

Octubre 2025

Q4 2025



TENDENCIAS DE TRAFFIX®

Actualización del mercado Q4 2025



WWW.TRAFFIX.COM



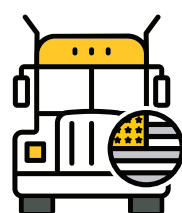
DESCARGO DE RESPONSABILIDAD - PRONÓSTICOS PROSPECTIVOS

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

Los mercados de fletes siguen estables pero frágiles, con existencias aún elevadas y esperando repercusiones políticas

La incertidumbre en las políticas comerciales ha marcado el mercado de transporte en 2025. Muchos importadores adelantaron envíos para evitar nuevos aranceles, generando exceso de inventario y menor demanda de fletes. La subida de tipos de interés frena la inversión y el empleo, apuntando a una desaceleración económica.

El impacto total de los aranceles aún no se refleja en la inflación, pero se espera conforme se renueven existencias. Para reducir costos, los transportistas han trasladado carga al intermodal, lo que ha provocado una caída del 20% al 30% en el volumen por camión. **La demanda total bajó cerca de un 20% frente al año pasado, y la capacidad sigue reduciéndose.**

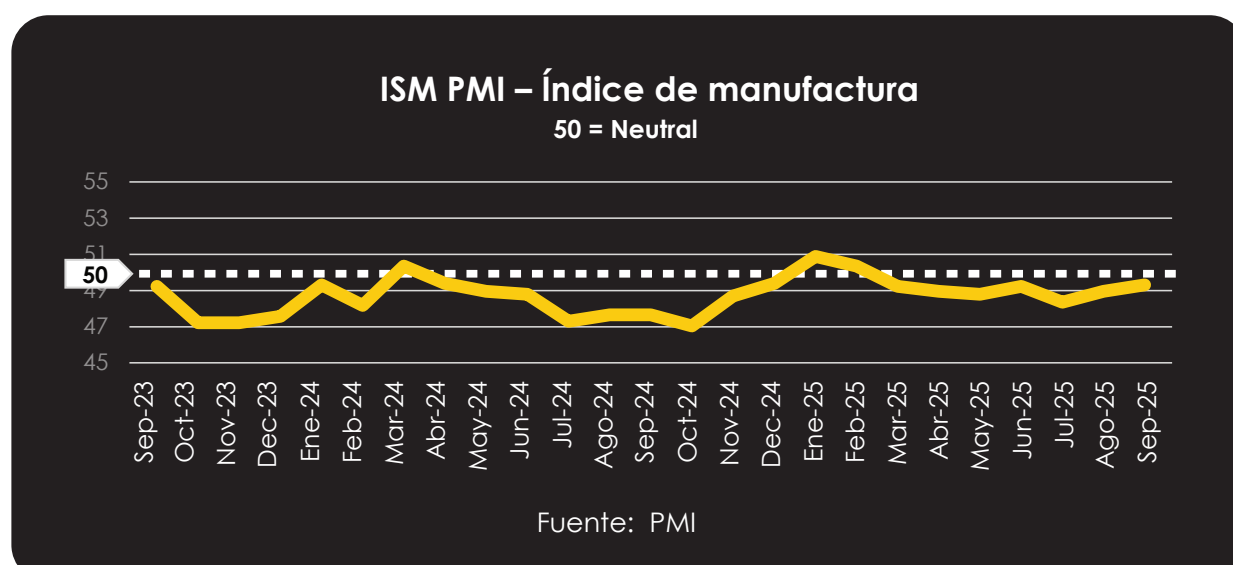
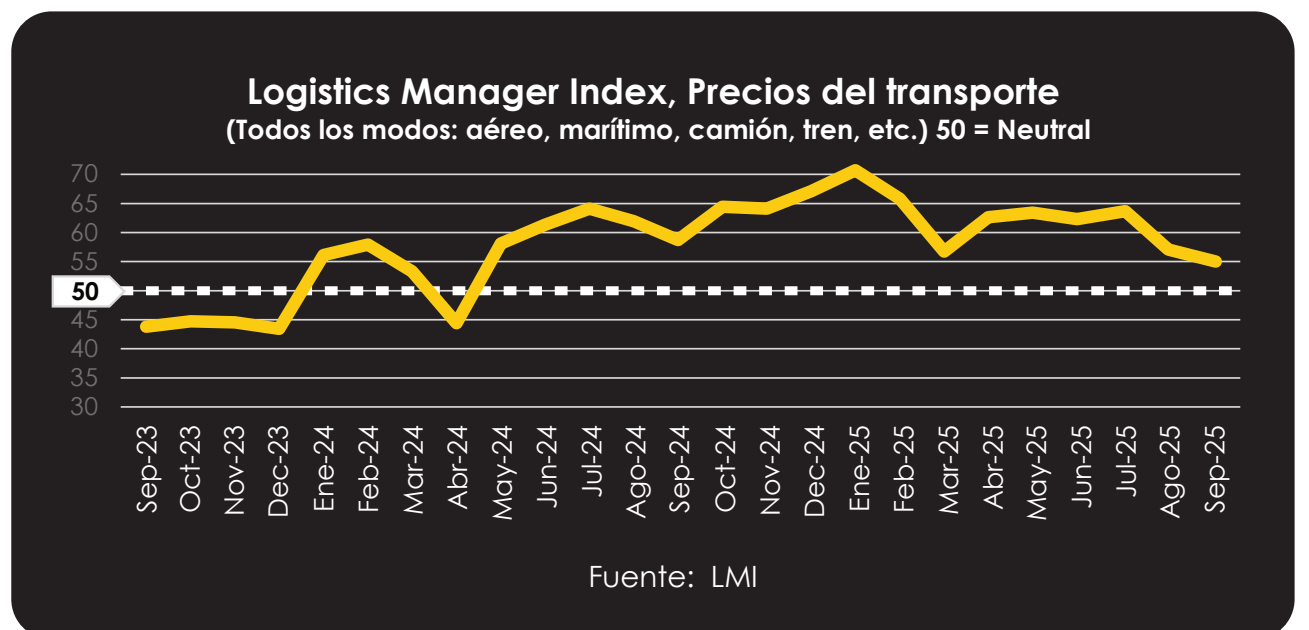
Los índices permanecen cerca de los niveles de 2024 y los rechazos de licitaciones rondan el 5%, señalando un ajuste gradual entre oferta y demanda. Las políticas sobre inmigración, idioma y visados también han limitado la capacidad en varias regiones.

