

Enero 2026

Q1 2026



TENDENCIAS DE TRAFFIX®

Actualización del mercado Q1 2026



WWW.TRAFFIX.COM



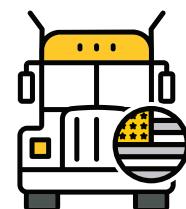
DESCARGO DE RESPONSABILIDAD - PRONÓSTICOS PROSPECTIVOS

Consulte nuestro descargo de responsabilidad en <https://www.traffix.com/traffix-trends-disclaimer>

CONTENIDO



**INDICADORES CLAVE
DEL MERCADO**



**MERCADO DE TRANSPORTE
DE CARGA EN EE.UU.**



**PROYECCIONES
DE TRAFFIX**



WWW.TRAFFIX.COM



INDICADORES CLAVE DEL MERCADO

La demanda sigue débil, pero la reducción de la capacidad hizo que el mercado se volviera más reactivos

Los costos del transporte aumentaron hasta finales de 2025 y principios de 2026, a pesar de que la demanda global de mercancías y la actividad manufacturera siguen siendo lentes. Esto significa que los precios del flete durante el pico de 2025 aumentaron no por una fuerte demanda, sino por la menor oferta de camiones disponibles.

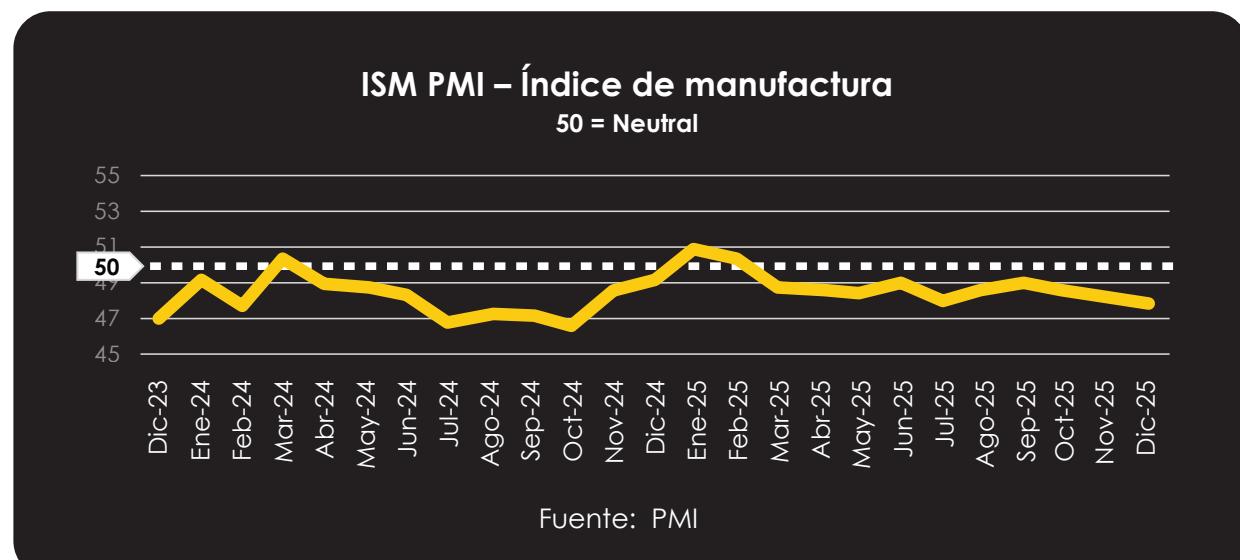
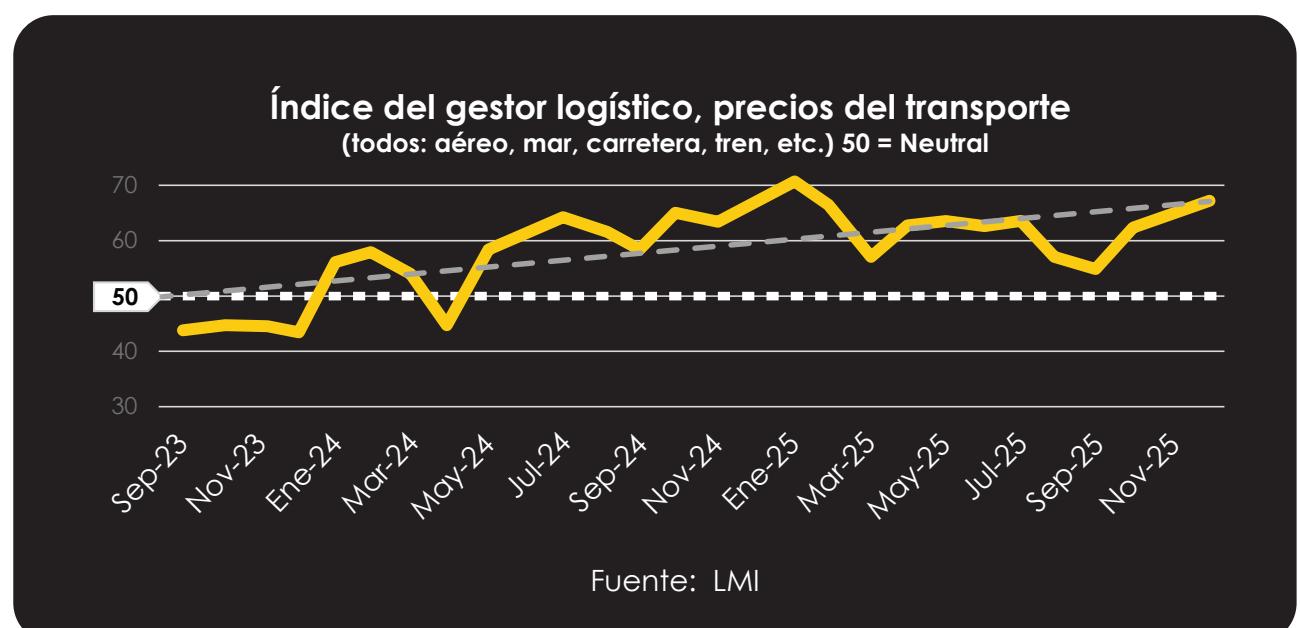
Los transportistas siguen abandonando el sector porque las tarifas bajas, los elevados costos de producción, y las normativas más estrictas dificultan la rentabilidad. Tras un verano relativamente estable, el número de empresas de transporte activas volvió a disminuir a finales de año y en enero, lo que redujo la capacidad disponible.

