



Encuesta IVL-LEE "TRANSPORTE POR CARRETERA EN EUSKADI" 2025

**INSTITUTO VASCO DE LOGISTICA Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
MUGIKORTASUN IRAUNKORRA TA LOGISTIKAKO EUSKAL ERAKUNDETIK**



Instituto Vasco de Logística y Movilidad Sostenible
Mugikortasun Iraunkorra ta Logistikako Euskal Erakundea

*© 2026 Instituto Vasco
de Logística y
Movilidad Sostenible.*

*Todos los derechos
reservados.*

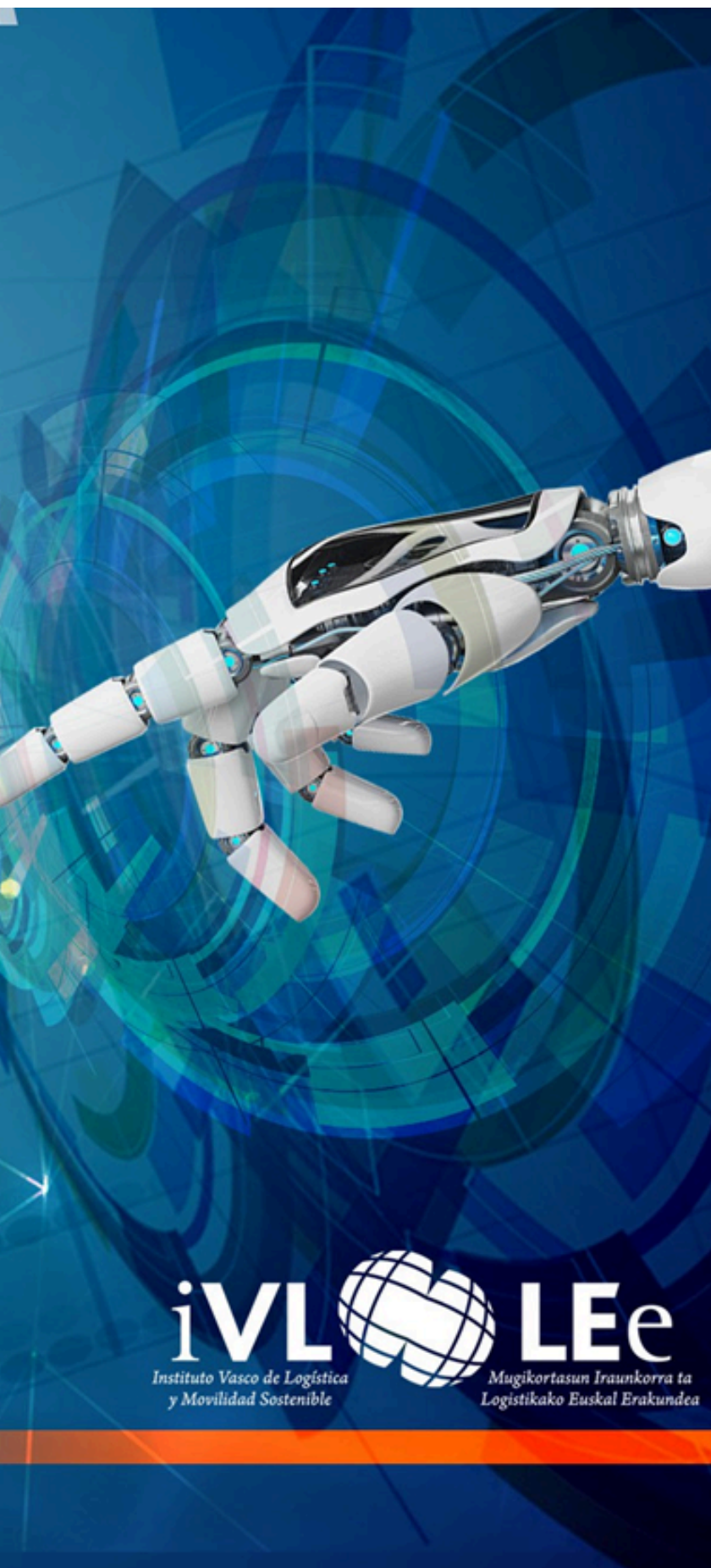
Publicado en Euskadi.

*Este documento, así como los contenidos, datos, gráficos y resultados
derivados de la presente encuesta, son propiedad intelectual del
Instituto Vasco de Logística y Movilidad Sostenible.*

*Queda prohibida su reproducción total o parcial, distribución,
comunicación pública o transformación sin autorización expresa y por
escrito de la titular de los derechos.*

*Se permite la cita de fragmentos siempre que se mencione la fuente de
forma adecuada.*

CONTENIDO



04

MENSAJE DE LA
PRESIDENTA DEL IVL-LEE

05

ACERCA DEL IVL-LEE

06

SEGMENTACION

08

NUEVAS TECNOLOGIAS

11

DESCARBONIZACIÓN

15

FORMACIÓN Y RRHH

CONCLUSIONES Y
AGRADECIMIENTO

19

MENSAJE DE LA PRESIDENTA DEL IVL-LEE



El informe que presentamos nos ofrece una fotografía precisa de un sector esencial para el movimiento de mercancías y, por extensión, para el avance hacia la descarbonización de nuestra sociedad.

Lo que revela es un colectivo profesional comprometido con este reto, dispuesto a transitar hacia una movilidad más sostenible y a hacerlo acompañado por el IVL-LEE. En muchos casos, además, el sector ya ha iniciado acciones concretas para reducir la huella ambiental de su actividad, demostrando una voluntad real de transformación.



Por otro lado, desde el Departamento de Movilidad Sostenible del Gobierno Vasco recogemos con atención las dificultades que el propio sector identifica para, conjuntamente, lograr un futuro sin emisiones. Conocer estos obstáculos es imprescindible para poder avanzar conjuntamente hacia un futuro sin emisiones, alineando necesidades, capacidades y políticas públicas.

Gracias a todas las personas que habéis respondido al cuestionario y al IVL-LEE por poner este instrumento a nuestro alcance con el que acercarnos con mayor rigor a la realidad del transporte y la logística por carretera en Euskadi.

