el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



Sonia García, Presidenta de la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia (Asetrabi)

Sísifo al volante

El sector del transporte por carretera vive un extraño equilibrio entre ser esencial y ser invisible.

POR EL CANAL MARÍTIMO Y LOGÍSTICO - 15 junio, 2026

Como muchos ya sabéis, la mitología griega narra que Sísifo fue condenado a empujar eternamente una roca cuesta arriba para verla caer, una y otra vez, antes de alcanzar la cima. No hay castigo más elocuente para describir la situación que atraviesa el transporte de mercancías por carretera. Un esfuerzo constante, imprescindible, agotador... y, sin embargo, condenado a recomenzar cada día en un entorno cargado de amenazas y desafíos.

Es de dominio público que, si algo define a nuestro sector, es un extraño equilibrio entre ser esencial y ser invisible. Más del 90% de las mercancías en España se mueven por carretera, sostenemos más del 3% del PIB y garantizamos el funcionamiento cotidiano de la economía. Sin embargo, el reconocimiento a nuestra función solo aflora en momentos de crisis. Cuando la normalidad regresa, todo se olvida y volvemos a lidiar con nuestras eternas amenazas: presión normativa, burocracia creciente y una carga fiscal que no parece tener techo.

Una crisis tras otra

El problema es que últimamente vivimos instalados en un exasperante “déjà vu”. Cuando parece que comenzamos a recuperar el pulso, surge un nuevo obstáculo. Si no es una crisis sanitaria, es una energética. Si no es una reforma normativa, es una tensión geopolítica. Y ahora, para completar el cuadro, asistimos a un conflicto internacional que ha disparado el precio de los combustibles y ha vuelto a evidenciar la fragilidad de las cadenas de suministro globales. Éramos pocos y...

Y, obviamente, el impacto es inmediato y devastador. En un sector que opera con márgenes estrechos, cada céntimo que sube el combustible se traduce en una amenaza directa a la viabilidad de muchas empresas. Existe, sí, una obligación legal de revisión de precios, pero su aplicación dista mucho de ser automática. La asimetría en la negociación sigue siendo una realidad incómoda: el transportista continúa absorbiendo, en demasiadas ocasiones, un coste que no le corresponde. Y así, la roca vuelve a caer.

A este escenario se suma un maltrato institucional que se evidencia en la acumulación de decisiones que afectan negativamente al sector. No hablamos necesariamente de una estrategia deliberada, pero sí de una concatenación de medidas —fiscales, regulatorias, tarifarias— que penalizan a una actividad esencial.

Peajes crecientes, cargas impositivas elevadas, exigencias medioambientales aceleradas sin la infraestructura adecuada... todo ello configura un entorno en el que competir se convierte en un ejercicio de resistencia.

El transporte por carretera sigue demostrando una resiliencia extraordinaria.

El maltrato fiscal es, probablemente, uno de los ejemplos más claros. Se nos exige avanzar hacia modelos más sostenibles —objetivo que compartimos— pero sin una neutralidad tecnológica real ni un acompañamiento suficiente. La transición energética no puede construirse sobre la base de la imposición ni de la improvisación. Requiere planificación, inversiones y, sobre todo, coherencia. De lo contrario, corremos el riesgo de convertir un reto necesario en un factor adicional de pérdida de competitividad.

Y, por si fuera poco, el transporte por carretera sigue siendo el amortiguador universal de todas las tensiones del sistema. Bloqueos, protestas, restricciones administrativas o decisiones adoptadas sin margen de adaptación recaen, casi siempre, sobre el último eslabón de la cadena. Somos quienes absorbemos los retrasos, quienes garantizamos que la mercancía llegue, quienes damos la cara ante el cliente. Y, paradójicamente, también quienes asumimos el coste económico de ese esfuerzo.

El reto de la rentabilidad

En este contexto, la rentabilidad se convierte en el gran desafío. Mantener nuestras empresas es un empeño cada vez más complejo. Las exigencias tecnológicas, regulatorias y de mercado obligan a estructuras más robustas, a inversiones constantes y a una capacidad de adaptación que no todas pueden asumir. La atomización del sector añade, además, un elemento de debilidad en la negociación que no podemos ignorar.

A todo ello se suma un problema estructural que amenaza gravemente al sector: la escasez de conductores. Y no se trata solo de una cuestión salarial. Influyen las condiciones de trabajo, la conciliación, la percepción social de la profesión y la falta de infraestructuras adecuadas. No podemos exigir excelencia sin ofrecer dignidad. Si queremos atraer talento —y, especialmente, abrir el sector a nuevos perfiles, como el femenino— debemos actuar con decisión.

No obstante, y pese a este más que complicado panorama, el transporte por carretera sigue demostrando una resiliencia extraordinaria. Lo hizo durante la pandemia, lo hace ahora y lo seguirá haciendo en el futuro. Porque, más allá de las dificultades, existe una convicción profunda: la de formar parte de un sector imprescindible para el funcionamiento de la sociedad.

Quizá por eso, y permitiéndome una última licencia mitológica, el castigo de Sísifo no era solo empujar la roca, sino hacerlo sin esperanza. En nuestro caso, la diferencia es clara: seguimos empujando con la determinación de que, algún día, la roca deje de caer siempre en el mismo punto. Porque el transporte no puede seguir garantizando en silencio el aprovisionamiento de la población y de la industria mientras carga con el peso de todos sus desequilibrios.