Aunque la demanda de transporte de mercancías sigue siendo escasa, el mercado ya no tiene un gran exceso de capacidad. Eso significa que cuando la demanda repunta, ya sea por envíos estacionales, fenómenos meteorológicos o reposición de existencias, es más probable que las tarifas suban rápidamente.

A medida que el mercado se acerca a 2026, las condiciones parecen estables en apariencia, pero son cada vez más sensibles a los cambios, con un mayor riesgo de subidas repentinas.

Los precios del transporte suben más deprisa en Q4 pese a que el sector manufacturero estadounidense sigue contrayéndose

El índice de precios del transporte aumentó cada mes en Q4, y el ICL terminó en 66,8, igualando diciembre de 2024. **Esto indica un aumento de los costos de transporte, a pesar de que la demanda se mantuvo contenida.** La capacidad de transporte cayó a su nivel más bajo en cuatro años, ya que el aumento de las vacaciones no pudo ser absorbido por una base de transportistas cada vez más reducida.



La industria manufacturera estadounidense prosiguió su contracción plurianual. Aunque los productos informáticos y electrónicos registraron una modesta expansión, la mayoría de sectores retrocedió como reflejo de la cautela en la gestión de inventarios y el retraso en la reposición de existencias, ligado a la incertidumbre de la política comercial.

