



Desafíos en cadena

El transporte por carretera en España encara la segunda mitad de 2025 con un optimismo cauteloso, pero también con el peso de un “rosario” de desafíos que pondrán a prueba, una vez más, la resiliencia del sector. Los datos del primer trimestre del año muestran una actividad, digamos, titubeante y una rentabilidad aún más baja de lo que ya es habitual, es decir, desastrosa. Métricas que no presagian nada alentador para este ejercicio, en el que muchos teníamos depositada nuestra esperanza ya que todo parecía indicar que este año mejoraría la media histórica del transporte pesado por carretera, situada en un escaso 2% sobre el volumen de facturación durante más de una década; y que se consolidarían los márgenes, dado el impulso de operaciones de fusiones y adquisiciones (M&A) de años previos.

Nuestro sector se encuentra en una encrucijada, pero no solo en España. Según la patronal francesa FNTR, el 55% de los empresarios constata una disminución de su actividad durante el primer trimestre de 2025 y no prevén ninguna mejora. El último análisis de la IRU tampoco revela un panorama tranquilizador en la UE: las previsiones anteriores de un aumento del 9% anual en la demanda de transporte de mercancías por carretera (medida en t/km) hasta 2030 está en riesgo de no materializarse. El motivo radica en las sombras que se proyectan sobre los operadores de transporte en forma de conflictos comerciales, tensiones

geopolíticas, alteraciones en los costes de la energía y restricciones internacionales.

Uno de los mayores retos continúa siendo la transición energética. Un camino empedrado en el que la “catarata” normativa asfixia a nuestros operadores de transporte. Las recientes regulaciones, como los peajes ligados a las emisiones de CO₂, la directiva CS3D sobre diligencia debida, la CSRD para informes de sostenibilidad y la integración en el ETS II (sistema de comercio de emisiones previsto para 2027 en nuestro sector), elevan sus gastos operativos y complican su planificación a largo plazo. Este entorno legislativo, en continua evolución, genera un laberinto regulatorio que aumenta los costes, frena la inversión y acrecienta la incertidumbre.

COSTES OPERATIVOS

Los costes operativos son otro frente abierto. En abril, el precio del crudo Brent cayó de 74 a menos de 65 dólares, incluso tocando mínimos por debajo de 60, pero el gasóleo en los surtidores apenas ha bajado 3 o 4 céntimos. Este fenómeno, conocido como “cohete y pluma”, golpea al sector del transporte por carretera, donde cada céntimo cuenta. No es un problema nuevo: en 2020, 2021 y 2023 vivimos episodios similares, atribuibles a la escasa competencia, la concentración del mercado mayorista y márgenes comerciales inflexibles. La CNMC ha sancionado prácticas anticompetitivas en la distribución de carburantes, pero los resultados han sido insuficientes.

A esto se suman los incrementos en el precio de los camiones, los neumáticos, los seguros, el mantenimiento y los costes sociales. Sin olvidar la escasez de conductores cualificados, la “herida” abierta de nuestro sector. En Europa, se prevé que el 15% de las vacantes de transportistas queden sin cubrir en 2025 y España no es una excepción. Con más de 3,6 millones de puestos vacantes a nivel global, la falta de mano de obra está limitando la capacidad del sector y encareciendo los servicios.

JUBILACIÓN DE CONDUCTORES

Al problema de la escasez se une que una parte significativa de la fuerza laboral actual se acerca a la jubilación. Un peligroso binomio que requiere de medidas urgentes como facilitar la incorporación de conductores de terceros países; acabar con las barreras existentes en el proceso de formación para convertirse en conductor profesional; o solventar la falta de parkings para camiones. Este problema no solo afecta a la cadena de suministro, sino al conjunto de nuestra economía y, por tanto, a toda la sociedad.

El camino hacia adelante exige revisar estrategias, reinventar procesos y revolucionar mentalidades para competir en un mercado global cada vez más complejo. Revisar implica auditar los modelos de negocio para identificar ineficiencias; reinventar pasa por abrazar la digitalización y la sostenibilidad como motores de crecimiento; y revolucionar requiere un cambio cultural que coloque la innovación en el centro de la estrategia. Con la economía mundial mostrando señales de recuperación, pero todavía lastrada por la incertidumbre, el sector debe apostar por la ecuación innovación-adaptabilidad para garantizar su sostenibilidad. ■



Los datos del primer trimestre del año muestran una actividad titubeante y una rentabilidad aún más baja de lo que ya es habitual, es decir, desastrosa”