SARA BARREAL

Presidenta IVL-LEE

Directora de Estrategia para la Movilidad Sostenible de Gobierno Vasco

INSTITUTO VASCO DE LOGÍSTICA Y MOVILIDAD SOSTENIBLE MUGIKORTASUN IRAUNKORRA TA LOGISTIKAKO EUSKAL ERAKUNDEA

Investigamos, profundizamos y favorecemos la logística vasca.

El objetivo de la encuesta es, identificar el grado de conocimiento, utilidad y uso del sector del transporte de mercancías por carretera en Euskadi, con respecto a las nuevas tecnologías, descarbonización, formación y las subvenciones disponibles.

ACERCA DEL IVL-LEE



POR IRATXE GARCIA

El Instituto Vasco de Logística y Movilidad Sostenible – Mugikortasun Iraunkorra ta Logistikako Euskal Erakundea, desarrolla su actividad en el País Vasco y sus zonas limítrofes y sus fines son:

- Investigar aspectos generales o específicos de la logística y de todas aquellas actividades vinculadas.
- Profundizar en el estudio de las funciones y técnicas logísticas.
- Ampliar la formación profesional de sus miembros.
- Divulgar el conocimiento de la logística en otros ámbitos empresariales, académicos y de la Administración Pública.
- Potenciar la movilidad sostenible en el territorio.

Esta encuesta se ha integrado en las acciones desarrolladas por el Instituto Vasco de logística y Movilidad Sostenible dirigidas a acompañar al transporte por carretera en la consecución de los objetivos marcados en el pacto verde europeo con respecto a la descarbonización del sector.

Desde el IVL-LEE entendemos necesario conocer de primera mano el estado real y grado de conocimiento del sector para poder abordarlo de manera precisa.

Una de las preguntas claves que en este sentido se tiene es que, por ejemplo, desde las diferentes administraciones se realizan esfuerzos y dirigen acciones a acompañar y facilitar este proceso, pero ¿llega esta labor al sector?

La consecución de estos objetivos solo podrá culminarse con éxito si va acompañada de personas dotadas del conjunto de capacidades adecuado para afrontar el reto de la descarbonización simultáneamente al de la digitalización.

ENCUESTA

La encuesta, realizada en el segundo semestre del 2025, se estructura en tres bloques principales.

Estos fueron identificados, con anterioridad a la recogida de muestras, a través de un análisis de situación.

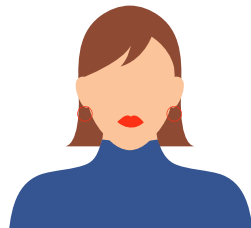
El análisis detectó la tecnología, la descarbonización y las personas como tres de los ejes de mayor importancia para el sector de transporte de mercancías por carretera en Euskadi.

Previo a su difusión, la encuesta fue avalada por diferentes administraciones así como las asociaciones y cooperativas más relevantes del sector en todo el territorio.

SEGMENTACIÓN

Dirigida a empresas de transporte de mercancías por carretera con sede social en Euskadi.

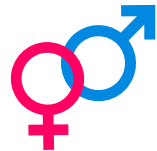
Sexo



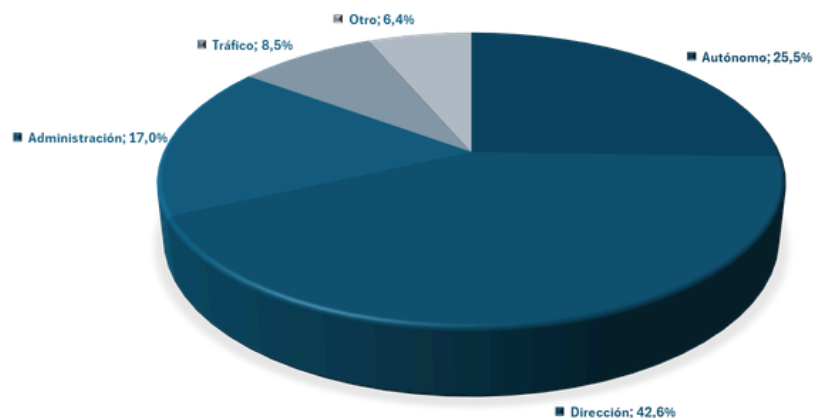
10,6%



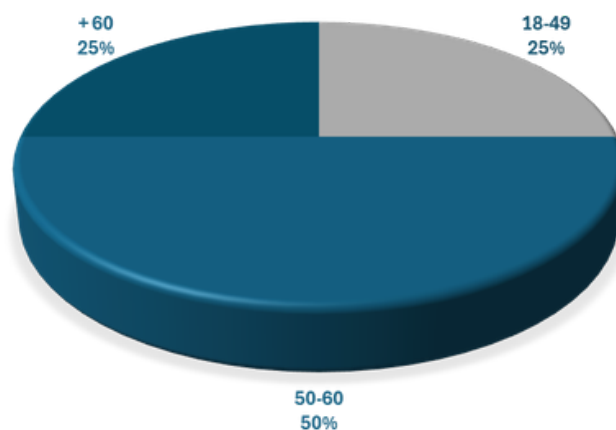
89,4%



Cargo



Edad (SOLO AUTÓNOMOS)



75%

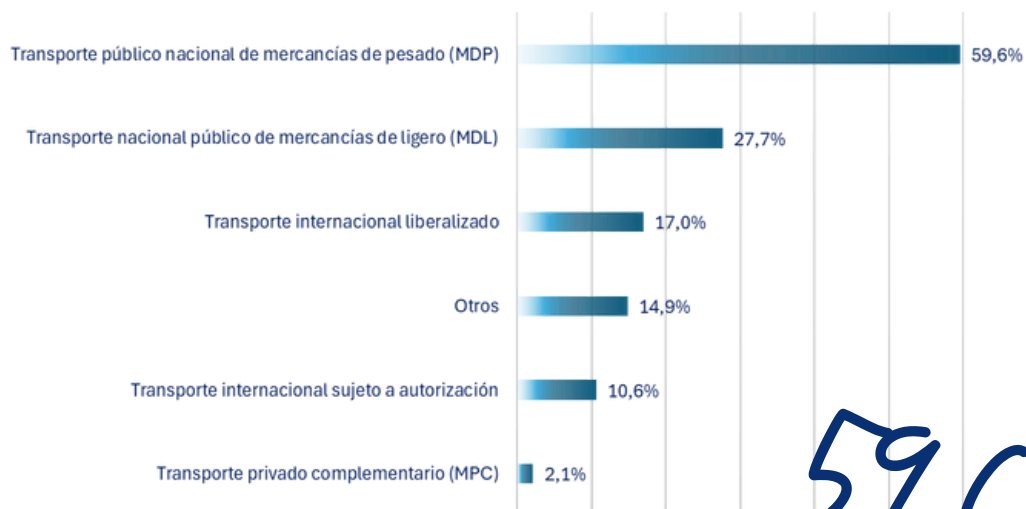
MÁS DE 50 AÑOS

SEGMENTACIÓN

Dirigida a empresas de transporte de mercancías por carretera con sede social en Euskadi.

