necesidad de crear una red de grandes líneas ferroviarias internacionales técnicamente aptas para el transporte intermodal.



Josep Serveto

Director General de la empresa de logística Serveto

Vale la pena ser más ecológico

En el transporte intermodal, la carretera y el ferrocarril se complementan perfectamente. Estos dos modos de transporte se necesitan mutuamente. Como empresa de logística, decidimos utilizar el transporte intermodal principalmente por la escasez de conductores en el transporte internacional, especialmente en el de larga distancia. Además, también es una respuesta a las necesidades del mercado, que cada vez espera más soluciones con una menor huella de carbono. Cualquier temor que surja de que el transporte por carretera se vea dominado por la intermodalidad es, en mi opinión, exagerado. En muchas rutas, especialmente las de menos de 600 kilómetros y alejadas de los principales corredores de transporte, el transporte por carretera seguirá sin tener rival. El uso del transporte combinado está aumentando sobre todo en las rutas largas: de España a los países del Benelux, el norte de Francia y Alemania. Cada transporte intermodal que realizamos con el uso actual del ferrocarril nos permite reducir las emisiones en una tonelada de CO2 por transporte.



¿Qué condiciones están en juego? La infraestructura ferroviaria debe adaptarse al tamaño de los semirremolques especializados P400 que sirven cada vez más al transporte intermodal. Dicho de un modo más experto, se trata de maximizar la disponibilidad de vías que garanticen el gálbo de carga P400. Las grandes líneas europeas también deben acoger composiciones de 740 metros, ya que es la longitud más óptima desde el punto de vista económico y medioambiental. Para que el transporte discorra con fluidez, la red ferroviaria también debe estar adaptada para soportar trenes con una carga por eje de 22,5 toneladas y velocidades de al menos 160 kilómetros por hora.

Se trata de grandes retos infraestructurales, sobre todo teniendo en cuenta que, como revela el Tribunal de Cuentas Europeo en dicho informe, solo la mitad de la red ferroviaria continental está técnicamente preparada para el transporte intermodal. La mayoría de los países europeos tienen aún muchas inversiones pendientes. En Polonia, solo el 36% de la red ferroviaria cumple los requisitos de intermodalidad, mientras que en España el porcentaje es solo del 6%. Incluso economías avanzadas como la francesa tienen un largo camino por recorrer para transferir con éxito las cadenas de suministro al ferrocarril. "El Gobierno francés sigue una estrategia de desarrollo del

transporte combinado con el objetivo de triplicar los volúmenes de mercancías en los próximos diez años. Pero la gestión de la capacidad de la red ferroviaria y el estado de las terminales de transbordo deben cambiar urgentemente para ofrecer mayor flexibilidad y mejores soluciones operativas", confirma **Gilles Delvigne, Director General de Combipass** (Grupo Berto), con sede en Avignon.

¿Se está ralentizando bruscamente el transporte intermodal?

La empresa se dedica al alquiler de equipos, contenedores y semirremolques para el transporte intermodal, y ofrece servicios de ingeniería para apoyar el cambio modal global. Atiende a clientes de 20 países, por lo que podría decirse que Delvigne está en el "ojo del ciclón" intermodal, afrontando día a día todos los condicionantes del sector. El Director General de Combipass se hace eco de lo dicho por el Presidente de la UIRR, Ralf-Charley Schultze, en el sentido de que el uso de subvenciones públicas europeas para las empresas que utilicen el transporte intermodal acelerará considerablemente el proceso de transferencia del transporte al ferrocarril. Entonces, cumplir el objetivo de cero emisiones será más factible.

La Unión Internacional de Transporte Combinado Ferrocarril-Carretera también cree que los trenes intermodales que utilizan tracción eléctrica deberían pagar tarifas reducidas por el uso de infraestructuras públicas. De lo contrario, "les resultará difícil competir con la flota de camiones en materia de precios". Schultze también alerta sobre otro gran peligro asociado al desarrollo del transporte intermodal: "Las perspectivas de crecimiento del transporte de mercancías en 2023 siguen siendo inciertas debido a la subida de los precios de la electricidad. Mientras que el precio del gasóleo utilizado en el transporte por carretera ha subido un 70% desde el estallido de la guerra en Ucrania, el precio de la corriente de tracción ha aumentado entre un 300 y un 1000%, según los países", advierte el Presidente de la UIRR.

