

Julio 2026

Q3 2026



TENDENCIAS DE TRAFFIX®

Actualización del mercado Q3 2026



WWW.TRAFFIX.COM



AVISO LEGAL – PRONÓSTICOS A FUTURO

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

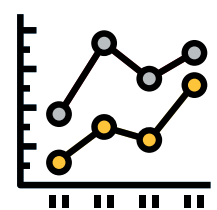
CONTENIDO



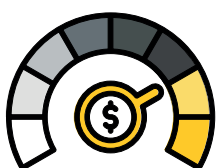
**INDICADORES CLAVE
DEL MERCADO**



**TRANSPORTE POR
CARRETERA DE EE.UU.**



**POR CONTRATO
VS. SPOT**



**FREIGHT PRICING
POWER INDEX**



**EL ÍNDICE
NAX**



**PROYECCIONES
DE TRAFFIX**



WWW.TRAFFIX.COM



INDICADORES CLAVE DEL MERCADO

El aumento de las tarifas se debe más al desequilibrio entre la oferta y la demanda que a los precios del diésel. La demanda de transporte de mercancías en Norteamérica ha aumentado ligeramente, pero la reducción de la capacidad de las compañías de transporte es el factor que más influye en el alza de las tarifas.

Capacidad limitada

La menor capacidad de transporte por carretera se está haciendo cada vez más evidente en el mercado de transporte. Las altas tasas de rechazo de ofertas implican que los remitentes están confiando más sus envíos a transportistas secundarios y del mercado spot. Al disponer de menos opciones de capacidad, las compañías aéreas tienen mayor poder de negociación para conseguir tarifas más altas.

La demanda continúa aumentando

Los indicadores económicos y los volúmenes de carga indican que los volúmenes de envío interanuales están empezando a aumentar. Los indicadores de la industria manufacturera estadounidense han pasado a ser positivos en 2026 tras años de contracción.

Las tarifas de transporte siguen elevadas

El combustible sigue incrementando los costos del transporte, pero no es el principal factor del aumento de las tarifas. En cambio, la menor capacidad de transporte está permitiendo a las compañías ser más selectivas, priorizando cargas con mayor margen de beneficio y manteniendo tarifas generales elevadas.

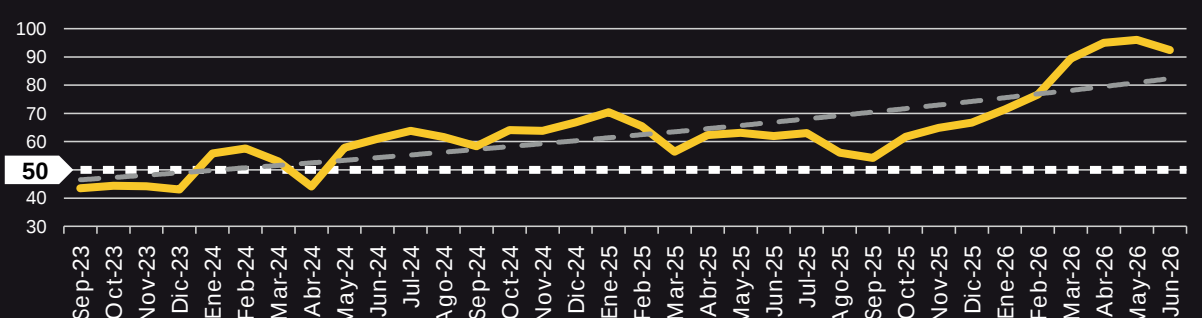
Presión cruzada

Los efectos de la reducción de la capacidad de carga se trasladan a otros modos de transporte. Los remitentes que tienen flexibilidad para cambiar entre diferentes modos ahorran con el transporte intermodal. La consolidación LTL, el aumento de los niveles de inventario y la reorganización del almacén son también estrategias a tener en cuenta.

La actividad manufacturera continuó aumentando en el segundo trimestre, mientras que el transporte de mercancías se encareció.