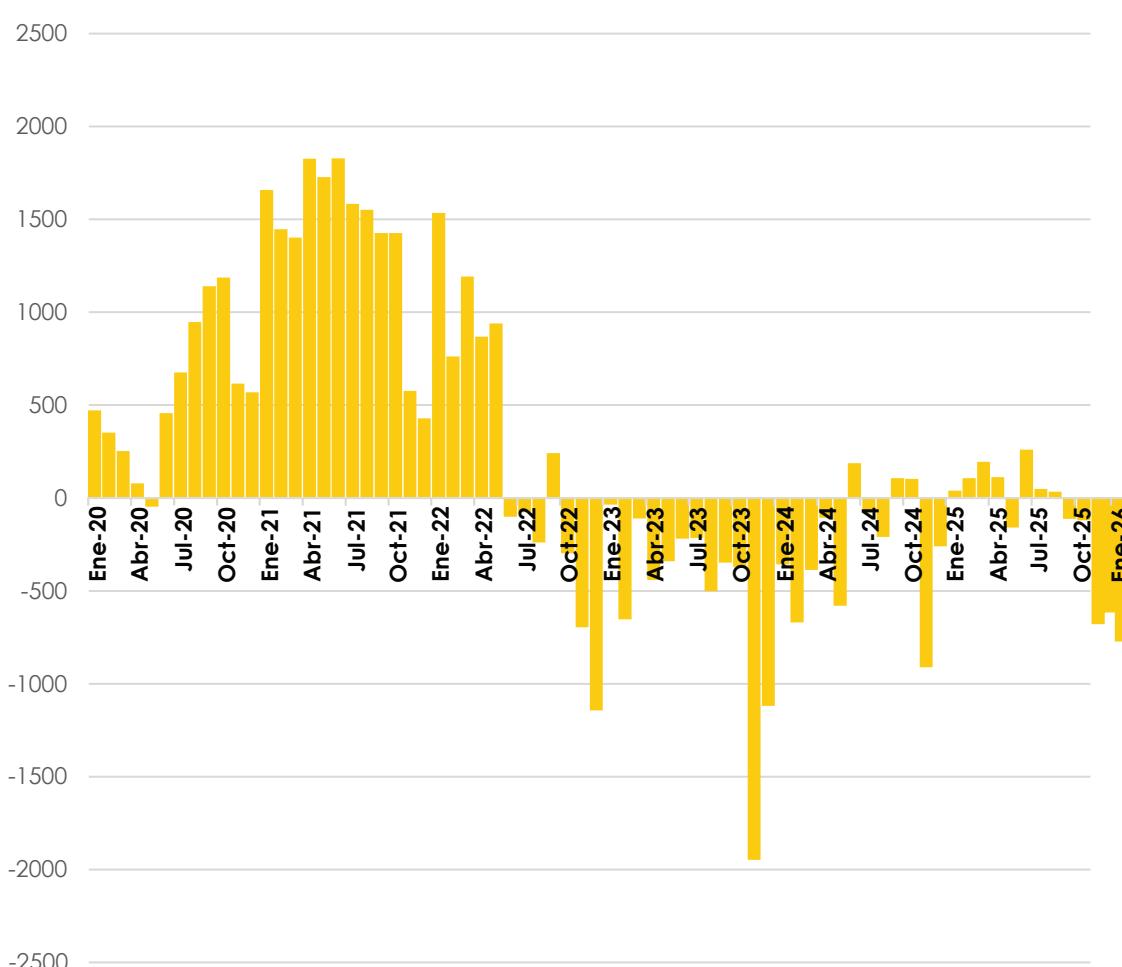


MERCADO DE TRANSPORTE DE CARGA EN EE.UU.



CAMBIOS NETOS EN LICENCIAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA, EE.UU.

SONAR CDNCA.USA



Fuente: FreightWaves Sonar 8 Ene 2026; Pedidos Clase 8

Las bajas tarifas y los elevados costes de explotación siguen expulsando a los transportistas del mercado. Tras un verano estable, las autoridades netas de transporte por carretera volvieron a descender en noviembre, diciembre y principios de enero, lo que confirma que se han reanudado las salidas de transportistas.