Las preocupaciones de Schultze parecen corroboradas por los resultados que la organización publicó para el último trimestre de 2022, según los cuales el mercado del transporte intermodal se contrajo casi un 6,5%. Las perspectivas para este año no prevén un crecimiento superior al 2-3%. Ya en 2021, los volúmenes de transporte intermodal aumentaron más de un 10%. Sin embargo, este menor rendimiento del transporte intermodal no indica en absoluto una falta de perspectivas para este tipo de transporte.

En muchas rutas, especialmente las de menos de 600 kilómetros y alejadas de los principales corredores de transporte, el transporte en camión seguirá sin tener rival.

La fuerza motriz en acción

La situación actual es el resultado de la ralentización económica en curso, de la escalada de los precios de la energía y de la renovación de la red ferroviaria en las principales líneas europeas, especialmente la ruta que va desde los puertos del Mar del Norte hasta Suiza e Italia, pasando por el valle del Rin. Las renovaciones y las mejoras son necesarias para preparar a los ferrocarriles para el gran salto. Según calculó recientemente la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Comisión Europea, los cambios de infraestructura necesarios costarán un total de 7.700 millones de euros. Además, Bruselas quiere establecer un corredor europeo de transporte Mar Báltico-Mar

Negro-Mar Egeo completamente nuevo y reforzar la importancia de la Vía Carpatia.

A pesar de los considerables costes y de la necesidad de superar numerosos retos organizativos, jurídicos e incluso mentales, la fuerza motriz ya está en marcha, en sentido figurado. Será difícil detenerla, aunque la administración europea seguramente seguirá sorprendiéndonos con su lentitud. "La dirección ya está marcada, porque el transporte ferroviario es seguro para el medio ambiente y la intermodalidad conduce a una reducción significativa de las emisiones de carbono. Los camiones no desaparecerán de nuestras carreteras, pero en distancias más largas deberían ser sustituidos cada vez más por el ferrocarril", argumenta **Ignasi Gómez-Belinchón, de Railgrup**.

Para terminar, el responsable español del Cluster compara los niveles de dióxido de carbono producidos por un tren frente a los de una bicicleta. Resulta que en un recorrido de quince kilómetros los valores son comparables: una locomotora emite 0,24 kilogramos de dióxido de carbono y una bicicleta 0,19 kilogramos. Esta comparación puede hacer sonreír, pero sin duda invita a la reflexión. De hecho, sin intermodalidad es difícil imaginar la neutralidad climática.



Thomas Dupuy D'Angeac

Presidente de Carrières de l'Ouest habla de cómo la empresa utiliza el transporte ferroviario para la producción de áridos y cómo reduce su huella de carbono.

El transporte intermodal es el futuro

En nuestra empresa hemos implantado el concepto de 'doble contenedor', o Voutré Double Fret, que ha reducido los costes de transporte y las emisiones de carbono. Antes llevábamos los áridos a los clientes por ferrocarril, pero los vagones volvían vacíos. No encontrábamos en el mercado vagones adecuados para el transporte de tierra, así que la transportábamos en camión. Gracias a la instalación de contenedores de 20 pies, nuestras vagones se utilizan en ambas direcciones. Se trata de una solución realmente novedosa.

El sector de la construcción, del que formamos parte, es una palanca importante para permitir el desarrollo del transporte ferroviario. Aunque utilizamos el camión por flexibilidad, el ferrocarril es nuestro verdadero ADN. Hacemos todo lo posible por reducir la huella de carbono de nuestras operaciones y creemos que nuestros clientes también pueden verlo. Por ejemplo, hace poco instalamos una cinta transportadora de 1,5 kilómetros de longitud para ayudarnos a transportar áridos por la obra en lugar de volquetes. Este año queremos aumentar el volumen de transporte ferroviario de 800.000 toneladas a 1,3 millones. Para lograrlo, necesitamos el apoyo adicional de nuestra compañía ferroviaria Captrain. Mientras tanto, hay escasez de maquinistas y otros trabajadores ferroviarios en el mercado. En mi opinión, se trata de un obstáculo importante para el rápido desarrollo del transporte ferroviario e intermodal. No solo en Francia, sino en toda Europa.