A medida que el mercado entra en la temporada alta del cuarto trimestre, varias variables marcarán su rumbo en los próximos meses. El gasto del consumidor sigue siendo el principal motor de la demanda de transporte. Unas ventas navideñas fuertes podrían reducir inventarios y elevar tarifas, mientras que un gasto débil mantendría los volúmenes estables. Las presiones inflacionarias por los aranceles y el aumento del desempleo podrían limitar el poder adquisitivo. Se prevé que sigan saliendo transportistas, ya que las tarifas siguen por debajo de niveles sostenibles, y las nuevas políticas podrían generar vacíos de capacidad aun con demanda moderada.

El mercado entra al cuarto trimestre en un punto de inflexión: el consumo, los aranceles y los cambios normativos definirán si la demanda se estabiliza o sigue contenida hasta inicios de 2026.

Los precios del transporte ralentizan sus subidas en Q3, mientras el sector manufacturero estadounidense prosigue su contracción plurianual

El Logistics Manager Index (LMI) de precios de transporte aumentó en el tercer trimestre a un ritmo más lento que a principios de año. **La demanda de transporte de mercancías disminuyó ante las existencias llenas.** Los encuestados del LMI prevén un aumento de los tipos en los próximos 12 meses, pero a un ritmo mucho más lento que a principios de año.



El sector manufacturero estadounidense prosiguió su contracción de más de dos años en el tercer trimestre, según el Índice de Actividad Manufacturera (PMI). Aumentan la producción, los precios y las entregas de proveedores, pero nuevos pedidos, empleo y exportaciones frenan el crecimiento global del sector.