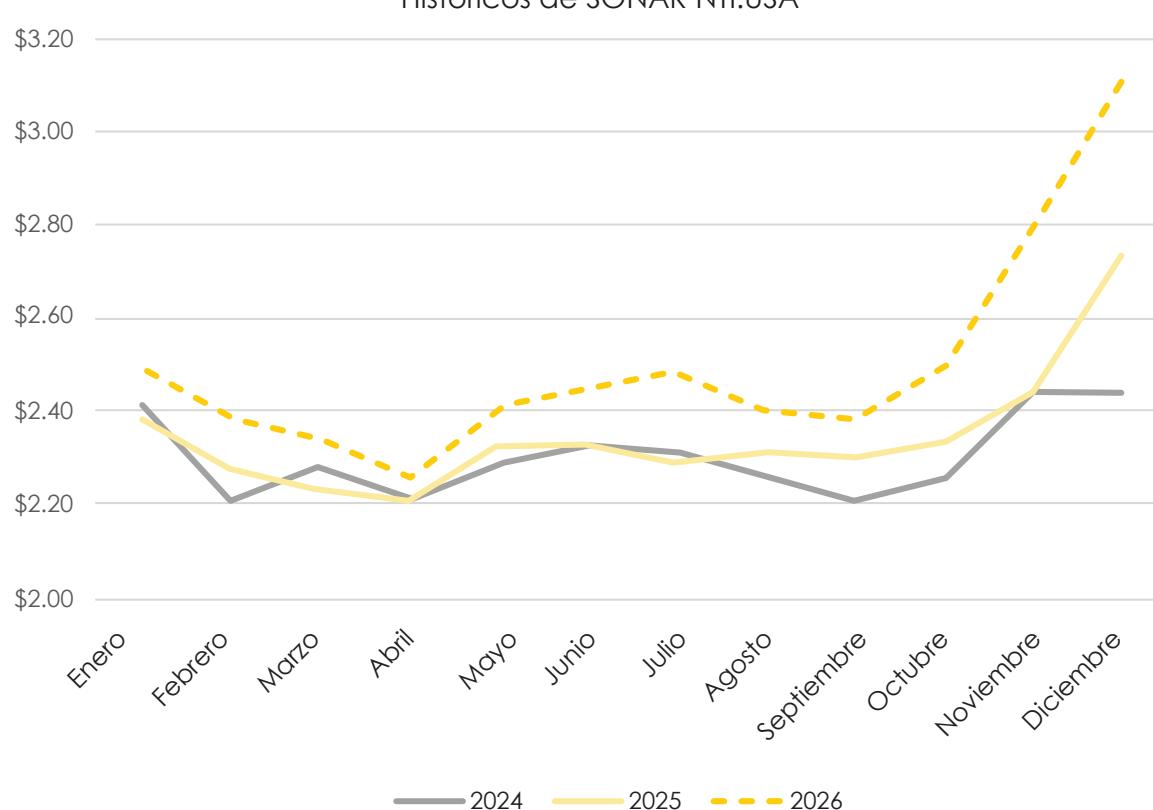
Además de la presión financiera, el aumento de la aplicación de la normativa, incluidos los requisitos de dominio del inglés y las normas CDL para no domiciliados, supone un riesgo adicional para la capacidad disponible, aunque sus efectos siguen siendo desiguales por regiones.

Los pedidos de camiones de la Clase 8 alcanzaron en diciembre el nivel más alto de los últimos tres años, pero esto refleja más el retraso en las sustituciones de la flota que el crecimiento neto de la capacidad. Si la capacidad sigue saliendo al ritmo actual, el mercado será cada vez más vulnerable a las subidas de tarifas cuando aumente la demanda.

Se prevén subidas moderadas de los tipos interanuales, potencialmente impulsadas por un crecimiento inesperado de la demanda

Previsión 2026 TRAFFIX US RPM (incluye 2 años anteriores)

Históricos de SONAR NTI.USA



Fuente: FreightWaves Sonar 8 Ene 2026



Los volúmenes de carga por camión siguen disminuyendo aproximadamente un 10-15% interanual en Q1 2026.



Tras varios años de declive, se espera que los volúmenes vuelvan a registrar un crecimiento interanual plano o moderado en Q2, cónsono con la temporada de producción y la mejora de la actividad inmobiliaria.



Aunque la demanda sigue siendo escasa, la capacidad no ha dejado de disminuir desde hace varios años.