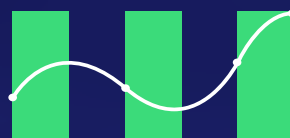
Esperamos la expansión del transporte intermodal y tenemos planes estratégicos al respecto. Queremos utilizar nuestras instalaciones como plataformas logísticas para el transporte combinado y ofrecer una amplia gama de servicios de transporte. También significa establecer sólidas alianzas con los principales agentes del sector logístico.

03

Retos y previsiones

Los precios del transporte de mercancías están bajando.

Desde el punto de vista de una empresa de fabricación o distribución, es un buen momento para negociar tarifas de transporte más favorables, ya que existe un potencial de ahorro considerable.



El mercado spot nos rodea. Retos de la cadena de suministro en 2023

¿En qué punto se encuentran hoy las cadenas de suministro en Europa y en todo el mundo? La opinión predominante es que siguen debilitadas tras los sucesivos cierres patronales, el estallido de la guerra en Ucrania y todas sus consecuencias económicas. Pero, ¿seremos capaces de adoptar una perspectiva más amplia? ¿De ver lo que hay más allá del horizonte? En la actualidad, ningún experto se atrevería a hacerlo, ya que los cambios se suceden con demasiada rapidez. Parece que, de momento, tenemos que acostumbrarnos a la volatilidad y a la incertidumbre. Echamos un vistazo a los principales retos de los responsables de logística en 2023.

Lo que les quita el sueño a los responsables de la cadena de suministro es el coste a la hora de llevar a cabo su actividad. Desde el punto de vista de los cargadores, en el primer semestre de 2023, se ha producido un marcado descenso de las tarifas de transporte en la Unión Europea, que ya comenzó a finales del año pasado. De media, se estima en torno a un 3% en el primer trimestre de 2023 para rutas fijas o contratos y un 7,5% con precios obtenidos en el mercado spot. La percepción general entre los gerentes de empresas de transporte es que el descenso real es incluso mayor. Todo depende de la región de Europa, la industria a la que se preste servicio, la ruta concreta y la estacionalidad que suele afectar a determinados sectores de la economía.

Europa pisa el freno

"Desde el punto de vista de una empresa de fabricación o distribución, es un buen momento para negociar unos precios del transporte más favorables, ya que existe un potencial de ahorro considerable. Sobre todo porque en muchas industrias los costes de transporte son uno de los componentes más importantes del presupuesto", afirma **Piotr Roczniak, Director de Consultoría de Negocio y Datos de CargoON**, empresa desarrolladora de tecnología para el transporte y la logística. Señala que en los primeros meses de este año ocurrió algo sin precedentes: los precios de las cargas en Europa al-

canzaron los niveles previos a la guerra de Ucrania. Hay que recordar que la pandemia y la agresión rusa han provocado un aumento espantoso de las tarifas de transporte. "Todavía en enero de este año, las tarifas medias del mercado spot eran alrededor de un 23% más altas que hace doce meses", añade Piotr Roczniak.

El descenso de los precios del transporte se debe, por supuesto, a la **desaceleración de las economías europeas** y a la caída del consumo, por ejemplo, la demanda interna en Polonia salvó la salud de la economía, pero la elevada inflación ahogó el efecto. Menos trabajo para los proveedores / exportadores significa automáticamente una disminución de la demanda



de capacidad de transporte. Sin embargo, las variables que afectan a los transportistas son tantas y los tiempos tan inestables que no podemos prever en absoluto que las tarifas no vayan a dispararse de nuevo. Sobre todo porque esto ya ocurrió durante el verano pasado y por todos es sabido que al mercado le gusta la repetición. ¡El problema es que nada ha sido repetitivo en los últimos tres años!

Ajustes de combustible en Italia

De igual modo que pasa en España, se han introducido cambios significativos en el mercado de transporte italiano mediante el decreto del 21 de marzo de 2022, que constituye una verdadera revolución en términos de protección para los transportistas. Al introducir un contrato por escrito, y eso que en Italia no existe la obligación de concluir uno, la empresa de transporte puede renegociar el total de los costes de transporte. El decreto introdujo una cláusula que regula el pago del transportista mediante la introducción de un ajuste de combustible. El ajuste se calcula en base a los cambios en los precios del combustible. Lo calcula la empresa de transporte, pero esto requiere mucha experiencia. Supongamos, por ejemplo, que los costes del combustible han aumentado en un 10%. ¿en qué medida deben aumentarse las tarifas de transporte? Esto no es para nada obvio, ya que el aumento de costes será diferente para una furgoneta y un semirremolque.