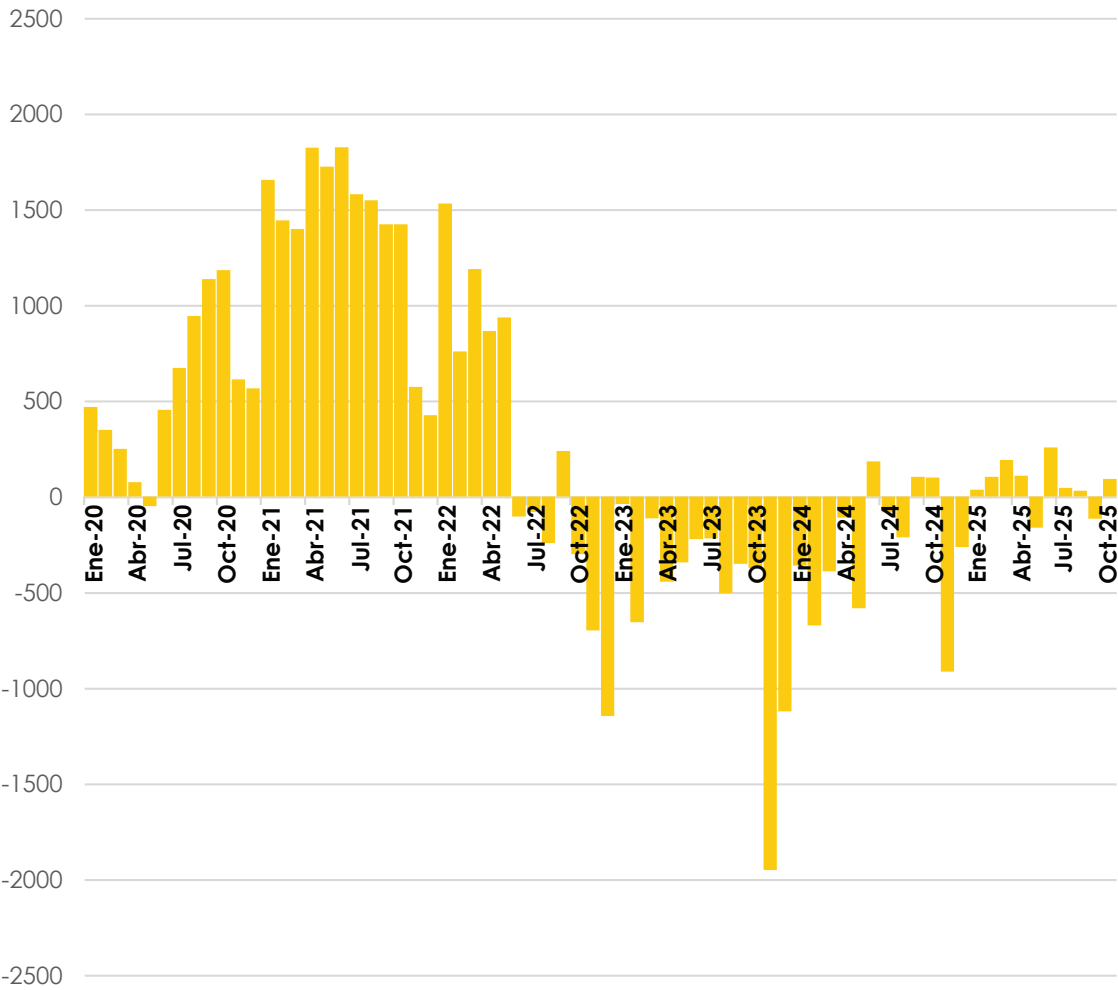


MERCADO DE TRANSPORTE DE CARGA EN EE.UU.



