

**Ramón Valdivia**

Vicepresidente ejecutivo de la Asociación
del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC)

¿Cambio de ciclo en el transporte por carretera?

A veces las aparentes contradicciones en los datos económicos no describen una anomalía, sino una realidad de cambio que no sabemos concretar porque nos falta perspectiva. Pueden estar anunciando que un equilibrio conocido se deshace mientras otro comienza a formarse, aunque aún no alcancemos a distinguir su contorno. Y no, no voy a hablar de inteligencia artificial, sino de algo mucho más tangible y material: el transporte de mercancías por carretera.

En sectores como ese, la agricultura o la hostelería siempre se escucha más a quien advierte de sus problemas. *"The squeaky wheel gets the grease"* (la rueda que chirría es la que recibe la grasa), dice el proverbio anglosajón, equivalente a nuestro "quien no llora, no mama", pero que me parece más apropiado dado el sector que represento. Sin embargo, sería una explicación demasiado cómoda para justificar determinadas incongruencias que, lejos de despacharse con un refrán, merecen un análisis más profundo.

Escuchamos que la agricultura y la ganadería no encuentran trabajadores para determinadas labores, pero el valor de la producción agraria española alcanza máximos históricos y las exportaciones agroalimentarias vuelven a batir récords. La hostelería insiste en la dificultad para cubrir puestos de trabajo al mismo tiempo que España recibe más turistas y registra más pernoctaciones hoteleras que nunca. El transporte por carretera ofrece una paradoja todavía más próxima, porque la flota española de vehículos pesados dedicados al transporte público de mercancías creció un 5,31% durante el último año, mientras la mayoría de las empresas continúa señalando una dificultad persistente para incorporar conductores a sus plantillas.

Si se compran, autorizan y mantienen más camiones es porque alguien espera ponerlos a producir. No sabemos explicar del todo cómo encaja ese crecimiento con una carencia laboral que las empresas sitúan entre sus principales preocupaciones, pero quizá tampoco debamos apresurarnos a hacerlo. Las paradojas pueden ser el indicio de que estamos atravesando uno de esos periodos incómodos situados entre dos estabilidades, cuando la anterior ha comenzado a desaparecer y la siguiente todavía no ha terminado de constituirse.

Durante décadas, el transporte europeo de mercancías por carretera se desarrolló en un mercado muy atomizado, especialmente el nuestro, y con una oferta suficientemen-



te abundante como para que sus servicios fueran considerados casi una *commodity*. El precio ocupaba el centro de la decisión y se daba por supuesto que siempre habría otra empresa dispuesta a realizar el viaje, incluso cuando aumentaban costes imprescindibles como el combustible, los salarios y los peajes, sin olvidar los seguros, la financiación o las exigencias regulatorias. Esa disponibilidad parecía formar parte natural del paisaje económico.

Ahora comienzan a acumularse señales de que aquel equilibrio se está agotando. En la UE las declaraciones de quiebra en el transporte crecieron un 18,7% durante el tercer trimestre de 2025 y volvieron a aumentar un 5,6% en el cuarto. En Alemania, transporte y almacenamiento registraron ese año la mayor frecuencia de insolvencias de toda la economía, con 133 procedimientos por cada 10.000 empresas. Francia contabilizaba 3.227 insolvencias en el sector durante los doce meses terminados en mayo de 2026, casi un 70% por encima del promedio anterior a la pandemia, mientras en Polonia 1.234 empresas de transporte cesaron su actividad solo durante el primer trimestre del año. No todas esas salidas responden necesariamente a una quiebra, ni el fenómeno presenta la misma intensidad en todos los países, pero la dirección merece ser observada.

Quizá estemos dejando atrás la época en que la capacidad de transporte podía comprarse como un recurso anónimo, abundante y fácilmente sustituible. La estabilidad futura,

si llega a alcanzarse, puede exigir relaciones más duraderas entre transportistas y cargadores, previsiones compartidas y compromisos sobre volúmenes. En definitiva, se trata de construir una relación de confianza más cercana al partenariado que a la sucesiva contratación del servicio más barato. No sería tanto un reconocimiento al transportista como una necesidad estratégica para el propio cargador, que solo a través de una colaboración estable puede garantizar la fiabilidad, la calidad y la resiliencia de su cadena de suministro. Quien dependa de una cadena de suministro fiable tendrá que preocuparse también por la viabilidad de quienes la hacen posible, porque la desaparición de una empresa parece irrelevante mientras quedan otras dispuestas a ocupar su lugar, pero deja de serlo cuando se descubre que aquella capacidad no era tan sustituible como se suponía.

El transporte de mercancías representa en torno al 5 % del PIB del bloque comunitario. A primera vista, puede parecer una proporción modesta. Sin embargo, ese porcentaje se asemeja menos a un órgano del cuerpo que a la sangre que lo mantiene con vida. La sangre no produce los músculos, ni los pulmones, ni el cerebro, pero ninguno de ellos podría funcionar si dejara de circular. Del mismo modo, ese 5 % no es un porcentaje cualquiera:

sostiene la actividad de la industria, el comercio, la agricultura o el turismo y, con ellos, una parte esencial de la competitividad europea.

Más camiones y menos conductores disponibles, más actividad y más dificultades para encontrar trabajadores, mayor necesidad de transporte y menos empresas capaces de prestarlo en determinadas condiciones no tienen por qué ser contradicciones. Tal vez sean los síntomas de un cambio de ciclo que aún no sabemos interpretar. Puede que las paradojas no nos estén ocultando la realidad, sino que hayan comenzado a revelarla.



■

Si se compran, autorizan y mantienen más camiones es porque alguien espera ponerlos a producir

■



Nacho Martín