Michele Palumbo

experto en cadena de suministro, profesor en la Universidad Católica del Sagrado Corazón y en la Escuela de Negocios Il Sole 24 Ore



Cambios y más cambios

"La estabilidad de los precios de las materias primas energéticas es muy importante en el sector del transporte por lo que las fluctuaciones del precio de los combustibles son cruciales", recuerda el profesor **Michele Palumbo**, experto en cadenas de suministro y economista de la Universidad Católica del Sagrado Corazón (Italia). "No estamos acostumbrados a vivir en un entorno de tanta volatilidad", añade. Una observación muy repetida entre los directivos. Aunque los costes del gasóleo parecen haberse mantenido bastante estables durante los últimos 8-9 meses, según los análisis del mercado, puede que esta sea la calma que precede una vez más otra tormenta. Basta con que los países de la OPEP+ reduzcan la producción de petróleo o que se agoten, aunque sea tem-

poralmente, las reservas de las economías europeas. Hablando de tarifas de transporte, cabe mencionar otro cambio advertido por los directivos. Lo señala **Teodor Kula, Director de Desarrollo de Negocio de DONE! Deliveries** y miembro de la junta directiva de la Asociación Polaca de Directores de Logística y Compras (PSML): "Los contratos spot a corto plazo son cada vez más importantes para la contratación en general. Una de las razones es que el comercio electrónico está creciendo y las empresas necesitan cada vez más transporte adicional 'sobre la marcha'. Los acuerdos contractuales, por su parte, se vuelven más flexibles y la actualización de tarifas se produce con mucha más frecuencia, cada seis meses o incluso cada trimestre", afirma Teodor Kula.

Spot para un mayor ahorro

Los efectos de este cambio cualitativo, y lo que parece ser una tendencia duradera, pueden apreciarse mejor ahora. La demanda de capacidad ha disminuido y las tarifas del mercado spot bajan más deprisa que las de las rutas fijas (7,5% para los primeros y 3% para los segundos comparando trimestres interanuales). Los proveedores que suscriben acuerdos contractuales pueden contar ahora con una mayor flexibilidad por parte de los transportistas, que vigilan de cerca lo que ocurre en el mercado spot. "Conviene añadir que el mercado spot de transporte desempeña ahora un papel ligeramente distinto del que desempeñaba hace apenas un año. Antes era sobre todo una fuente de transporte adicional, pero hoy es también un lugar donde buscar ahorro de costes", añade **Tomasz Łyszega, Global Account Manager de CargoON**, una empresa tecnológica al servicio del mercado del transporte.

Los precios del transporte en el mercado spot son los que más han bajado en Polonia. Los expertos siguen de cerca este mercado porque, al ser el mayor proveedor de transporte, tiene una gran influencia en todo lo que ocurre en Europa. Pero, ¿por qué han bajado tanto allí los precios del transporte? "Porque, a pesar del empeoramiento de la economía, el número de conductores ha aumentado recientemente. Esto ha reducido la presión para subir las tarifas. El número de conductores ucranianos aumentó casi un 23% a finales de 2022, según datos de la Inspección General de Transporte por Carretera. Además, las matriculaciones de camiones nuevos de más de 3,5 toneladas aumentaron un 13% entre principios de 2023 y finales de abril. Con la desaceleración económica, son datos bastante sorprendentes", explica Tomasz Łyszega, de CargoON."



FREIGHTS ON

Gestión de órdenes de carga

Automatización: asignación de cargas totalmente parametrizable

Un flujo de trabajo digital completo a través de nuestra exclusiva plataforma web colaborativa

Toda la información está centralizada para un mejor acceso, compartición y cumplimiento

Capacidad de transporte segura en cualquier momento combinando contrato y spot

MÁS INFORMACIÓN

La transparencia es lo que importa ahora



Mi impresión es que después de tres años de caos y disrupción, las cadenas de suministro están nuevamente bajo control. La tendencia predominante ahora parece ser hacia la transparencia. Según la Directiva de Informes de Sostenibilidad Corporativa (CSRD) de la UE, a partir de 2024, las grandes empresas están obligadas, entre otras cosas, a informar sobre el impacto climático de sus actividades, así como otros aspectos relacionados con la sostenibilidad. En febrero de 2022, la Comisión Europea también propuso la Directiva de Debida Diligencia en Sostenibilidad Corporativa (CSDD). Las negociaciones sobre la forma final de esta ley aún están en curso. Ambas directivas acelerarán el proceso de intercambio de datos en la cadena de suministro, desde los proveedores de materias primas hasta las empresas manufactureras y de transporte.