El pico de 2025 demostró que los aumentos de la demanda ya no pueden absorberse sin una respuesta tarifaria.



La previsión de tarifas de TRAFFIX prevé aumentos mínimos a principios de año, seguidos de una aceleración del crecimiento interanual de las tarifas en torno al Memorial Day, suponiendo que los volúmenes se estabilicen o mejoren.

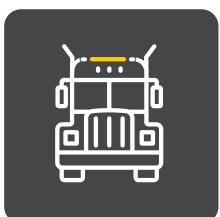


WWW.TRAFFIX.COM

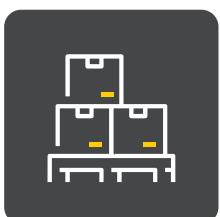


PROYECCIONES DE TRAFFIX

Perspectivas y predicciones por modo



Camión caja seca: Los precios de los camiones caja seca deberían permanecer estables en su mayor parte, con un mayor riesgo de volatilidad a corto plazo. Las continuas salidas de capacidad reducen la absorción de impactos, lo que hace más probable que los fenómenos meteorológicos y los breves picos de demanda desencadenen subidas temporales de las tarifas.



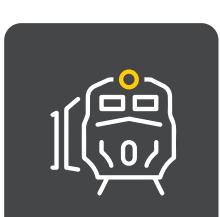
LTL: Se espera que las condiciones de los LTL se mantengan estables a corto plazo. Las reducciones de la capacidad regional y los aumentos anunciados de las tarifas pueden favorecer una disciplina de precios más firme, aunque la realización desigual y los fundamentos equilibrados limitan los aumentos a corto plazo.



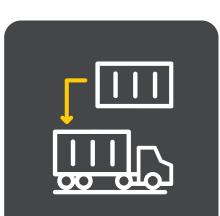
Plataforma: La demanda de camiones de plataforma se mantendrá estacionalmente estable en Q1. La mejora de la construcción y de la actividad inmobiliaria podría generar presiones al alza de los tipos más adelante en Q2, con un riesgo al alza más que una expectativa a corto plazo.



Temperatura controlada: La capacidad de carga refrigerada sigue siendo escasa de cara al invierno, con elevadas primas de protección contra la congelación. Se prevé que las perturbaciones debidas a las condiciones meteorológicas provoquen picos de tarifas episódicos en lugar de tendencias alcistas sostenidas.



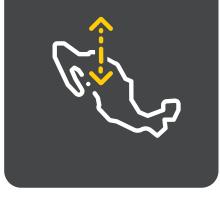
Intermodal: Los mercados intermodales se mantienen estables, con aumentos modestos de los contratos y tarifas transaccionales estables. El crecimiento potencial de las importaciones puede añadir presión, pero las condiciones actuales de la red sugieren que la capacidad puede absorber la demanda a corto plazo.



Drayage: Se espera que la demanda de acarreo se suavice en Q1 debido a la ralentización estacional de las importaciones. Los tipos deberían mantenerse estables, con la posibilidad de descuentos selectivos hasta que una dirección más clara de la política comercial apoye la recuperación del volumen.



Transfronterizo CAN-EE.UU.: La capacidad transfronteriza Canadá-EE.UU. sigue estando disponible con suficiente antelación. Se espera que las tarifas se muevan en línea con las tendencias generales del transporte de mercancías por carretera en Norteamérica durante los próximos meses.



Transfronterizo EE.UU.-México: Las condiciones transfronterizas entre EE.UU. y México deberían mantenerse estables durante Q1. Los debates sobre el USMCA y los cambios en su aplicación plantean un riesgo de volatilidad, pero actualmente no se prevén grandes perturbaciones a corto plazo.



Almacenamiento: Los transportistas se centran en reajustar los inventarios para gestionar la exposición arancelaria al tiempo que mantienen los niveles de servicio y evitan la falta de existencias. Como las existencias disminuyeron en Q4, hay más espacio disponible en los almacenes que hace unos meses.