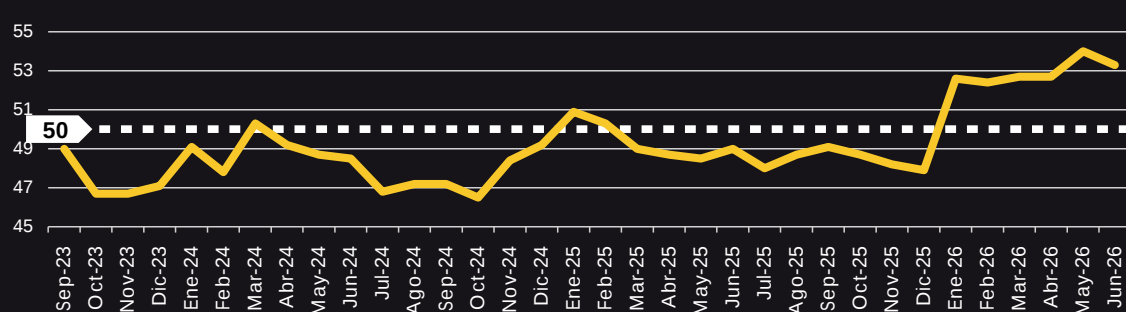
El Índice de Precios de Transporte del Índice de Gestores Logísticos (LMI) aumentó a lo largo del trimestre, lo que demuestra que los costos de transporte siguen subiendo. Simultáneamente, el Índice de Capacidad LMI cayó a 30,8 en junio, lo que indica que hay menos camiones para el transporte. En conjunto, estas tendencias sugieren que el aumento de las tarifas se debe a una capacidad limitada, más que a cambios del mercado.

Índice de gestores logísticos, precios del transporte
(Todos los modos: aire, mar, camión, tren, etc.) 50 = Neutro



Source: LMI

Índice PMI manufacturero del ISM
50 = Neutral



Source: PMI

El sector manufacturero estadounidense se mantuvo en fase de crecimiento por sexto mes consecutivo. Los niveles de manufactura e inventario aumentaron en Q2, impulsando una mayor demanda de transporte. El aumento de los inventarios también puede indicar que las empresas están recibiendo mercancías con antelación para ayudar a gestionar la reducción de la capacidad de producción y el aumento de los costos de transporte.

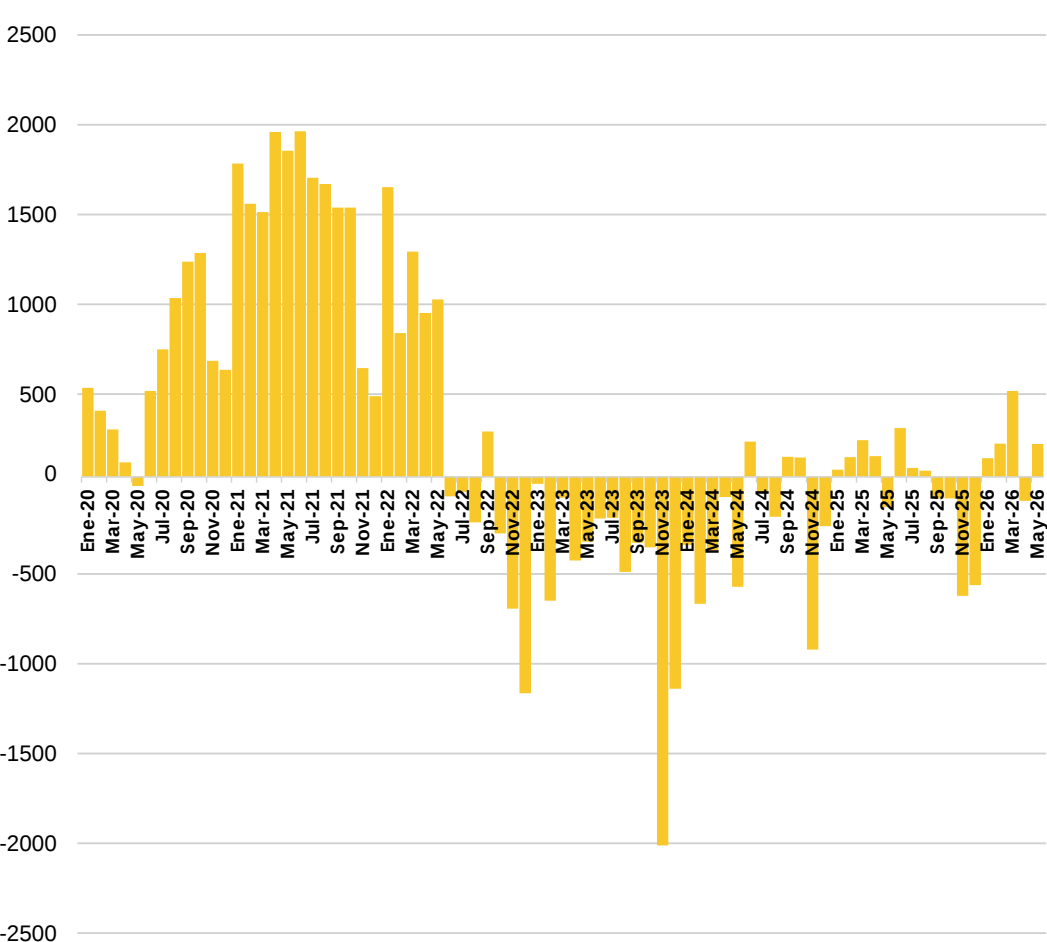


MERCADO DE TRANSPORTE DE CARGA EN EE.UU.