Albert Jan Swart

experto en industria, transporte y logística en ABN Amro Bank



¿18 años recién cumplidos y al volante?

Aunque las señales positivas procedentes de Polonia pueden ser alentadoras, el regreso de los conductores ucranianos al mercado del transporte no altera en lo fundamental el problema estructural de la escasez de conductores en el continente. Según un reciente informe de la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), actualmente faltan casi 450.000 conductores en Europa, y para 2026, con todos los problemas asociados a la contratación de jóvenes conductores y los conductores existentes que alcanzan la edad de jubilación, podrían faltar dos millones de personas al volante. Se trata de un volumen de mano de obra que no podrá reponerse rápidamente y cuya ausencia paralizará el transporte internacional por carretera en Europa.

"La falta de conductores es uno de los mayores retos a los que se enfrentan los transportistas. Para resolverlo hacen falta iniciativas a escala de la UE, pero también a nivel local y nacional. La Comisión Europea está revisando actualmente la directiva de la UE sobre permisos de conducción. Puede ser una herramienta que ayude a paliar este acuciante problema",

explica **Raluca Marian, directora de la representación de IRU ante el Parlamento Europeo**. En concreto, se trata de una propuesta de la UE para **permitir que los mayores de 18 años conduzcan camiones** (categorías de permiso C y D). Todo parece indicar que se introducirá este cambio en la directiva.

¿Aportará mejoras significativas al mercado del transporte de mercancías? Es poco probable, ya que los jóvenes no se inclinan por esta profesión. "En Italia se ha producido una notable migración de los conductores internacionales hacia el transporte ligero, que realiza trayectos cortos y permite una mejor gestión de la conciliación de la vida laboral y familiar. El resultado es que muchos camiones están aparcados porque no hay suficientes conductores para ellos", afirma el **profesor Michele Palumbo**. En lo que puede acabar una escasez excesiva de conductores lo hemos visto recientemente en las islas británicas. Tras el Brexit, allí disminuyó el número de conductores inmigrantes y la economía se enfrentó a enormes problemas de transporte. El verano y otoño pasados, ni siquiera los alimentos y los medicamentos llegaban a los consumidores y el Gobierno tuvo que recurrir al ejército.



¿Cuáles son los desafíos que se avecinan para los transportistas?

Las empresas deben prepararse ahora para la obligatoria presentación de informes no financieros que entrarán en vigor a partir de 2024. Esto se debe a que las empresas de la UE con más de 500 empleados están obligadas a calcular su huella de carbono y divulgar otros datos relacionados con la sostenibilidad. Estamos hablando de la implementación de la Directiva de Informes de Sostenibilidad Corporativa (CSRD).

01

A raíz de los informes medioambientales, hay una presión creciente para introducir optimizaciones sostenibles en la cadena de suministro. Esto es especialmente notable en el área de la eficiencia energética de los almacenes (por ejemplo, reemplazar fuentes de luz y utilizar energía renovable para iluminar edificios). También existe una fuerte presión para ser eficientes en el uso de los medios de transporte, es decir, evitar kilómetros en vacío y optimizar la carga de los vehículos. Una mejor eficiencia en el transporte no solo se logra mediante soluciones como el monitoreo GPS, sino sobre todo mediante el intercambio de datos sobre el estado de la carga entre los socios que trabajan juntos en la cadena de suministro.

02

La continua digitalización de los procesos del transporte también es un desafío para los fabricantes y empresas de distribución. Al parecer, los gerentes reconocen el valor añadido de la digitalización de la cadena de suministro después de la pandemia, incluyendo la planificación de rutas, la selección de proveedores o las comunicaciones con el transportista. Sin embargo, el ritmo de la digitalización está claramente limitado por la disponibilidad de recursos tecnológicos. Los proyectos de automatización de procesos logísticos compiten con la digitalización de empresas en otras áreas. El ritmo de la digitalización también está limitado por el estado de la infraestructura de tecnología, que necesita ser reemplazada, actualizada o al menos integrada con nuevas soluciones.