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

SONAR NTI.USA



Fuente: SONAR de FreightWaves, 10 de octubre de 2025

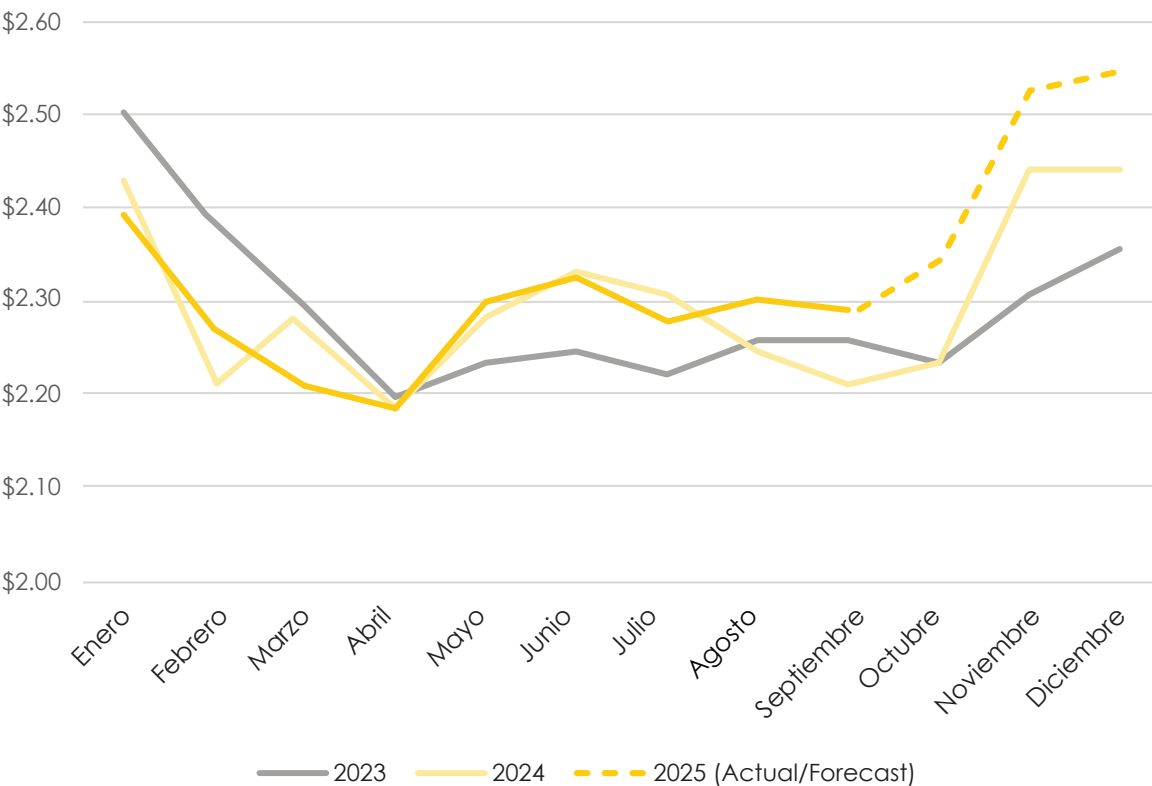
Así como ha ido disminuyendo la demanda de transporte de mercancías por carretera, también la capacidad para transportarlas. El número neto de autoridades de transporte por carretera lleva varios años oscilando entre neutro y negativo. Docenas de quiebras de transportistas se ven en los titulares, y los pedidos de nuevos camiones se han estancado.

Además de las presiones económicas que expulsan a los transportistas, la aplicación de las políticas gubernamentales también influye en la capacidad. Se espera que las normas sobre el idioma inglés, la aplicación de las leyes de inmigración y los requisitos de visado tengan un impacto a medio plazo en las distintas regiones. Sin embargo, estas repercusiones regionales se dejarán sentir en todo el país a medida que la capacidad se ajuste a la demanda.

Si la restricción de la capacidad se mantiene en línea con el descenso de la demanda, los tipos podrían permanecer estables. Sin embargo, si la demanda aumentara rápidamente, podríamos ver cómo los fletes suben rápidamente hasta que se pueda añadir más capacidad.

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

Previsión 2025 TRAFFIX US RPM (incluye 2 años anteriores) Históricos de SONAR NTI.USA



Fuente: SONAR de FreightWaves, 10 de octubre de 2025

- ✓ La demanda de carga por camión desciende un 20% interanual en el tercer trimestre
- ✓ En el descenso del volumen influyen dos factores: (1) la retirada de existencias a principios de año debido a la incertidumbre de la política comercial, y (2) un mayor uso del transporte intermodal para cargas de mayor distancia.
- ✓ En general, la capacidad ha seguido el descenso del volumen, manteniendo las tarifas cerca de los niveles del año anterior en lo que va de 2025.
- ✓ La temporada alta ve dos posibles resultados en materia de tarifas:
 - 1 Los tipos se situarán en torno a los niveles de 2024, dependiendo de que las empresas hayan trasladado ya las existencias a sus ubicaciones correctas, y de que la demanda alcance los niveles previstos.
 - 2 Las tarifas superan los niveles de 2024, pudiendo aumentar mucho más: si la demanda supera lo previsto y es necesario acelerar el movimiento de inventarios, las tarifas podrían tener incrementos moderados del 5% al 15% o más que el año pasado.
- ✓ La previsión de tarifas de TRAFFIX prevé aumentos moderados interanuales en torno al 5%, con algunos saltos regionales, ya que la capacidad es insuficiente para la demanda.