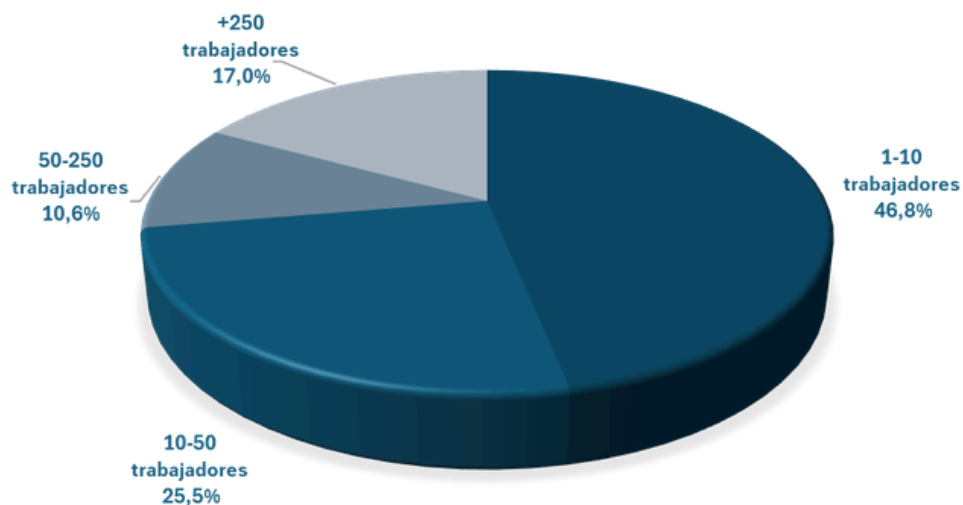
Actividad principal

MULTIRESUESTA



59,6%
MDP

Tamaño empresa



Más del 75% de los encuestados realizan transporte nacional de mercancías por carretera.

NUEVAS TECNOLOGÍAS

Este bloque de la encuesta analiza el grado de implantación tecnológica y el uso que se hace de las diferentes ayudas y subvenciones así como las barreras percibidas, ofreciendo una visión clara del nivel de madurez digital del sector y de las oportunidades de mejora a corto y medio plazo.

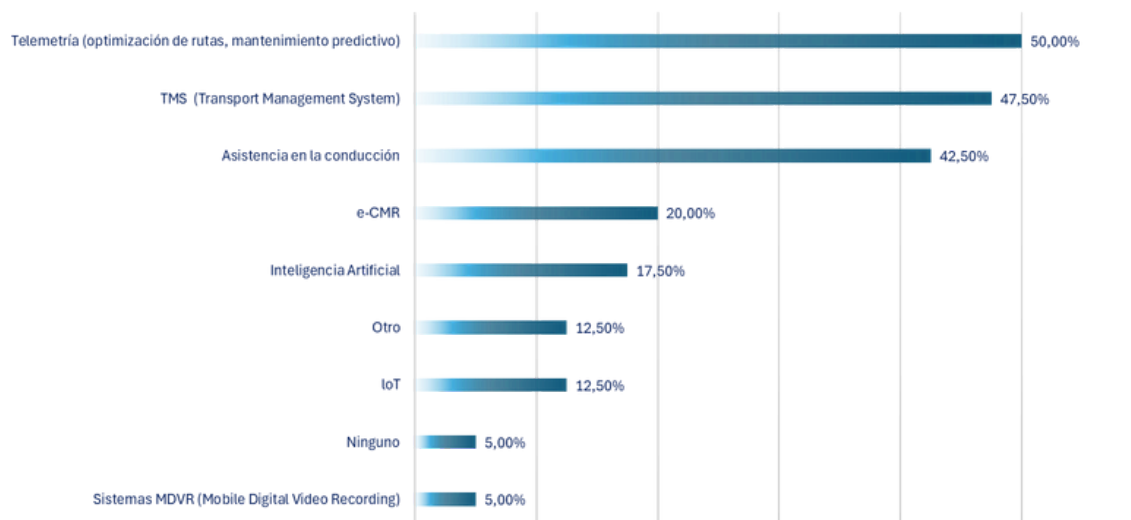
La digitalización está transformando, de manera acelerada, a escala global el transporte de mercancías por carretera y Euskadi no es ajena a esta circunstancia. Las empresas del sector se encuentran en un momento clave, en el que la adopción de herramientas tecnológicas, desde sistemas avanzados de gestión y planificación hasta soluciones de conectividad, automatización y análisis de datos, se convierte en un factor estratégico para mejorar la eficiencia operativa y la competitividad.

La contrapartida de la implementación de nuevas tecnologías puede estar en el coste de la inversión principalmente para las pequeñas empresas que por otro lado son el grueso de las empresas de transporte de mercancías por carretera en Euskadi donde predominan las microempresas con menos de 5 vehículos.

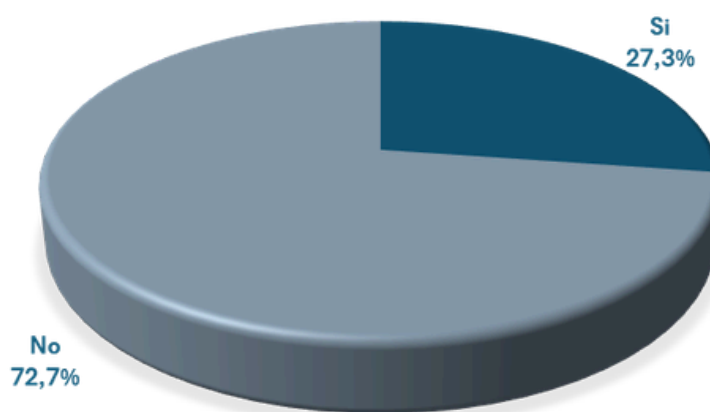


El 50% de los encuestados tiene implementada Telemetría y TMS's en sus flotas

¿Cuáles de las siguientes tecnologías utilizan en su actividad?