03

Tomasz Łyszega

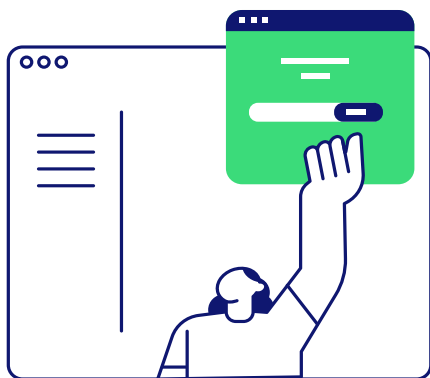
Global Account Manager en CargoON



La tecnología resuelve problemas

Muy bien, ¿y ahora qué hacemos? Pragmáticos como siempre, los gestores de la cadena de suministro creen que hoy en día podemos simplemente hacer un uso más eficiente de la capacidad de transporte de mercancías que existe. Es decir, planificar mejor los viajes, hacer un uso más racional del espacio de transporte disponible y evitar los kilómetros en vacío, que siguen plagando las rutas europeas (según cálculos de la Comisión Europea, suponen alrededor del 20% de todo el transporte). La intermodalidad es también una tendencia importante que puede ayudar a resolver la crisis de escasez de conductores. Aliviar la carga de las flotas de camiones transfiriendo contenedores y semirremolques a plataformas ferroviarias es una solución que, de paso, puede resolver una gran variedad de problemas.

Los expertos coinciden más que nunca en que la tecnología es necesaria para satisfacer todas estas demandas, hacer más eficientes las cadenas de suministro y frenar radicalmente las emisiones de carbono. Sin ella, ninguna revolución del transporte será posible. "Las empresas de transporte deben utilizar la tecnología para mejorar la productividad, por ejemplo, utilizando plataformas para aumentar el factor de carga. Para las empresas que no apliquen las soluciones tecnológicas adecuadas, el futuro se presenta bastante sombrío", afirma **Albert Jan Swart, experto en el sector de la industria, el transporte y la logística del banco holandés ABN Amro Bank.**



- Los proveedores que establecen acuerdos contractuales ahora pueden disfrutar de una mayor flexibilidad por parte de los transportistas, quienes están atentos a lo que ocurre en el mercado spot.

Preocupaciones en torno a 'Fit for 55'

La revolución digital en las cadenas de suministro se acelerará sin duda con la aplicación del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo (UE) sobre la información electrónica del transporte de mercancías. Esto ya está ocurriendo, pues el documento fue adoptado en agosto de 2020 y entrará en vigor en agosto de 2024. Mientras tanto, antes del 21 de agosto de este año, la Comisión Europea publicará el primer acto de ejecución sobre este asunto, relativo a las condiciones para las plataformas eFTI (información electrónica sobre el transporte de mercancías). ¿Por qué es tan importante el reglamento eFTI? Porque dentro de poco, los agentes de la cadena de suministro se encontrarán viviendo en un mundo digital. Un sistema compartido pondrá en contacto a transportistas (conductores), cargadores y administraciones públicas. "Permitirá, por ejemplo, una confirmación más eficaz de la conformidad de los transportes con la normativa de la UE. Todavía hay un debate sobre el acceso a los datos generados por las empresas de transporte", dice **Raluca Marian, de la IRU.**

¿Y la movilidad eléctrica y las emisiones de carbono? Todas estas son grandes cuestiones que se libran a la sombra de la batalla permanente por la supervivencia de las empresas. Se han fijado plazos, pero ¿son realmente alcanzables? ¿Es factible el plan de la UE "Fit for 55" para reducir las emisiones de carbono en un 55% de aquí a 2030 y lograr la neutralidad climática en 2050? ¿Conseguirá Europa, por ejemplo, proporcionar a los transportistas un número adecuado de plazas de aparcamiento y cargadores para alimentar camiones eléctricos? "Es demasiado pronto para dar buenas respuestas al respecto", afirma **Raluca Marian.** "No todas las propuestas de 'Fit for 55' han pasado aún por el proceso de toma de decisiones, pero será difícil ceñirse a las hipótesis formuladas. Solo lo podremos decir dentro de unos años", añade la directora de la representación de la IRU en el Parlamento Europeo.