La entrada de nueva capacidad de transporte por carretera en el mercado es gradual, lo que hace que el mercado sea más sensible a los aumentos en la demanda de transporte marítimo.

CAMBIOS NETOS EN AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE POR CARRETERA, EE.UU.
FreightWaves SONAR CDNCA.USA



Fuente: Sonar FreightWaves, 8 de julio de 2026

- Variación neta media de autorizaciones en Q1 2026: +257
- Variación neta media de autorizaciones en lo que va de Q2 2026: +23
- Abril de 2026: -138
- Mayo de 2026: +184

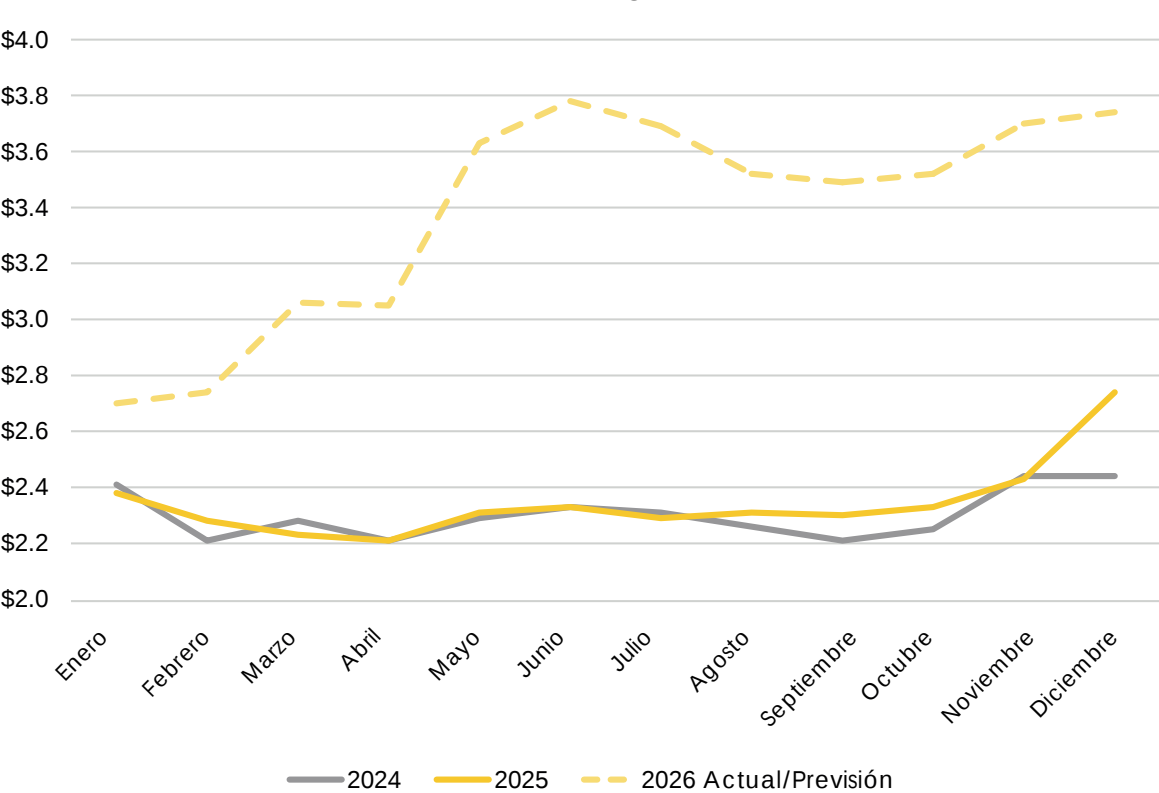
El número de nuevas empresas de transporte por carretera mejoró a principios de año, pero la recuperación ha sido irregular. Tras un marzo más sólido, el número de nuevas compañías disminuyó en abril antes de recuperarse ligeramente en mayo.

Aunque menos empresas abandonan el mercado que entre 2022 y 2024, las nuevas no entran con la rapidez necesaria para reequilibrar la demanda.