¿Ha solicitado ayudas para la implementación de soluciones digitales en los servicios de transporte?

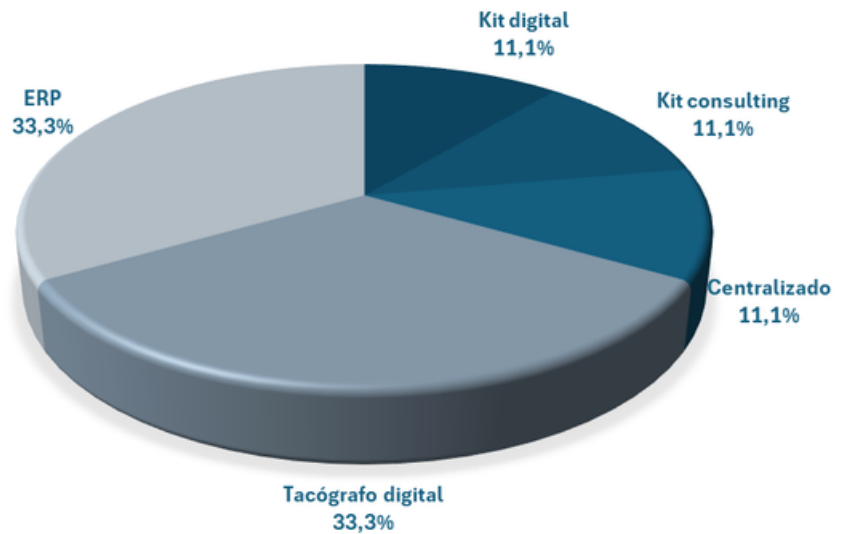


¿Podría decirnos cuál o cuáles? (si)

27,3%

Los encuestados que han solicitado ayudas lo han hecho principalmente accediendo a programas públicos de digitalización (Kit digital/kit consulting)

Así como la Implantación de soluciones tecnológicas clave, como el tacógrafo, ERP ó gestión de flotas. También para mejorar procesos y control operativo dentro de sus servicios de transporte.



¿Podría decirnos por qué no ha hecho uso de ninguna ayuda?

72,7%

El 72,7% de los encuestados NO ha solicitado ayudas para la implementación de soluciones digitales y estos son los Motivos principales para no solicitarlas

Limitaciones por tamaño o condiciones de la empresa

- Empresas grandes que no pueden acceder a determinadas ayudas para PYMES
- Procesos jerarquizados desde la central sede corporativa.
- Ayudas no concedidas o no compatibles con la actividad.

Desconocimiento y falta de información

- No saben qué ayudas existen o cuáles aplican al transporte por carretera.
- Poca información recibida o insuficiente claridad sobre requisitos.
- Desconocimiento general de programas

Tramitación y burocracia

- Complejidad en los trámites.
- Burocracia percibida como excesiva.
- Falta de agilidad en la gestión administrativa.

No necesidad o baja prioridad

- Consideran que no lo necesitan para su trabajo.
- Ya tienen sistemas implementados.
- La digitalización se ha pospuesto por otros problemas más urgentes en la empresa.
- Próxima jubilación

Otros motivos

- Esperando nuevas convocatorias de ayudas.
- Crítica al diseño de las ayudas: se perciben como poco adaptadas a la realidad del sector

DESCARBONIZACIÓN

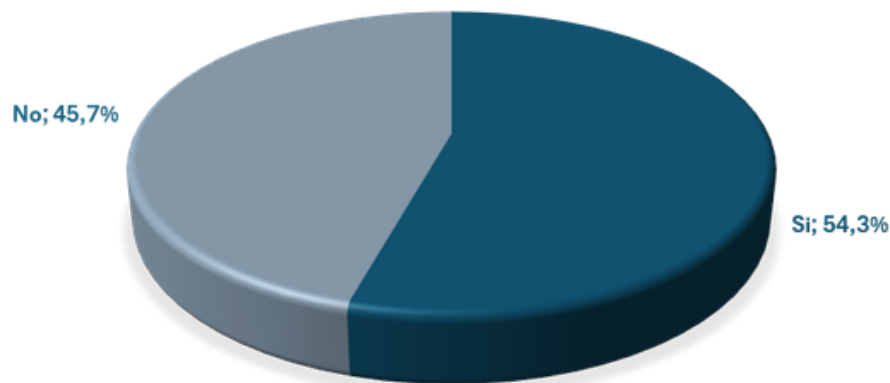
El objetivo es identificar el punto de partida real del sector y las palancas que pueden acelerar un cambio efectivo y viable.

La descarbonización es otro de los principales retos para las empresas de transporte por carretera de Euskadi en la transición hacia un transporte más sostenible que debido a la presión regulatoria, la necesidad de reducir emisiones y los cambios en las expectativas de clientes y administraciones están impulsando la búsqueda de soluciones energéticas más limpias.

Este bloque examina la percepción del sector respecto a la descarbonización, el nivel de conocimiento e implementación de acciones encaminadas a la descarbonización, así como las tendencias sobre alternativas energéticas, el ritmo de renovación de flota los obstáculos que dificultan la transición y el conocimiento y uso de las ayudas dirigidas en este sentido.

