

TRANSITARIOS

Duplican los ingresos en cinco años y triplican los beneficios

Las empresas transitarias, que venían de cerrar un año histórico, con un aumento de las ventas del 47 por ciento en 2021, volvieron a exhibir músculo en el difícil 2022, marcado por la fuerte subida de los costes energéticos y la política 'Covid cero' de China, con el consiguiente impacto en las cadenas globales de suministro, ya de por sí muy tensionadas.

El buen estado de forma de esta especialidad, la segunda por volumen de facturación del sector, solo por detrás del transporte por carretera, queda reflejado a lo largo de la última edición del Libro Blanco del sector Transitario, que elabora cada año, desde 2006, Transporte XXI.

El documento arroja un primer gran titular: en los últimos cinco años (2018-2022), con



Evolución de las ventas



Evolución del precio de los fletes.

último ejercicio disponible con datos oficiales. El 20 por ciento de las ventas totales del transporte y la logística en España. Una cifra que supone un crecimiento del 18 por ciento con respecto al ejercicio anterior. Este avance de la facturación, al igual que ocurrió en el año 2021, responde en gran medida a los fletes de transporte marítimo, que aún se mantu-

vieron elevados en buena parte del ejercicio analizado.

El informe también muestra que el sector transitario es el que más creció, y con mucha diferencia, frente a los niveles previos a la crisis sanitaria. En concreto, un 72 por ciento más que en 2019, frente al avance medio del 31 por ciento del conjunto del transporte.

En cuanto al futuro más inmediato, aunque ahora no toca sacar la bola de cristal, es complicado hacer predicciones en un escenario tan convulso. De hecho, la incertidumbre es la palabra más repetida al hablar con los principales actores de este colectivo. "Las situaciones geopolíticas por las que está pasando el mundo son realmente convulsas, y eso hace que cualquier acción en el área del mundo tiene un 'efecto mariposa' que provoca un impacto inminente en la otra punta del mundo", explica Antonio Méndez, CEO de Altair. Habrá que esperar a ver qué dicen las cuentas de 2023.

El informe también muestra que el sector transitario es el que más creció, y con mucha diferencia, frente a los niveles previos a la crisis sanitaria. En concreto, un 72 por ciento más que en 2019, frente al avance medio del 31 por ciento del conjunto del transporte.

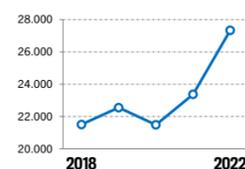
El informe también muestra que el sector transitario es el que más creció, y con mucha diferencia, frente a los niveles previos a la crisis sanitaria. En concreto, un 72 por ciento más que en 2019, frente al avance medio del 31 por ciento del conjunto del transporte.



CARRETERA

Con la mosca detrás de la oreja

El transporte de mercancías por carretera no levantó el pie del acelerador en el complicado 2022, que arrancó con la invasión de Rusia a Ucrania, con numerosas derivas, como la im-



Evolución de las ventas

parable escalada del combustible en un escenario inflacionista. Un oscuro panorama que desembocó en un paro sectorial en marzo de dicho ejercicio, convocado por la asociación Plataforma, que duró poco más de dos semanas.

El sector, no obstante, sacó a relucir su gen de la resiliencia, grabado a fuego en su ADN, y supo sobreponerse a las adversidades. Las empresas de esta potente industria, con una cuota de mercado que alcanza el 41 por ciento, el rey del sector, cerraron 2022 con unas ventas de más de 27.300 millones. Esta cifra supone un avance del 17 por ciento, que se suma al aumento del 9 por ciento registrado un año antes.

Lo primero que llama la atención es que los datos de crecimiento de los ingresos de explotación no guardan relación con la actividad. En el ejercicio analizado, las operaciones de transporte efectuadas por vehículos pesados (servicio público) cayeron un 2,2 por ciento, en términos de toneladas transportadas, mientras que las toneladas-kilómetro producidas registraron un retroceso del 1,1 por ciento.

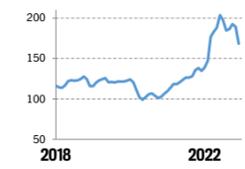
La explicación de la buena marcha de la carretera, por tanto, podría estar vinculada con la subida de los precios y costes operativos, especialmente los relacionados con el carburante, que alcanzó su pico más alto en

junio de 2022, cuando llegó a superar los dos euros el litro.

No hay que olvidar, además, que fue un año atípico, marcado por las tensiones geopolíticas. En este sentido, en la ecuación se sumó la desaceleración del consumo por la inflación. Una situación crítica que llevó al Gobierno a presentar varios programas de ayudas directas dirigidas a las empresas

de transporte por carretera, con el objetivo de asegurar su viabilidad. Unas subvenciones que se han dejado notar en las cuentas de explotación. ¿Cuánto? ¿Cómo?, junto a las principales claves de la evolución del transporte por carretera, queda explicado en las páginas de los Libros Blancos, cuyo contenido está listo para una lectura más reposada.