En consecuencia, la oferta de camiones sigue siendo limitada. Hasta que aumente la entrada de conductores y equipos, las tarifas seguirán elevadas, porque la demanda supera la oferta.

El precio del combustible está acelerando el aumento de los tipos de interés, pero la dinámica subyacente de la oferta y la demanda sigue siendo el principal motor de la inflación.

Previsión de RPM en EE. UU. para 2025
(con 2 años de antelación)
Datos históricos de FreightWaves NTI.USA



Fuente: Sonar FreightWaves, 8 de julio de 2026

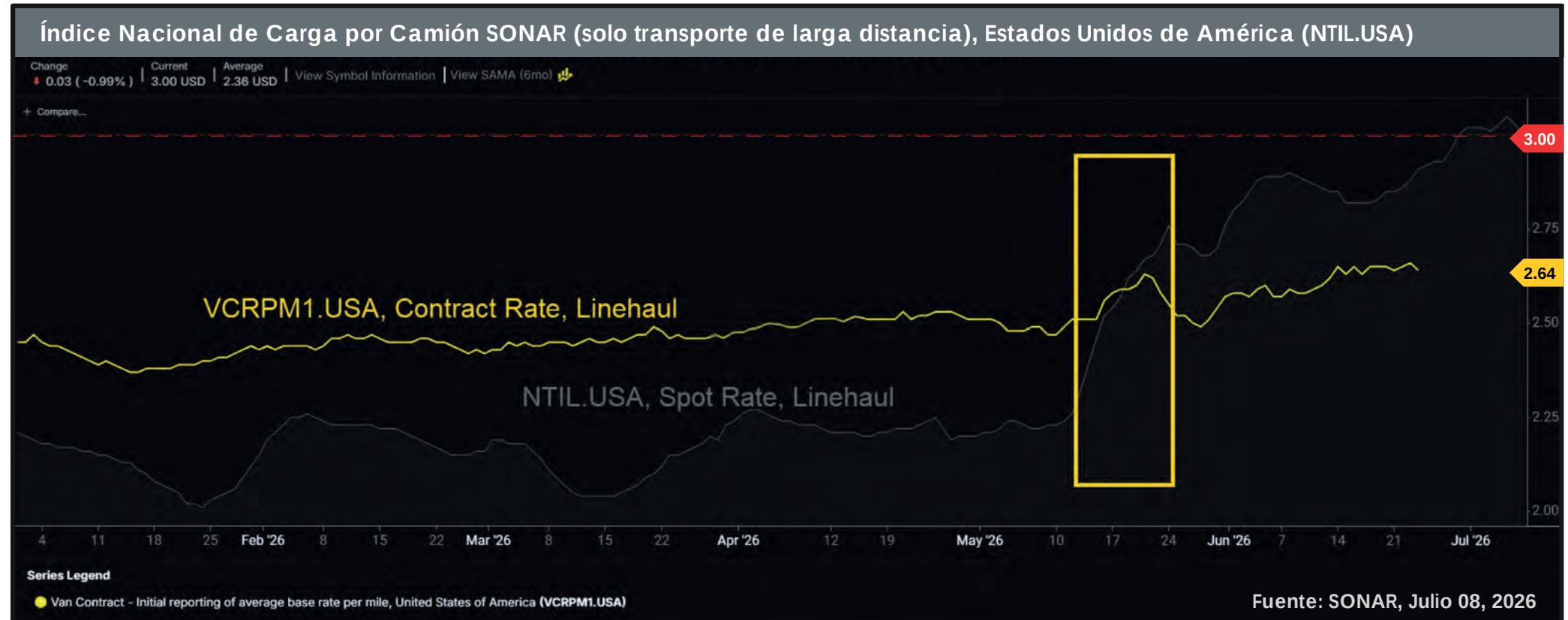
- ✓ Las tarifas spot siguieron subiendo en Q2, alcanzando \$3,79/milla en junio y \$3,69/milla en julio.
- ✓ El aumento del precio del diésel provocó un alza en las tarifas de flete a principios de año. Pero los precios del diésel han comenzado a bajar, mientras que las tarifas de flete se han mantenido altas. Esto sugiere que la falta de capacidad, y no el combustible, es la principal razón del aumento de los costos del transporte.
- ✓ En cambio, la limitada disponibilidad de camiones sigue respaldando una tarifa por milla (RPM) más alta, lo que permite a las empresas de transporte cobrar más en el mercado spot, lo que afecta las tarifas por contrato.
- ✓ Se prevé que las tarifas spot se mantengan elevadas durante el resto del año, así como volatilidad en todos los mercados y modalidades de transporte.