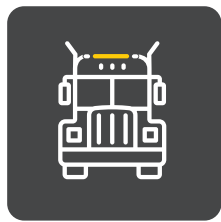


WWW.TRAFFIX.COM

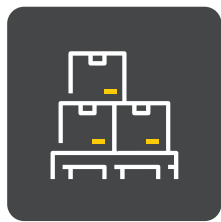


PROYECCIONES DE TRAFFIX

Perspectivas y predicciones por modo



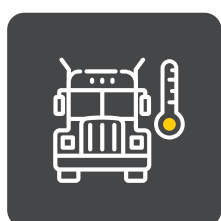
Camión caja seca: La demanda de Camiones caja seca se mantiene estable pero moderada, ya que los elevados inventarios y la debilidad del gasto de los consumidores lastran los volúmenes. La carga minorista estacional está proporcionando un apoyo temporal, pero es poco probable que se produzcan subidas sostenidas de los tipos hasta que los inventarios se normalicen a principios de 2026.



LTL: Los volúmenes de LTL siguen siendo bajos, ya que algunos envíos más pesados se trasladan al transporte por camión, dejando a los transportistas con capacidad y presión sobre los márgenes. Los transportistas informan de un menor tamaño de los envíos, ligeros aumentos en el número de envíos y una disciplina de precios continuada con probables Aumentos Generales de Tarifas (GRI).



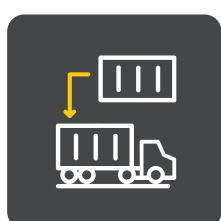
Plataforma: La demanda de camiones de plataforma sigue escasa por la ralentización de la construcción y la limitada recuperación del sector manufacturero. Se esperan descensos estacionales durante el invierno, con fortalezas en ciertas regiones.



Temperatura controlada: La demanda de camiones frigoríficos se mantiene estable, ya que los fletes "a prueba de heladas" impulsan la temporada alta. Los mercados del norte se están ajustando, mientras que los del sur se debilitan, siguiendo la estacionalidad habitual. Los elevados inventarios pueden limitar las subidas de tipos hasta principios de 2026.



Intermodal: La demanda intermodal se mantiene estable, ya que los transportistas dan prioridad al ahorro de costos frente a la rapidez. El exceso de capacidad de los camiones de carga mantiene la presión sobre las tarifas, pero la fiabilidad de la red y los menores costos del combustible siguen favoreciendo el aumento de la cuota modal. Se espera un crecimiento moderado hasta principios de 2026 si se acelera la reposición de existencias.



Drayage: Se espera que las tarifas de Drayage se mantengan estables en un contexto de incertidumbre en el comercio mundial y en los mercados de contenedores. Los picos ocasionales impulsados por proyectos sugieren una posible mejora, pero no se prevé una recuperación significativa hasta la segunda mitad de 2026.



Transfronterizo CAN-EE.UU.: Los mercados transfronterizos y canadienses se mantienen en general flexibles, aunque el volumen limitado de carga hacia el oeste ha impulsado al alza las tarifas de salida. Con la llegada del invierno, se espera cierta volatilidad regional, pero en general la demanda y los precios deberían mantenerse estables hasta Q4.



Transfronterizo EE.UU.-México: La industria de carga transfronteriza México-EE.UU. ha mostrado estabilidad en las tarifas hacia el norte gracias a la continua demanda de exportaciones de manufacturas, aunque ha habido presión a la baja en las rutas hacia el sur debido a desequilibrios en la carga. Se espera un crecimiento moderado del volumen de carga hacia finales de año, impulsado por las tendencias de cercanía. Sin embargo, prevalece la cautela debido a posibles cambios regulatorios, ajustes en las tarifas y limitaciones en la capacidad de los cruces fronterizos.



Almacenamiento: Es probable que la demanda máxima de almacenamiento haya finalizado este año, a medida que las existencias se trasladan a las fases posteriores. La demanda sigue siendo sólida, y la continua incertidumbre en las políticas comerciales aumenta el valor del espacio aduanal bajo fianza.