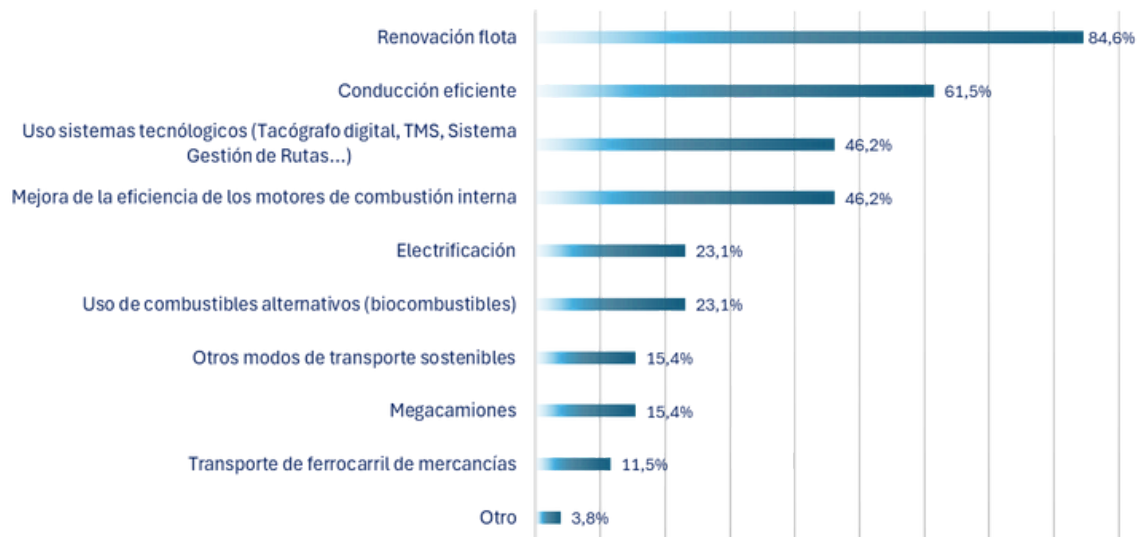


¿Ha realizado alguna acción enfocada a la descarbonización?

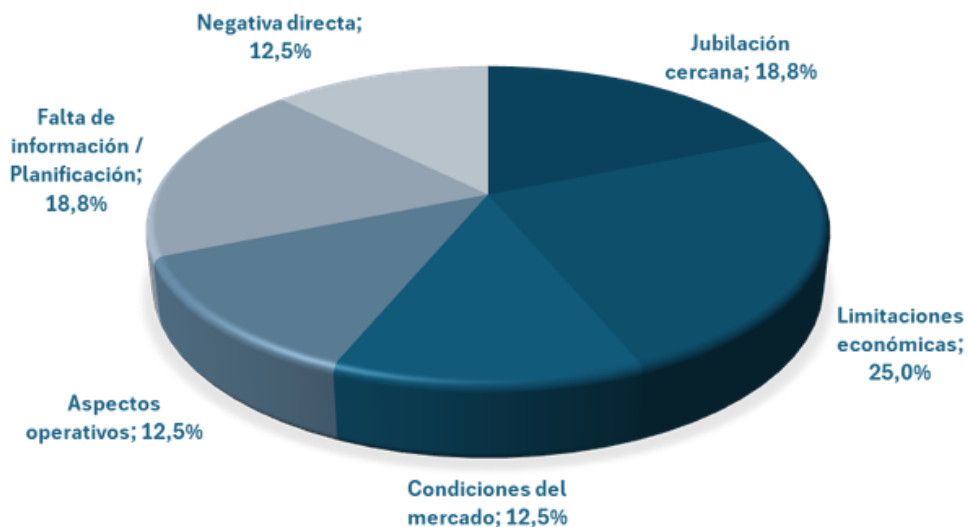


¿Podría decirnos qué acciones han implementado?

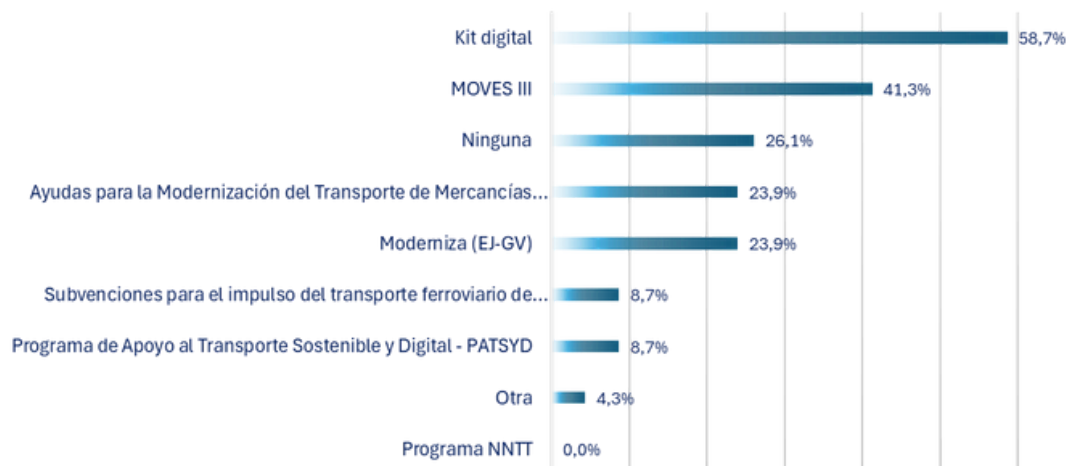
Respuesta SI 54,3%



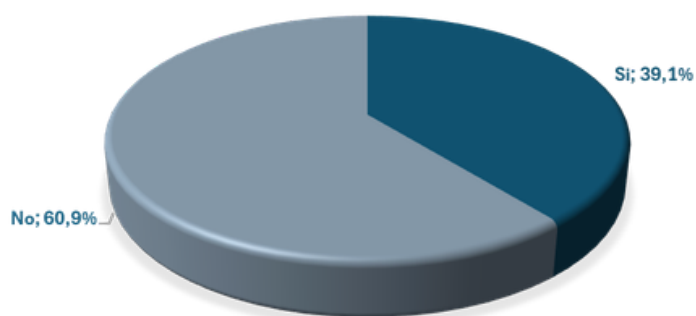
¿Podría decirnos por qué? Respuesta NO 45,7%