COSTOS DEL TRANSPORTE: POR CONTRATO VS. SPOT

No vista desde la pandemia de COVID-19, una inversión entre las tarifas por contrato y las tarifas spot suele traducirse en un rápido aumento de las tarifas por contrato.

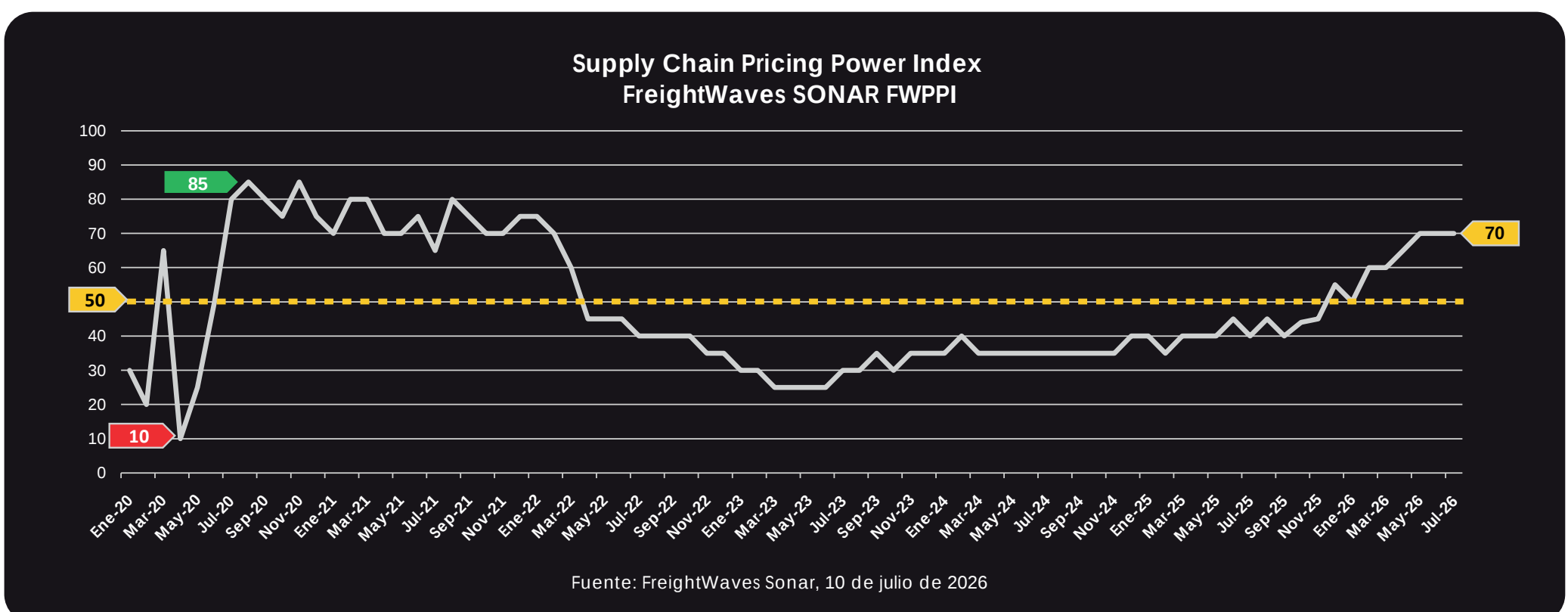


- Las tarifas spot superaron las tarifas por contrato a finales de mayo y se mantuvieron más altas durante todo julio. Esto indica que los precios actuales del mercado han subido por encima de muchas tarifas por contrato vigentes.
- Cuando las tarifas spot son más altas que las tarifas contratadas, los transportistas pueden ganar más aceptando carga al contado. Como consecuencia, algunos fletes contratados podrían ser más difíciles de cubrir, ocasionando una presión al alza sobre las tarifas contratadas futuras



