

CARRETERA · Se alcanzan los 3,72 vehículos por empresa y las empresas de cinco o menos vehículos pasan a ser el 81,7%

La dimensión empresarial de la carretera bate un nuevo récord y se duplica en dos décadas

→ El ansiado incremento del músculo empresarial en el transporte por carretera sigue dando pasos adelante.

MIGUEL JIMÉNEZ

MADRID. Los últimos datos del Observatorio de Mercado del Transporte de Mercancías por Carretera del Ministerio de Transportes reflejan que al cierre de 2022 las empresas de este sector incrementaron su tamaño medio hasta los 3,72 vehículos por empresa, lo que representa un nuevo máximo histórico.

Con respecto al cierre de 2021, cuando el tamaño medio eran 3,61 vehículos por empresa, se ha producido una mejora en la dimensión empresarial del 2%.

Estos 3,72 vehículos por empresa significan que la dimensión empresarial se ha duplicado en el transporte por carretera en España en los últimos años, con un crecimiento paulatino solo alterado por los años de crisis a partir de 2009 y por la pandemia en el año 2020.

Si nos centramos exclusivamente en las empresas de transporte pesado, la dimensión alcanzó al cierre de 2022 los 4,74 vehículos pesados por empresa, lo que con respecto al cierre de 2021 supone en este caso una mejora del 7,5%.

Si analizamos el número de empresas en función de la dimensión, en el conjunto del servicio público las empresas con un sólo vehículo pasaron de ser



En el caso de las empresas de transporte pesado, la dimensión media fue de 4,74 vehículos por empresa. Foto M.J.

EL DATO

386.025

VEHÍCULOS PESADOS. Los datos del Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera reflejan que al cierre de 2022 en España había 386.025 vehículos pesados de transporte de mercancías, de los cuales 284.180 corresponden al ámbito del servicio público. Esto supone un total de 16.563 vehículos pesados más que al cierre del año 2021, lo que significa que en el último año la flota de vehículos pesados de servicio público se incrementó un 6,18%.

60.761 a 64.967, fruto principalmente del ámbito del transporte ligero, pues en el ámbito del transporte pesado se pasó de 32.122 a 32.301 empresas, un crecimiento del 0,5%.

Al cierre de 2022, en el ámbito del servicio público de transporte pesado las empresas de un sólo vehículo representaban el 52,7% del total frente al 52,9% de 2021.

Ahora bien las empresas con dos vehículos bajaron del 12,4% al 12,2%, las empresas de 3 vehículos bajaron del 7,7% al 7,6% y las empresas de 4 vehículos del 5,4% al 5,3%.

En conjunto, las empresas con 5 ó menos de 5 vehículos representaron en 2022 el 81,7%, mientras que en el año 2021 fueron el 82,4%.

De esta manera, siempre dentro del vehículo pesado, las empresas de 6 o más vehículos pasaron de ser el 17,6% a ser el 18,3%.

El mayor crecimiento en este ámbito se dio entre las empresas que están entre 11 y 40 vehículos.

Empresas con más de 60 vehículos pesados en España

EN DETALLE

De acuerdo con el Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera del Ministerio de Transportes, al cierre de 2022 la comunidad autónoma con una mayor flota de vehículos pesados fue Andalucía con un total de 49.426 vehículos, seguida de Catalunya con 38.337 vehículos y la Comunitat Valenciana con 34.818 vehículos.

fueron al cierre de 2022 un total de 379, lo que frente a las 332 de 2021 supone un crecimiento del 14%.

La edad media de los vehículos también crece a pasos agigantados

Uno de los aspectos más preocupantes en lo que hace referencia a la estructura de la oferta del sector del transporte de mercancías por carretera al cierre de 2022 es el que hace referencia a la edad media de la flota de las empresas.

De acuerdo con el Observatorio del Ministerio de Transportes, al cierre de 2022 se volvió a batir un récord con un total de 14,7 años de media de la flota para los vehículos rígidos y de 8,1 años para las cabezas tractoras.

Hablamos de un nuevo máximo de toda la serie histórica que, además, supone mantener la progresión en el incremento de la edad media de la flota que se mantiene sin freno en los últimos años.

Desde el inicio de la serie histórica en el año 1993, la edad media de la flota del transporte de mercancías por carretera en España emprendió un paulatino descenso que permitió su reducción a prácticamente la mitad a las puertas de la gran crisis de 2009.

En concreto, en el año 2007, último ejercicio de crecimiento de la carretera, la edad media de la flota de rígidos alcanzó los 5,9 años y la de las cabezas tractoras se situó en 4,7, cuando en 1993 hablábamos de 10,2 y de 6,5 años respectivamente.

Una vez desatada la crisis económica de 2009, los graves problemas financieros del conjunto de la economía se dejaron sentir en el sector del transporte terrestre, limitándose la capacidad de inversión para la renovación de flota e iniciándose una

escalada en la edad media de la flota que en los albores de 2023 todavía no se ha frenado, de tal forma que no sólo se han superado los ratios de hace 20 años sino que estamos muy por encima de los índices de hace 30 años.

Ni siquiera a partir de 2016 con la salida de la crisis económica se produjo atisbo alguna de mejora en la modernización de las flotas, de tal manera que la crisis pandémica de 2020 y las incertidumbres de 2022 no son más que combustible

para una situación de las flotas francamente preocupante, pues estamos como se ha señalado en una media de 14,7 años para los rígidos y 8,1 años para las cabezas tractoras.

De los 284.180 vehículos pesados que hay ahora mismo en el ámbito del servicio público sólo el 11,7% tienen menos de 2 años de edad, mientras que el 10,2% tienen más de 20 años. El 51,3% de la flota de vehículos pesados tiene ahora mismo más de 8 años de antigüedad.

La flota sigue envejeciendo y sigue batiendo récords históricos con 14,7 años en el caso de los vehículos rígidos y 8,1 años en el caso de las cabezas tractoras, prácticamente el doble en ambos casos que hace quince años