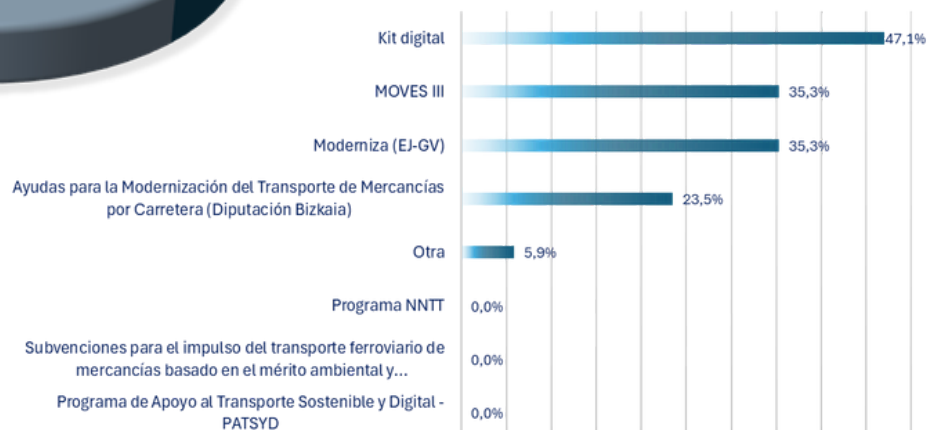
¿Con respecto a las ayudas para la descarbonización, cuáles conoce?



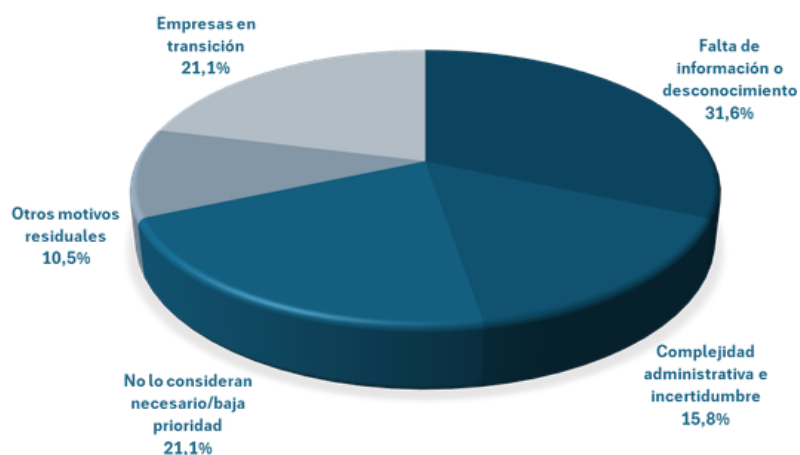
¿Ha utilizado alguna?



SI ¿CUÁLES?



NO ¿PODRÍA EXPLICARNOS POR QUÉ?



¿En su opinión qué facilitaría el proceso de descarbonización?

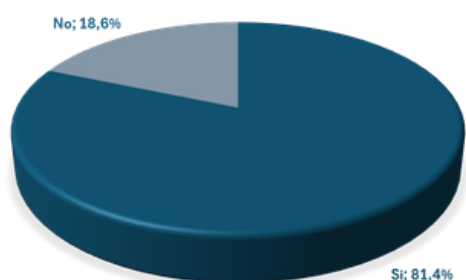
Las empresas coinciden en que la descarbonización es un objetivo necesario, pero todavía difícil de abordar. La mayoría señala que el principal freno son las inversiones elevadas: renovar flotas, incorporar nuevas tecnologías o adaptar infraestructuras supone un coste que muchas no pueden asumir sin ayudas económicas claras, ágiles y accesibles. También reclaman menos burocracia y procesos más sencillos para poder optar a estas ayudas sin dedicar recursos que no tienen.

Otro elemento que aparece con fuerza es la incertidumbre tecnológica. Muchas empresas no saben qué tipo de vehículo elegir —eléctrico, gas, hidrógeno, biocombustibles— porque consideran que las alternativas aún no están suficientemente maduras o no se adaptan a su tipo de transporte. A esto se suma la falta de una red amplia de puntos de recarga o repostaje, especialmente para operaciones de larga distancia.

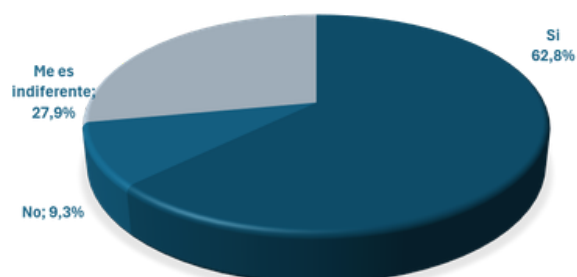
Además, varias respuestas apuntan a la necesidad de mejorar la eficiencia interna: optimizar rutas, digitalizar procesos, formar a los conductores y sensibilizar a todo el personal sobre la importancia del cambio. También se menciona la necesidad de una mayor coherencia y coordinación entre administraciones, empresas y clientes, así como una visión más global y progresiva del proceso.

En conjunto, las empresas ven la descarbonización como un camino posible, pero que requiere apoyo económico real, tecnología fiable, infraestructura suficiente y acompañamiento práctico para que pueda convertirse en una transición viable y no en una carga inasumible.

¿Estaría dispuesto a participar en el desarrollo de actividades y/o medidas que fomenten acciones para facilitar este tránsito?



Si el IVL-LEE ofreciera el servicio de acompañamiento en el cálculo de la huella de carbono y el diseño de los planes de sostenibilidad, ¿verían esta colaboración como algo positivo para su empresa?/



FORMACIÓN Y RRHH

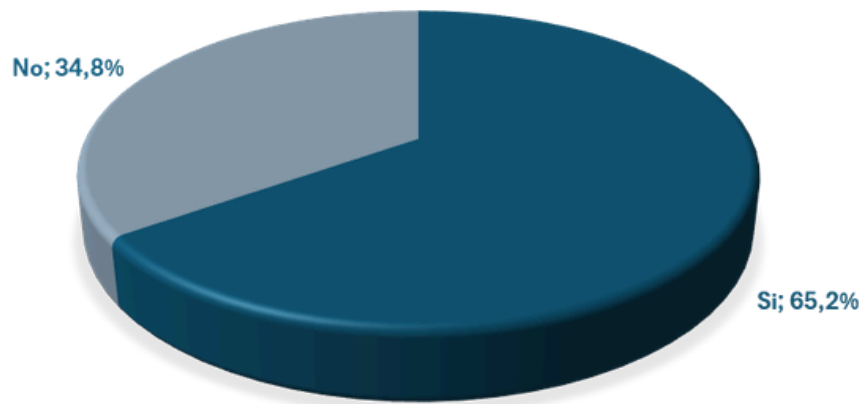
La escasez de diferentes perfiles agudiza la dificultad para la contratación de personal en el sector. Este bloque ofrece una radiografía acerca del grado de dificultad y las vías que se utilizan para la contratación de personal.