FREIGHT PRICING POWER INDEX

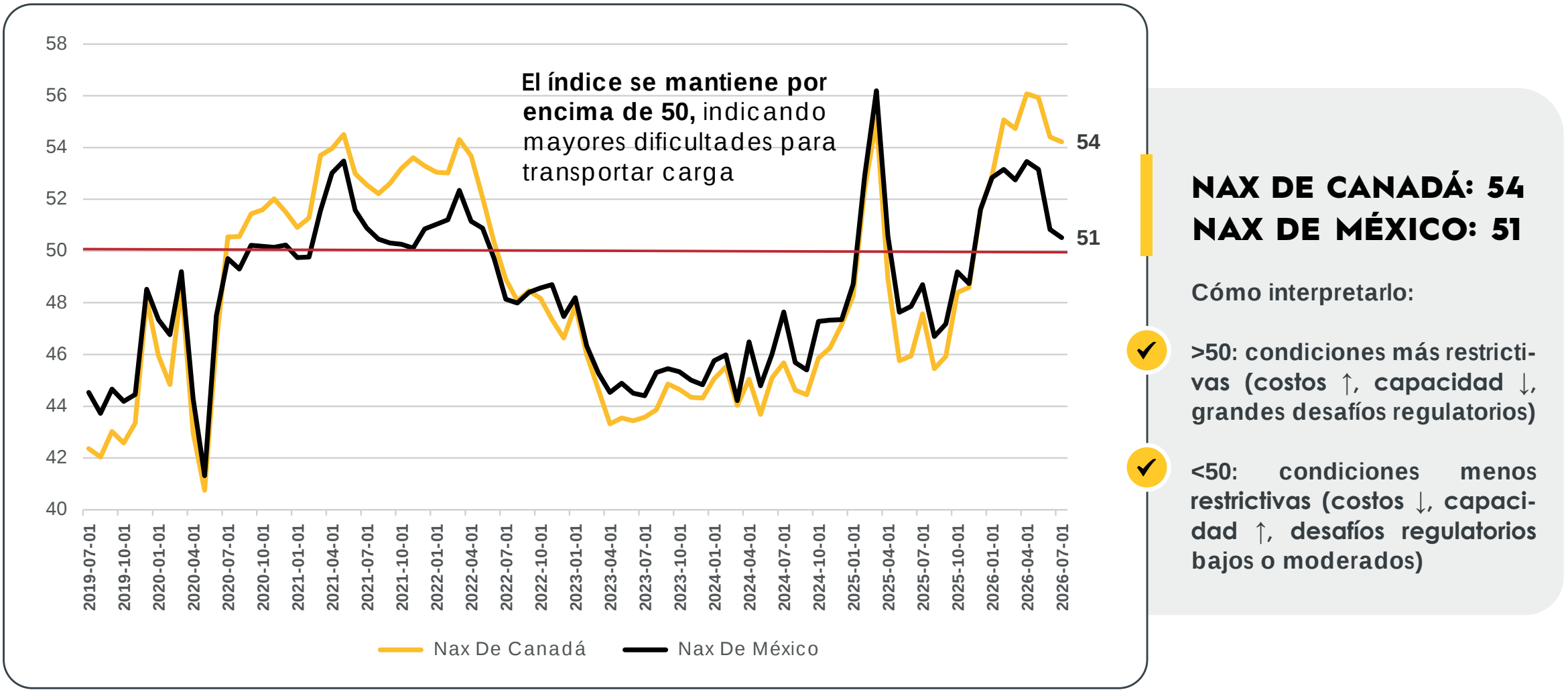
El índice FreightWaves SONAR Supply Chain Pricing Power muestra que el poder de negociación ha vuelto a desplazarse significativamente hacia los transportistas. Tras permanecer por debajo del nivel neutral de 50 durante la mayor parte de 2023 y 2024, el índice aumentó de forma constante y ahora ronda los 70, lo que indica que los transportistas tienen mayor poder de fijación de precios que los remitentes. Este cambio refleja un entorno de transporte más restrictivo, con tasas de rechazo más altas, tarifas spot elevadas y menor flexibilidad de capacidad, lo que otorga a los transportistas una mayor ventaja para fijar precios en el mercado spot y en los nuevos contratos. Si bien el mercado aún no ha alcanzado los niveles extremadamente favorables de la era COVID, es evidente que ha dejado atrás las condiciones favorables para los remitentes que caracterizaron los dos últimos años. En adelante, es probable que el mercado siga favoreciendo a las compañías de transporte a corto plazo, a menos que la capacidad se recupere más rápidamente o la demanda de transporte de carga disminuya considerablemente.





CONDICIONES TRANSFRONTERIZAS - ÍNDICE NAX JULIO DE 2026

Su indicador de la facilidad transporte transfronterizo en Norteamérica
La capacidad sigue desafiando al mercado, mientras que la demanda y los costos se mantienen relativamente equilibrados.

