

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera analiza los principales desafíos a los que se enfrenta este sector estratégico en 2026

Las empresas de transporte por carretera afrontan un 2026 muy exigente: alza de costes, inseguridad regulatoria y déficit de conductores

Madrid, 7 de enero de 2026.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) prevé que este sector crezca moderadamente en 2026 en un entorno de enorme incertidumbre, generada principalmente por la incesante subida de los costes que erosionan la rentabilidad de las empresas; la “catarata” regulatoria que asfixia y desconcierta a las empresas del sector y a sus clientes; la falta de relevo de profesionales y la caída en la actividad. Todo ello en un momento político complejo, marcado por la parálisis derivada de la ausencia de Presupuestos Generales del Estado en España y los traspis de gran parte de las economías de la Eurozona.

- **Rentabilidad y estructura de costes** - La volatilidad de los precios de los combustibles y la energía, que representan alrededor de un tercio de los costes operativos de las empresas de transporte por carretera, junto con el incremento de los precios de seguros, financiación, peajes, mantenimiento de los vehículos, costes sociales y cargas derivadas de las políticas climáticas en nombre del Green New Deal y su apéndice ‘Fit-for-55’, presionan la rentabilidad de estas compañías.
- **Transición energética** - 2026 arranca con una ‘resaca’ triunfal tras el importante hito alcanzado en diciembre en este ámbito: la Comisión Europea ha paralizado su propuesta legislativa para imponer obligaciones de compra de vehículos de cero emisiones (ZEV) a las flotas corporativas, al excluir finalmente a los vehículos pesados como resultado de la acción conjunta de ASTIC y otras organizaciones europeas integradas en la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU). La Comisión también ha revisado los objetivos climáticos de 2035, apostando por un enfoque más pragmático al incorporar el uso de combustibles renovables en la descarbonización del transporte por carretera. Una buena noticia, aunque puede verse empañada por la complejidad del planteamiento, la falta de verdadera neutralidad tecnológica y las limitaciones de la flexibilización, que no reflejan la tendencia mayoritaria en el Parlamento y el Consejo Europeo.
La transición energética sigue siendo un gran desafío para el sector, que debe adaptarse a medidas como los peajes ligados a las emisiones de CO₂, derivados de la Euroviñeta y cada vez más extendidos en Europa; o el ETS II (comercio de derechos de emisión para transporte por carretera y edificios). Su entrada en vigor, aplazada a 2028, podría implicar un sobre coste anual de entre 875.000 y 1,2 millones de euros para una empresa con una flota de 100 vehículos.
- **Escasez estructural de conductores** - La falta de relevo generacional de las plantillas de conductores profesionales continúa siendo uno de los problemas más graves del sector. Sin soluciones a medio plazo, esta escasez amenaza la capacidad operativa del transporte por carretera y la viabilidad de las cadenas logísticas. En noviembre, el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible lanzó una línea de ayudas por valor de medio millón de euros, dentro del ‘Plan Reconduce’ (presentado en febrero), destinada a ofrecer hasta 3.000 euros por persona a aquellos que quisieran obtener los permisos de conducción de camiones y autobuses. Una cuantía claramente insuficiente ya que beneficiará a poco más de 160 personas.
Con el objetivo de mitigar esta problemática, se debe facilitar la incorporación de profesionales de terceros países; incluir esta profesión en el Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura del SEPE; revisar el modelo de formación; e incentivar el empleo joven (la edad media de los conductores de camión en España roza los 54 años) y femenino (solo el 2% de los transportistas en activo en nuestro país son mujeres), entre otras medidas.

- **“Catarata” regulatoria e inseguridad jurídica** - Nuestras empresas de transporte se enfrentan a una sobrerregulación y a una inseguridad jurídica -generada por una legislación errática proveniente de todas las Administraciones (municipal, autonómica, nacional y europea)- que penaliza su eficiencia, crecimiento y competitividad. Hace más de una década, la UE puso en marcha el principio de *Better Regulation* para mejorar la calidad de su legislación y políticas, promoviendo la idea de ‘legislar menos y mejor’. Sin embargo, este propósito aún no se ha materializado ni en Bruselas ni en España. El exceso de normas, muchas aprobadas sin las garantías necesarias, genera un impacto negativo sobre las empresas, que necesitan un marco regulatorio estable para planificar a medio y largo plazo. En particular, las grandes compañías afrontan una creciente carga normativa que abarca áreas como medio ambiente, igualdad, fiscalidad, responsabilidad social corporativa y ciberseguridad, entre otras.
- **Digitalización obligatoria de la documentación** - A partir del 5 de octubre de 2026 será obligatorio el uso del documento de control de transporte en formato electrónico. Esta medida, contemplada en la recién aprobada Ley de Movilidad Sostenible, supone un paso decisivo en la digitalización del sector, con potenciales beneficios en eficiencia, trazabilidad y reducción de cargas administrativas. Sin embargo, los operadores de menor tamaño ya han advertido de la necesidad de apoyo técnico y una adaptación progresiva.

2025 ha sido testigo de la entrada en vigor del cambio en el Reglamento General de Vehículos que permite transportar 44 toneladas, que está animando a cada vez más operadores a incorporar duotráilers en sus flotas; de la aprobación de la ya mencionada Ley de Movilidad Sostenible; de la entrada en funcionamiento del tacógrafo inteligente de segunda generación que ha afectado a más de 30.000 camiones que realizan servicios de transporte internacional; y de la renovación del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), en el que ASTIC se ha confirmado como tercera organización más representativa: 9,37% en transporte público nacional; 18,16% en transporte internacional y 8,71% en operadores de mercancías.

«Al iniciar 2026, el panorama macroeconómico continúa siendo incierto, lo que obliga a nuestro sector a mantener la guardia alta», afirma Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro del Comité Ejecutivo de Presidencia de IRU. «Para garantizar la viabilidad de este sector estratégico, necesitamos seguridad jurídica y estabilidad regulatoria en un marco de colaboración, realismo y sentido común. Solo así podremos garantizar un transporte por carretera sostenible -social, ambiental y económicamente-», concluye.