La disponibilidad de personal cualificado continúa siendo uno de los desafíos estructurales del transporte por carretera en Euskadi. La dificultad para atraer nuevos perfiles, la necesidad de actualizar competencias y la evolución de los requisitos profesionales hacen que la gestión del talento sea un elemento crítico para la sostenibilidad del sector.

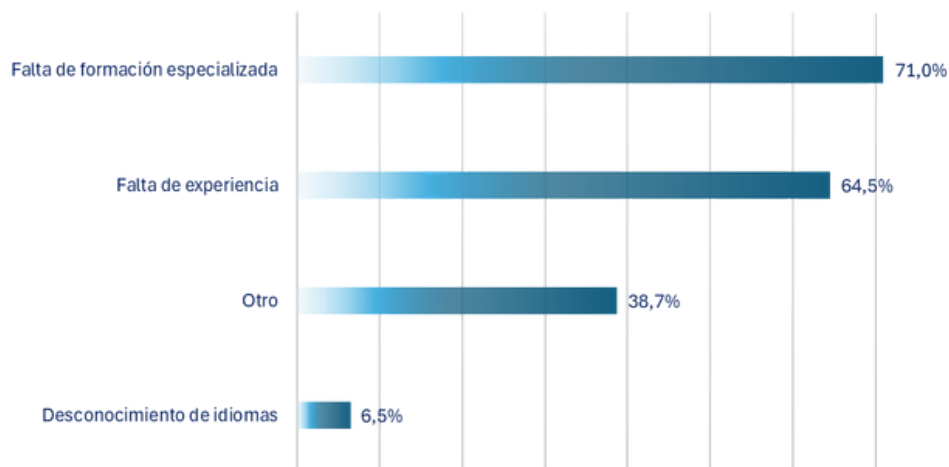
Este bloque profundiza en las necesidades formativas, la percepción sobre la oferta actual, las dificultades de contratación y las prioridades en materia de capacitación. Aporta una visión detallada sobre cómo las empresas están afrontando el reto de disponer de una plantilla preparada para un entorno cada vez más complejo y tecnificado.



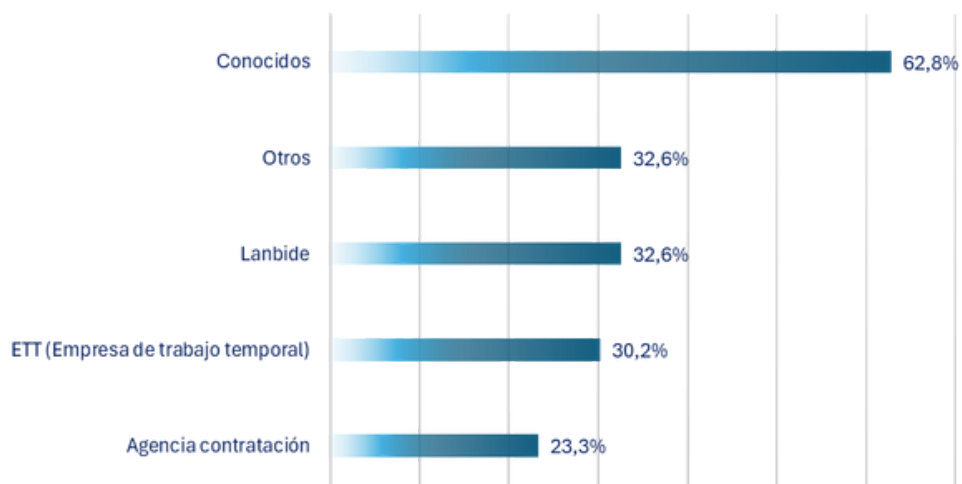
¿Tiene o ha tenido dificultad a la hora de contratar personal?



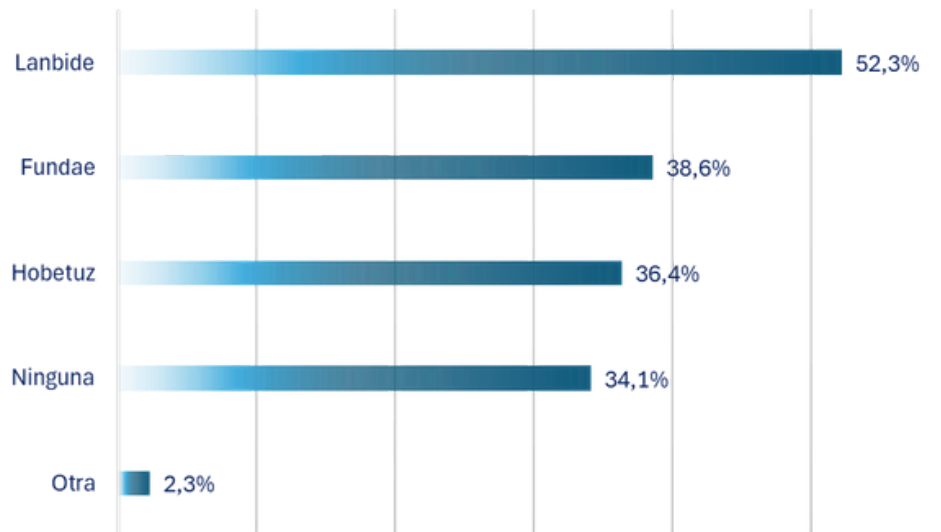
¿Qué dificultades identifican a la hora de la contratación?