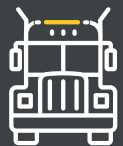


- ✓ El transporte transfronterizo sigue requiriendo más planificación de lo habitual, y el índice NAX se mantiene sobre 50.
- ✓ La disponibilidad de camiones ha mostrado poca mejoría, por lo que asegurar la capacidad con antelación sigue siendo un paso crucial.
- ✓ Los precios del combustible han disminuido algo, pero los costos generales del transporte siguen elevados.
- ✓ La actividad comercial y arancelaria aumentó ligeramente este mes. Si bien el impacto en las operaciones diarias es mínimo, los cambios continuados pueden influir en la planificación transfronteriza a largo plazo.
- ✓ Canadá sigue experimentando condiciones más difíciles que México, particularmente al organizar el transporte por carretera



PROYECCIONES DE TRAFFIX

Perspectivas Y Predicciones Por Modo



Camión caja seca: Se prevé que las tarifas de los camiones caja seca se mantengan elevadas hasta 2026, debido principalmente a la escasez de capacidad. Los remitentes se enfrentarán a dificultades para asegurar la capacidad a largo plazo hasta que la oferta y la demanda de transporte de mercancías estén mejor alineadas.



Carga Consolidada (LTL): Se prevé que las tarifas LTL se mantengan estables, con posibles aumentos a finales de 2026. Las operadoras aún disponen de capacidad, pero mantienen una política de precios disciplinada. El aumento de la demanda de transporte marítimo y el cambio en el transporte de mercancías, pasando de cargas completas a cargas parciales, también están incrementando la presión sobre algunas partes de la red. Los GRI podrían aumentar aún más las tasas en Q3 y Q4.



Plataforma: El mercado de transporte en plataformas planas se está contrayendo rápidamente debido a la demanda de la construcción, la infraestructura y la industria. Se prevé que continúe la presión al alza sobre las tarifas durante la temporada alta.



Temperatura controlada: La capacidad de transporte refrigerado se redujo debido al aumento de la demanda de envíos estacionales. No se prevé que las tarifas bajen significativamente hasta el final de la temporada de cosecha, con un posible alivio en otoño antes de que aumente la demanda de productos para protegerlos de las heladas.



Intermodal: Se prevé que el volumen de envíos intermodales aumente en más de un 20 % en comparación con el año pasado, a medida que más remitentes busquen alternativas a un mercado de transporte por carretera cada vez más ajustado. La capacidad intermodal disponible se está volviendo limitada en algunos mercados de origen. Los remitentes que reserven con antelación tendrán mayores posibilidades de asegurar capacidad y evitar interrupciones.



Drayage: La demanda de transporte terrestre se aceleró antes de lo previsto, ya que la incertidumbre arancelaria provocó que los remitentes adelantaran mercancías. El mercado está experimentando una congestión localizada y condiciones operativas más estrictas, lo que hace que la planificación anticipada y la capacidad flexible sean fundamentales para los remitentes. Se prevé que la volatilidad continúe durante el próximo trimestre a medida que se desarrolle la temporada alta.



Transfronterizo CAN-EE.UU.: Las tarifas de flete de salida se han moderado en las últimas semanas debido a la bajada de los precios del diésel, mientras que las tarifas de entrada se han mantenido estables. En el sureste y California se observa cierto alivio a medida que cambia la temporada de envío de productos agrícolas. Se prevé una estabilización en Q3 y Q4, con oportunidades para asegurar una combinación de tarifas spot competitivas y tipos más altos en los periodos de mayor demanda.



Transfronterizo EE.UU.-México: A pesar de la incertidumbre en materia de política comercial, el mercado transfronterizo entre EE.UU. y México se mantuvo estable. La capacidad se mantuvo generalmente equilibrada, aunque con condiciones más estrictas en los corredores de transporte refrigerado, de envío urgente y de alta demanda. Las perspectivas se mantienen estables, aunque se espera un endurecimiento moderado de las tarifas en las principales rutas entre México, Estados Unidos y Canadá.



Warehousing: La demanda de espacio de almacenamiento está aumentando a medida que los remitentes acumulan existencias ante la posibilidad de aranceles y la temporada alta de envíos. Dado que muchas instalaciones ya operan casi a plena capacidad, encontrar espacio disponible es cada vez más difícil y costoso. Si los niveles de inventario siguen aumentando, es posible que más empresas necesiten alquilar espacio adicional, lo que podría mantener elevados los costos de almacenamiento en los principales mercados.





PREVISIONES DE TRAFFIX: ORIENTACIÓN PRESUPUESTARIA

Tres escenarios de planificación para lo que resta de 2026

1

Las tasas se mantendrán altas durante el resto del año.

