

CARRETERA · En el arranque de 2023 el precio se mantiene un 13% por encima del nivel preinvasión a la espera de una nuevo subida

El próximo repunte del gasóleo podría coincidir con la reducción a la mitad de la bonificación

→ El gasóleo, coste nuclear en el transporte de mercancías por carretera, registra en estos momentos el precio más bajo de los últimos meses pero, eso sí, a la espera de un inminente repunte, que podría coincidir con la reducción de la bonificación del Gobierno.

MIGUEL JIMÉNEZ

MADRID. La semana pasada, el gasóleo registró un precio medio en las gasolineras españolas IVA incluido de 1,67 euros por litro, lo que consolida la fuerte tendencia a la baja en el precio de los últimos meses.

Es cierto que a finales de diciembre tocó el que hasta ahora es su suelo, los 1,64 euros, aunque en las últimas semanas el precio permanece estable, en el entorno de los 1,6 euros.

Este nivel es el más bajo desde la invasión de Ucrania por parte de Rusia y supone un importante alivio para el transporte de mercancías por carretera si a ello sumamos la bonificación de 20 céntimos que aplica el Gobierno al transporte profesional.

Hay que recordar que, con este mismo nivel de bonificación, el precio del gasóleo de automoción llegó a alcanzar a finales de junio de 2022 los 2,1 euros por litro, lo que quiere decir que en los últimos seis meses el precio del combustible en surtidor se ha reducido en España una media del 20%.

Ahora bien, no olvidemos que justo antes de la invasión de Ucrania el gasóleo costaba en España en las gasolineras 1,47 euros por litro, lo que quiere decir que en estos momentos el



El precio del gasóleo de automoción llegó a alcanzar a finales de junio de 2022 los 2,1 euros por litro.

En los últimos seis meses el precio del combustible en surtidor se ha reducido en España una media del 20%

precio del combustible sigue aún un 13% por encima de lo que costaba antes de que Rusia desencadenara la guerra, lo que pone en contexto el precio actual.

Máxime si tenemos en cuenta que los responsables de las principales distribuidoras en España alertaron al presidente del Gobierno la semana pasada de un nuevo ciclo alcista del precio del carburante que podría tener lugar a partir de fe-

EL DATO

38%

COSTE DEL COMBUSTIBLE. De acuerdo con el último Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera, elaborado por el Ministerio de Transportes, el combustible representa el 38% del total de los costes de un vehículo articulado general, pudiendo superar el 40%, como sucede en los vehículos frigoríficos.

brero, una vez entren en vigor las prohibiciones para la importación de combustibles rusos.

Los responsables de las grandes distribuidoras han alertado al presidente del Gobierno de un nuevo ciclo alcista

Hay que destacar que el sector del transporte de mercancías por carretera mantiene en este primer trimestre de 2023 una bonificación vía gasóleo profesional de 20 céntimos de combustible por litro consumido.

Ahora bien, de cara al segundo trimestre del año esa bonificación se reducirá a 10 céntimos, lo que justo podría coincidir con la nueva tendencia alcista anunciada por las pe-

troleras en el precio del gasóleo, una vez la prohibición de la importación de combustibles rusos comience a manifestar su impacto tras consumirse las reservas acumuladas por diversos países en los últimos meses.

No se puede perder la perspectiva de que el combustible atraviesa una fase alcista que va más allá de la invasión de Ucrania.

Justo hace 2 años, en enero de 2021, el gasóleo costaba en los surtidores españoles 1,1 euros por litro. Es decir, antes de la invasión el precio ya había subido en un año un 33,6%. Después, la subida llegó a alcanzar el 100%.

Ahora mismo, con respecto a enero de hace dos años, el precio del gasóleo de automoción es un 52% superior.

El gasóleo, un termómetro ante una nueva dimensión

Dado su peso en la estructura de costes de las empresas de transporte por carretera, el precio del gasóleo ha sido históricamente no sólo el termómetro de la salud financiera de los transportistas sino, sobre todo, la mecha que terminaba por encender el polvorín sectorial.

Los grandes conflictos en el arranque del siglo XXI se desataron en el momento en el que el gasóleo alcanzaba máximos, para desnudar el verdadero problema sectorial, que siempre fue la incapacidad de trasladar al precio final las variaciones de los costes, fruto de la débil dimensión empresarial y la posición



La repercusión de los costes del gasóleo es esencial.

de dominio de los cargadores. En este sentido, no podemos negar que incluso el conflicto de 2022 también tuvo como mecha el incremento de los costes energéticos y, además, su objetivo era acabar con la posición de dominio de los clientes en la fijación de los precios.

Ahora bien, las modificaciones legales aprobadas desde entonces deben llevar desde ya al gasóleo a una nueva dimensión, inserto en una repercusión automática de costes que hagan que deje de ser un problema del transportista en particular para convertirse en una preocupación de la cadena de valor en general, desde el productor hasta el consumidor final.