PREVISIONES DE TRAFFIX: ORIENTACIONES PRESUPUESTARIAS 2026

Tres escenarios para planificación de transporte de mercancías en 2026

1

La política comercial se estabiliza

Si la política comercial se vuelve coherente y previsible, la confianza volverá a la inversión de capital y a la industria manufacturera. La inflación derivada de los aranceles anteriores persistirá, pero la previsibilidad de los costos de los insumos permitirá a las empresas planificar la reposición de existencias y moderar la contratación. El gasto de los consumidores y las importaciones deberían recuperarse gradualmente, provocando el aumento de la demanda de fletes y un **incremento de las tarifas de flete del 2% al 4%**, con una vuelta a una estacionalidad más previsible.

2

La política comercial mejora

Una reducción de los aranceles o una flexibilización de las restricciones comerciales reduciría los costos de importación y aceleraría el flujo de mercancías a través de los puertos. El descenso de la inflación y de los tipos de interés respaldaría un mayor gasto de los consumidores y la reposición de existencias, mientras que el desempleo se mantiene estable. El aumento de la demanda podría ajustar la capacidad hacia mitad de año, provocando un **crecimiento en las tarifas de flete del 4% al 7%**, impulsado principalmente por el transporte de larga distancia y los camiones refrigerados.

3

La política comercial sigue impredecible

La continua volatilidad arancelaria, la incertidumbre inflacionaria y el riesgo geopolítico retrasarían la inversión empresarial y mantendrían elevados los inventarios. La debilidad del consumo, el aumento del desempleo y la persistencia de tipos de interés elevados limitarían la reposición de existencias y comprimirían los márgenes. La capacidad seguiría saliendo del mercado, **manteniendo las tarifas generalmente estables**, aunque la volatilidad aumentaría ante interrupciones o cambios en las políticas.

Orientación para la planificación:

Presupuesto de forma conservadora para una horquilla de $\pm 5\%$ en las tarifas de flete en 2026, dependiendo de cómo evolucionen la política comercial y los indicadores macroeconómicos. Vigile de cerca el gasto de los consumidores, la inflación y los acontecimientos geopolíticos, ya que determinarán si 2026 ofrece una recuperación estable u otro año de incertidumbre en los costos.



PREVISIONES DE TRAFFIX:

Los mercados de transporte de mercancías se mantienen estables en su punto álgido y se preparan para la transición



- ✓ La anticipación de las existencias y la incertidumbre política mantuvieron moderados los volúmenes de flete durante el tercer trimestre.
- ✓ Las tarifas se mantienen próximas a la media de 2024, pero aumenta la volatilidad al reducirse la capacidad regional.
- ✓ El transporte intermodal gana participación en la carga de camiones de larga distancia para fletes diferidos y de menor costo.
- ✓ La capacidad de carga por camión sigue contrayéndose por la salida de pequeños transportistas ante unos márgenes insostenibles.
- ✓ La aplicación de las normas sobre inglés, visados e inmigración está reduciendo la capacidad disponible en algunas regiones.
- ✓ El gasto de los consumidores determinará si los tipos suben durante el pico o se mantienen cerca de los niveles del año anterior.
- ✓ Los altos niveles de inventario y el impacto tardío de los aranceles podrían limitar la reposición hasta principios de 2026.
- ✓ El sector manufacturero sigue siendo débil pero estable; podría producirse un modesto repunte a mediados de 2026 si mejora la demanda.

RECOMENDACIONES DE TRAFFIX:

- 🎯 **Anticipe los cambios de capacidad:** Sea proactivo al identificar los mercados susceptibles de sufrir restricciones debido a la regulación o a la estacionalidad. Alinee ahora las estrategias al contado, por contrato e intermodales para evitar problemas de cobertura de última hora durante el cuarto trimestre y a principios de 2026.
- 🎯 **Reajuste la estrategia de Modos y Rutas:** Utilice los bajos índices actuales de carga de camiones para reevaluar la combinación de los modos de transporte. Evalúe dónde pueden añadir resistencia los transportistas intermodales y regionales sin sacrificar el tiempo de servicio ni el control de costes.
- 🎯 **Prepárese para la demanda de reabastecimiento:** Cuando los inventarios se normalicen a principios de 2026, la demanda de transporte de mercancías podría repuntar rápidamente. Fortalezca sus relaciones con los transportistas de alto rendimiento y posicione los acuerdos de capacidad antes del próximo ciclo de reabastecimiento.