Y de cara a 2023, ya sin ayudas directas a las empresas, las previsiones no son optimistas. Jorge Fernández, Product & Business Intelligence Manager en Continental apunta a este periódico que "desde el año 2022 han sur-



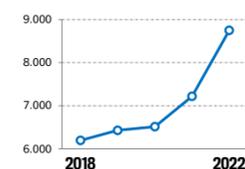
Evolución del coste del gasoil.

gido otros conflictos y situaciones internacionales que han tensionado los precios".

OPERADORES LOGÍSTICOS

Suben las ventas, pero desciende la rentabilidad

Los operadores logísticos también continuaron en la senda del crecimiento en 2022, a pesar de la incertidumbre económica. Las empresas de esta especialidad aumentaron sus ventas un 21 por ciento, cuatro puntos porcentuales por encima del conjunto del



Evolución de las ventas

sector, hasta superar los 8.750 millones de euros. Sin embargo, los beneficios cayeron un 6,4 por ciento, hasta los 249 millones de euros, con un margen neto del 2,8 por ciento, frente al 3,7 por ciento del año anterior. Casi un punto porcentual menos. Todo parece indicar que el frenazo en el consumo y el ligero estancamiento en la actividad, en un sector tan competitivo, estrechó los márgenes. El propio presidente de la patronal UNO, Francisco Aranda, pone el foco en la guerra en Ucrania, la crisis de los precios de los combustibles, los elevados costes energéticos y la espiral inflacionista. "Se superaron las expectativas de ven-

tas a pesar de los distintos problemas a los que tuvieron que hacer frente", matiza Aranda.

En la última edición del Libro Blanco de Operadores Logísticos destaca, como novedad, la aparición de El Corte Inglés. El gigante de la distribución se posicionó en 2022, su primer año de actividad, como el segundo operador logístico en España, solo por detrás de Amazon Spain Fulfillment, con unas ventas de 540 millones de euros. Igualmente, destaca la irrupción de Zara en el 'Top 10' de grupos. Su apuesta por la externalización de sus actividades logísticas, un negocio que supera los 530 millones de euros, ha tenido premio.

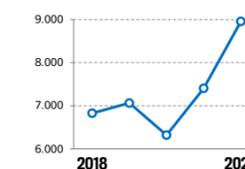
Y la pregunta del millón: después de 2022, ¿cómo va el negocio? Aunque será ya

material para una próxima edición del Libro Blanco, todo parece indicar que pintan bastos. "Nos encontramos ante un escenario económico global difícil que se complica en el ámbito nacional, con un importante incremento de costes, unas cotizaciones sociales por las nubes y más rigidez laboral", subraya Francisco Aranda, presidente de UNO.

MARÍTIMO-PORTUARIO

Bailando al ritmo de los fletes marítimos

Tras el roto de la pandemia mundial, con una caída de las ventas del 11 por ciento en 2020, el sector marítimo-portuario, que incluye a las empresas consignatarias, terminalistas, navieras, remolcadores y amarradores, permanece subido en la ola buena y logra encadenar dos años consecutivos de crecimiento a doble dígito en España.



Evolución de las ventas

En una travesía de fuertes oleajes a lo largo de buena parte del año 2022, marcado por la guerra en Ucrania, la imparable escalada de los precios de la energía, la subida de los tipos de interés y el bajo crecimiento de China, las empresas de esta industria elevaron sus ingresos un 21 por ciento, hasta rozar los 9.000 millones de euros.

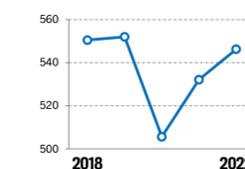
Este crecimiento, cuatro puntos por encima de la media del conjunto del sector, se suma al avance del 17 por ciento registrado un año antes. Solo en estos dos ejercicios, el incremento de las ventas alcanza el 41 por ciento.

La explicación de la buena marcha del sector marítimo y portuario parece responder, en buena medida, a la inflación en el precio de los fletes, que aún seguían elevados

en buena parte del ejercicio analizado. Una situación similar a la del colectivo transitario.

A la hora de analizar más en detalle las cuentas de pérdidas y ganancias, los resultados también sonríen a la industria. Las empresas dispararon sus beneficios un 87 por ciento, hasta los 861 millones, con un margen neto del 9,6 por ciento, 3,4 puntos porcentuales más que un año antes. Es el mejor resultado, con mucha diferencia, en comparación con el resto de los modos y especialidades.

Además, el Libro Blanco del sector Marítimo-Portuario no solo da una visión general del negocio, sino que también pasa 'revista', con más nivel de detalle, a cada una de las especialidades de esta industria, ya que cada una de ellas tiene su propio ADN.



Evolución del tráfico portuario.