PREVISIONES DE TRAFFIX: ORIENTACIONES PRESUPUESTARIAS 2026

Tres escenarios para planificación de transporte de mercancías en Q1 2026

1

Volúmenes estables, menor capacidad

Una clara política comercial mejora y los volúmenes vuelven a registrar un crecimiento interanual plano o ligeramente positivo. Continúan la salida de capacidad, limitando que el mercado absorba la demanda estacional. Los tipos suben modestamente en Q1, para acelerarse a partir de la temporada de frutas y verduras y el Memorial Day. **Se prevén aumentos de las tarifas de flete de entre el 4% y el 6% en 2026**, con mayores incrementos interanuales en la segunda mitad.

2

Riesgo de subida de tarifas: los volúmenes se aceleran, el mercado se tensa más rápidamente

Las reducciones o derogaciones de tarifas abaratan los costes de los insumos y desbloquean la repoblación. La vivienda, el consumo y las importaciones repuntan más rápido de lo previsto. La demanda estacional coincide con un menor exceso de capacidad, lo que impulsa un endurecimiento sostenido. Los tipos aumentan mínimamente al principio, para subir rápidamente a partir de finales de Q2. **Se prevé un crecimiento de los fletes del 6-9%**, impulsado por los camiones de larga distancia y los refrigerados.

3

Los volúmenes se estancan y aumenta la volatilidad

Persiste la incertidumbre sobre la política comercial y la demanda de los consumidores sigue siendo débil. Los volúmenes se mantienen estables o disminuyen ligeramente, pero la capacidad sigue bajando por la insostenible economía de los transportistas. Las tasas se mantienen estables al principio, y luego suben episódicamente en función del tiempo, los productos y las vacaciones. Prevea **incrementos anuales del 2-4%**, con mayor volatilidad que inflación sostenida. en las políticas.

Orientación para la planificación:

Presupueste de forma conservadora una **inflación del transporte de mercancías de un solo dígito en 2026**, con un alivio limitado después de Q1. El principal riesgo es **el impacto asimétrico**, en el que incluso un crecimiento modesto de la demanda provoca un aumento desmesurado de las tarifas debido a la reducción de la capacidad. Vigile de cerca los volúmenes, la actividad inmobiliaria y la política comercial, ya que determinarán la velocidad y la gravedad de la escalada de los tipos.



PREVISIONES DE TRAFFIX:

El mercado de carga se mantiene estable a corto plazo, pero apunta a condiciones más restringidas



La demanda de transporte de mercancías se mantuvo contenida durante la mayor parte de 2025, hasta que los picos mostraron la fragilidad de una capacidad incapaz de gestionar volúmenes crecientes.

La capacidad de carga continúa reduciéndose debido a los márgenes insostenibles de los transportistas y al endurecimiento de los controles regulatorios.

El gasto de los consumidores y la actividad inmobiliaria determinarán si la demanda estacional desencadena un endurecimiento sostenido en 2026.

Es probable que los tipos de Q1 crezcan un mínimo tras volver a la normalidad desde el máximo, pero en Q2 podrían acelerarse las subidas.

El sector manufacturero sigue débil pero estable; podría haber un modesto repunte a mediados de 2026 si mejora la demanda.

Se prevén subidas de tipos independientemente del escenario, y la demanda determinará si los resultados se acercan más al extremo inferior del 2-4% o aumentan hacia el 6-9% o más.

RECOMENDACIONES DE TRAFFIX:

- Planifique el riesgo asimétrico:** Los tipos pueden permanecer estables al principio, pero la reducción de la capacidad crea el riesgo de que suban una vez que mejore la demanda. La presupuestación debería asumir una escalada más rápida más adelante, en 2026.
- Optimice ya su estrategia modal y de rutas:** Aproveche la estabilidad actual de las tarifas para reequilibrar la combinación modal, incluidos los transportistas intermodales y regionales, a fin de reducir la exposición durante los picos y las restricciones estacionales.
- Asegure la capacidad antes de los ciclos de reposición:** A medida que se normalicen las existencias, la demanda podría repuntar rápidamente. Refuerce sus asociaciones con los transportistas y posicione la capacidad contractual antes del próximo ciclo de reabastecimiento.