PRECIOS DEL COMBUSTIBLE

Los precios del combustible en Europa dependerán de varios factores, como el suministro global de petróleo y la demanda del mercado de combustible en el continente. A nivel mundial, de la situación en otros países, así como del impacto de las políticas energéticas nacionales en sus mercados de combustible. Hoy en día, es difícil predecir cuál será el impacto final del conflicto en Ucrania en los precios del combustible en Europa. La guerra en curso podría afectar los precios del petróleo en los mercados globales, lo que a su vez podría influir en los precios del combustible en Europa. Si la contraofensiva de Ucrania contra Rusia conduce a una escalada del conflicto y un aumento de la tensión en la región, podría haber aumentos hipotéticos en los precios del petróleo. Después de todo, Rusia es uno de los mayores productores de petróleo del mundo y cualquier disturbio en la región podría afectar el suministro de petróleo en los mercados globales y, por lo tanto, impactar en los precios del combustible.

ESCASEZ DE CONDUCTORES

Uno de los principales desafíos en el transporte por carretera en Europa es la falta de conductores cualificados. Debido a la creciente demanda de servicios de transporte, las empresas deben asegurarse de emplear conductores cualificados, cuya escasez sigue siendo un problema enorme. Invertir en capacitación y buscar soluciones innovadoras para atraer y retener conductores no está dando los resultados esperados. En 2023, la escasez de conductores quizás no será tan aguda debido a la desaceleración económica y una disminución en la demanda de transporte. Sin embargo, a largo plazo, el problema podría volver con una intensidad aún mayor.

DEMANDA DE TRANSPORTE

La desaceleración económica en Europa y la incierta situación geopolítica están llevando a una reducción de la actividad económica, lo que a su vez se traduce en una demanda notablemente menor de transporte de mercancías. Los factores que reducen claramente la demanda en 2023 son una menor demanda de productos, es decir, un menor consumo debido, entre otras cosas, a la alta inflación y la disminución del poder adquisitivo; una menor actividad económica y una disminución en los niveles de inversión. Cabe señalar que una menor producción de las empresas también conduce a una capacidad menor para soportar los costes de transporte. Esto se debe a que los fabricantes y distribuidores no pueden transferir fácilmente este gasto a los compradores.

Piotr Roczniak

Head of Business Consulting and Data en CargoON





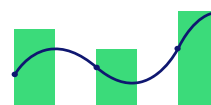
Marek Szymański

Periodista y Jefe de Contenidos
en CargoON, Trans.eu

Ha estado relacionado con la industria del transporte y la logística durante muchos años. Entre 2000 y 2007, fue editor en jefe de la revista Euro-logistics. Escribió sobre el mercado de transporte, expedición y logística para revistas/periódicos como Puls Biznesu, Parkiet o Transport Manager. Ve con interés la constante transformación de las cadenas de suministro. Fue una de las primeras personas en Polonia en predecir el desarrollo de la tecnología RFID en la logística. Realizó numerosas conferencias dedicadas al mercado del transporte y la logística y preparó la Gala de la Logística con el equipo.



Análisis de datos



Piotr Roczniak

Jefe de Consultoría de Negocios
en CargoON, Trans.eu

Experto y directivo con varios años de experiencia en logística y transporte. Actualmente es el Director de Consultoría de Negocios de Trans.eu, la plataforma logística más grande de Europa Central y del Este. Asesora a clientes principalmente en el campo de la transformación digital y la innovación, la optimización de la cadena de suministro y el aumento de la eficiencia de sus negocios. Tiene un enfoque holístico de la cooperación con los clientes, ya que trata de comprender sus necesidades y recomendar soluciones que serán un apoyo real para sus empresas.





Autor del texto:

Marek Szymański

Preparación de datos:

Piotr Roczniak

Diseño gráfico:

Anna Sikora

Proyecto de coordinación:

Monika Kulej - Ślusarska

Apoyo sustantivo:

Antoine Bertrandy

Proyecto de apoyo:

Roberto Garcia

Veronica Rodriguez

Ernesto Bonetti

Nicolo Calabrese

Robin Dammann

Anna Palluch-Przybyła

Paulina Sobolewska



BY (T) TRANS.EU

¿Alguna pregunta?

Contacta con nosotros:

info@cargoon.eu



www.cargoon.eu