Actualmente, las tarifas se encuentran en máximos de varios años, ya que la capacidad de transporte no puede satisfacer la demanda de carga. Cabe esperar que las tarifas más elevadas derivadas de este desequilibrio se mantengan durante el resto de 2026. La capacidad adicional está incorporándose gradualmente, pero la demanda de transporte de carga también sigue aumentando año tras año. Al invertirse las tarifas por contrato y las tarifas spot, las tarifas por contrato seguirán aumentando incluso cuando las del mercado spot se estabilicen. No cabe esperar reducciones significativas de las tarifas en 2026, y es probable que las tarifas por contrato sigan aumentando hasta que concluya la inversión entre el mercado spot y el de contratos.

2

La desaceleración económica reduce la demanda (y los tipos de interés).

A medida que la inflación se extiende por la economía, el gasto de los consumidores y la producción manufacturera podrían ralentizarse. Esto reduciría la demanda de transporte de carga, alineándola más con la menor capacidad de transporte. Como resultado, las tarifas de transporte disminuirían como parte de una desaceleración económica general. La temporada alta sería moderada, aunque unas tarifas similares a las de 2025 siguen siendo poco probables.

3

El combustible eleva las tarifas.

La reanudación de los conflictos en Oriente Medio y el agotamiento de las reservas de petróleo podrían hacer que el precio del diésel volviera a alcanzar máximos históricos, trasladando ese aumento de costos a las tarifas de transporte. Con una capacidad ya limitada, esto podría provocar un nuevo aumento de las tarifas, tanto spot como por contrato, a través de los recargos por combustible. Esto podría elevar los costos de transporte incluso por encima de los récords registrados a principios de julio.

Guía de planificación:

El escenario más probable es que las tarifas spot se mantengan dentro de su rango actual durante el resto de 2026 y que las tarifas por contrato sigan aumentando hasta dejar de situarse por debajo de las tarifas spot. Una desaceleración económica podría hacer que las tarifas disminuyeran, mientras que un aumento en el precio del diésel podría tener el efecto contrario. Al elaborar el presupuesto, debe preverse un incremento de las tarifas por contrato durante el resto del año.



PREVISIONES DE TRAFFIX:

La Capacidad De Transporte De Carga Seguirá Siendo Baja En El Resto De 2026.



- ✓ La demanda de transporte de mercancías está creciendo de forma constante, impulsada por la actividad manufacturera, los mayores niveles de inventario y la actividad de envío estacional.
- ✓ El número de camiones disponibles está creciendo lentamente, pero no lo suficientemente rápido como para aumentar significativamente la capacidad o reducir las tarifas de flete.
- ✓ Es posible que las tarifas spot disminuyan ligeramente después del pico del verano, pero se mantendrán por encima de los niveles de 2025 porque aún hay menos camiones disponibles.
- ✓ Los precios del combustible siguen siendo volátiles, pero los costos de transporte se mantienen elevados, lo que demuestra que la limitada disponibilidad de camiones, y no solo el combustible, es lo que mantiene altas las tarifas de flete.
- ✓ Es más probable que los servicios de carga fraccionada (LTL), transporte local y transporte refrigerado experimenten tarifas más altas y una capacidad más limitada, especialmente en regiones con mucho tráfico y para envíos que necesitan moverse con rapidez.
- ✓ El mercado se está alejando de las bajas tarifas de flete y la abundante capacidad de transporte por carretera que se observaron en los últimos dos años. Planificar con antelación es cada vez más importante para garantizar la capacidad y controlar los costos de transporte.

RECOMENDACIONES DE TRAFFIX:

- 🎯 **Presupuesto para mayores costos de transporte:** No asuma que las tarifas volverán a los niveles de 2025 en un futuro próximo. Utilice los costos de transporte actuales como punto de partida para su presupuesto y prevea costos más elevados si depende del mercado spot, el envío urgente, los envíos de corta distancia o las rutas de alta demanda.
- 🎯 **Asegure la capacidad con anticipación:** Reserve el transporte en sus rutas marítimas más importantes antes de que aumente la demanda. Reservar el transporte de mercancías con antelación, revisar las tarifas con mayor frecuencia y trabajar con varios transportistas de confianza puede ayudar a reducir la necesidad de realizar envíos puntuales de mayor precio.
- 🎯 **Brinde flexibilidad a su cadena de suministro:** Busque oportunidades en cuanto a cómo y cuándo se transporta la mercancía. Utilizar el transporte intermodal cuando los tiempos de tránsito lo permitan, consolidar los envíos de carga parcial y planificar los envíos con mayor antelación puede ayudar a reducir los costos de transporte y disminuir el riesgo de retrasos.