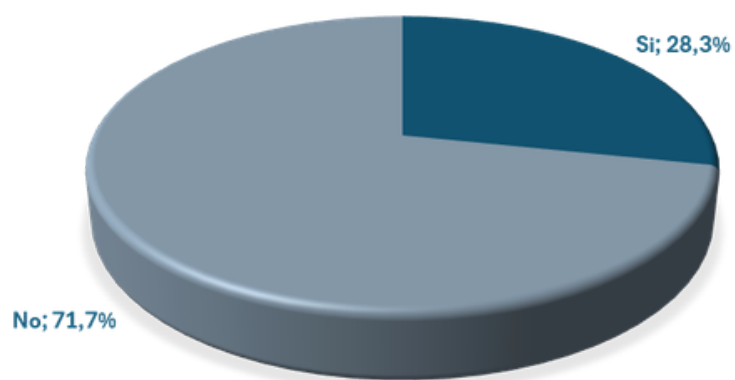
¿Cuáles son sus vías principales de contratación?



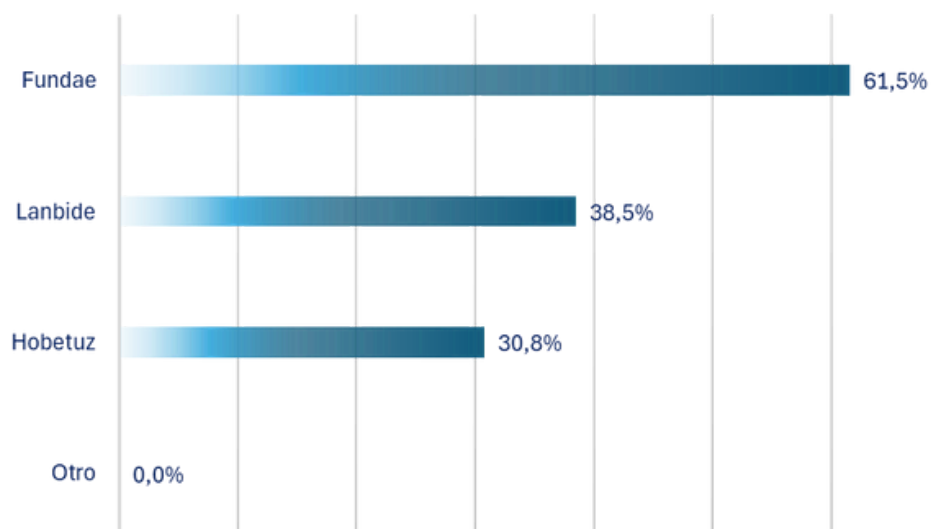
¿Con respecto a las ayudas para la formación cuáles conoce?



¿Ha utilizado alguna?



¿Qué programas o servicios han utilizado?



¿Cuál es el motivo de que no hagan uso de estas ayudas?

Las empresas que no utilizan estas ayudas coinciden en que, en la mayoría de los casos, no las consideran necesarias para su situación actual.

Muchas explican que no han tenido la necesidad de recurrir a ellas porque cuentan con personal experimentado, porque su actividad es reciente o porque su estructura —a veces con un solo camión— no justifica iniciar trámites adicionales.

Otro motivo muy repetido es la falta de información. Varias empresas reconocen que desconocen qué ayudas existen, para qué sirven o cómo se utilizan. En algunos casos, ni siquiera han llegado a mirar si podrían beneficiarse de ellas, bien por falta de tiempo, bien porque no es un tema que gestionen directamente dentro de la empresa.

También aparece la percepción de que las ayudas están limitadas a colectivos muy específicos, lo que genera la sensación de que no encajan en su caso. A esto se suma que algunas empresas están próximas a la jubilación o llevan muy poco tiempo en el negocio, por lo que no consideran prioritario iniciar procesos administrativos adicionales.

En conjunto, las razones combinan falta de necesidad, falta de información y falta de tiempo, junto con la idea de que estas ayudas no siempre están diseñadas para su perfil o su momento empresarial.

CONCLUSIONES

La presente encuesta ofrece una visión del estado del transporte de mercancías por carretera en Euskadi, permitiendo identificar los avances, necesidades y desafíos que afronta el sector en un contexto de transformación tecnológica, energética y profesional. Los resultados reflejan un tejido empresarial diverso, comprometido con la mejora continua y consciente de la importancia de adaptarse a los objetivos marcados por las políticas europeas y autonómicas en materia de digitalización, sostenibilidad y capacitación.

En el ámbito tecnológico, se constata un grado de implantación significativo de herramientas digitales, especialmente en materia de telemetría y sistemas de gestión, si bien persisten barreras relacionadas con el tamaño empresarial, la falta de información y la complejidad administrativa para acceder a ayudas públicas.

En materia de descarbonización, el sector muestra una disposición clara a avanzar, con acciones ya iniciadas en renovación de flota, eficiencia operativa y uso de tecnologías de apoyo. No obstante, los elevados costes de inversión, la incertidumbre tecnológica y la insuficiencia de infraestructuras continúan siendo factores limitantes.

En relación con la formación y los recursos humanos, la encuesta confirma que la disponibilidad de personal cualificado constituye uno de los principales retos estructurales. La dificultad para atraer nuevos perfiles, junto con la necesidad de actualizar competencias, subraya la importancia de reforzar la oferta formativa y mejorar el acceso a los programas de apoyo existentes.

En conjunto, los resultados ponen de manifiesto que el sector del transporte de mercancías por carretera en Euskadi se encuentra en un momento clave. Existe una voluntad mayoritaria de avanzar hacia modelos más sostenibles, digitales y profesionalizados, pero para que esta transición sea efectiva se requiere un acompañamiento continuado, una mayor claridad en los instrumentos de apoyo y una coordinación reforzada entre administraciones, empresas y agentes sectoriales.

El IVL-LEE reafirma, el compromiso de seguir impulsando iniciativas en favor de la competitividad del transporte y de la resiliencia del sector.

AGRADECIMIENTOS

El IVL-LEE desea expresar su agradecimiento a todas las empresas, cooperativas, asociaciones y entidades del sector del transporte de mercancías por carretera que han participado en esta encuesta. Su colaboración ha sido esencial para obtener una visión amplia, diversa y representativa de la realidad del sector en Euskadi.



*Instituto Vasco de Logística y Movilidad Sostenible
Mugikortasun Iraunkorra ta Logistikako Euskal Erakundea*

*Para mas información, contactar con
Estibaliz Salazar*

*San Nikolas Plazatxoa 3 - 3^a
48005 Bilbao
Tfno.: 94.438.71.94
ivl@ivlogistica.com
www.ivlogistica.com*

Con la colaboración de:

