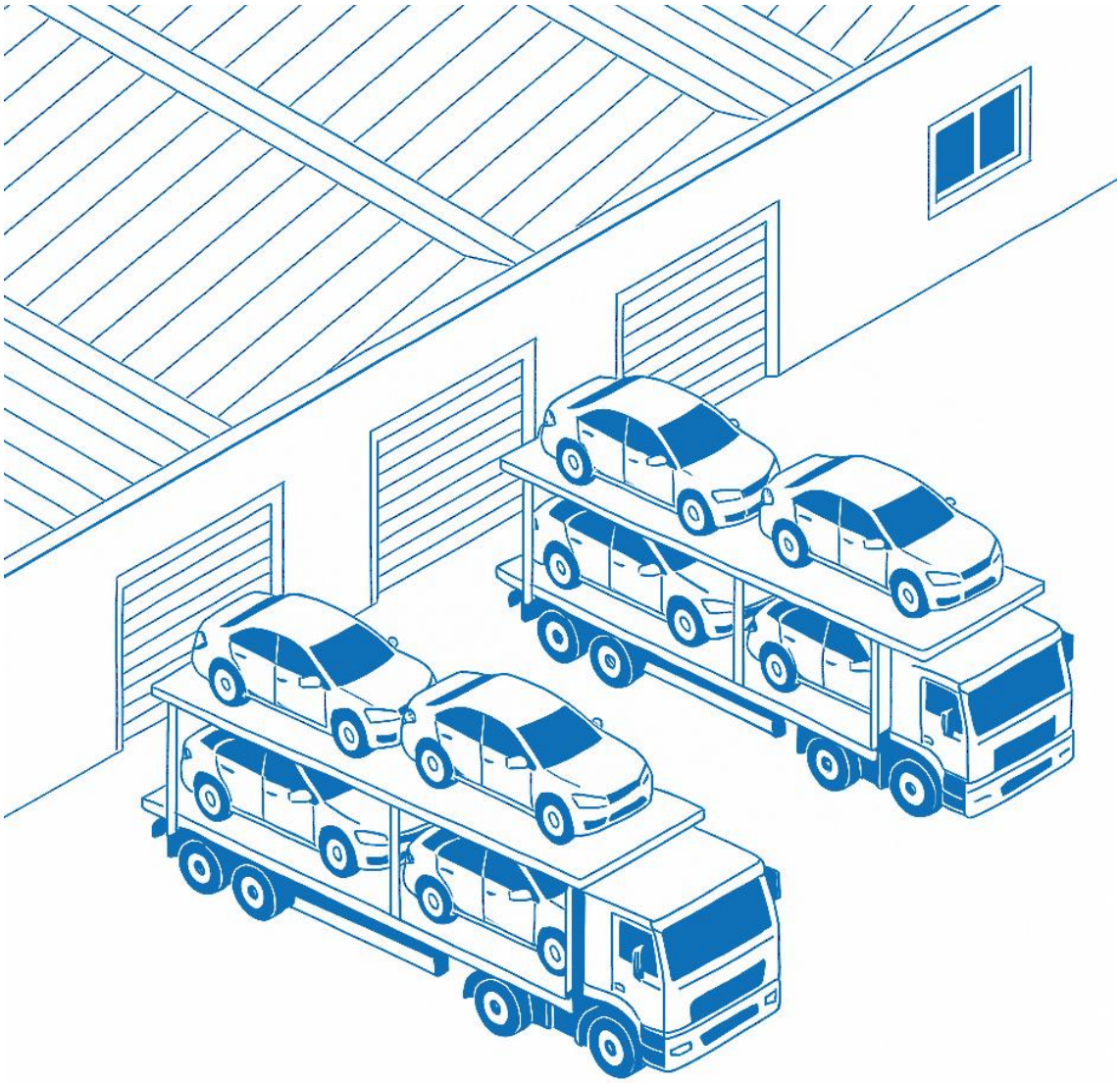


VALORACIÓN DE LA LOGÍSTICA DE VEHÍCULOS POR CARRETERA

2025

17ª edición

Noviembre de 2026

ANFAC

La Movilidad del Futuro

1. Introducción y metodología

En el presente informe se elabora un estudio sectorial sobre el transporte por carretera de vehículos terminados en España, diferenciando entre el tráfico nacional e internacional.

Los indicadores han sido elaborados a partir de un cuestionario contestado por 27 de las marcas asociadas a ANFAC, refiriéndose al servicio recibido en el año 2025. La valoración incluye el servicio utilizado para distribuir los vehículos producidos en 10 de las fábricas situadas en territorio español y para abastecer el mercado nacional de importación de las marcas participantes en el estudio.

Como en años anteriores, en esta valoración se han incluido solo aquellos transportistas que dan servicio a tres o más de las empresas asociadas a ANFAC o a dos empresas, pero con un volumen de vehículos transportados superior a 10.000 unidades, garantizando así que existe una experimentada relación contractual con los transportistas evaluados y una masa crítica suficiente para poder realizar una valoración.

No se valoran en este informe los transportes JiT y *shuttle*, puesto que se tratan de servicios de muy corto recorrido y muy específicos para cada fabricante.

Las preguntas realizadas en los cuestionarios son literalmente las recogidas en los correspondientes epígrafes del informe. La estructura de los cuestionarios está diseñada para abordar cinco aspectos básicos sobre el transporte de vehículos por carretera, sobre los cuales se solicita a las empresas participantes su apreciación.

1. Valoración de las **relaciones entre cliente y proveedor**.
2. Valoración de la **recogida de la mercancía**.
3. Valoración del **transporte de la mercancía**.
4. Valoración de la **carga, descarga y entrega de la mercancía**.
5. Valoración de **otros aspectos de interés**: medio ambiente, formación, estado de la flota, etc.

Para la obtención de las puntuaciones globales se ponderan las puntuaciones individuales de cada una de las empresas de logística que han sido valoradas en el informe conforme al volumen de vehículos transportado por cada una de ellas.

Las valoraciones siguen el siguiente esquema sobre 5 puntos:

	≤1	Muy insatisfactorio
	1 < Valor ≤ 2	Insatisfactorio
	2 < Valor ≤ 3	Mejorable
	3 < Valor ≤ 4	Suficiente
	4 < Valor ≤ 5	Satisfactorio
n.d.	No disponible: no se ha recibido un número de respuestas representativo.	

Además, dentro de los datos medios también se indica la dirección de la variación del resultado actual respecto al publicado en el informe anterior (=, ↑ o ↓).

Listado de las marcas participantes y de las empresas valoradas:

Las marcas que han participado en el informe son:

1. AUDI
2. BMW
3. CITROEN
4. CUPRA
5. DACIA
6. DS
7. EBRO
8. FIAT
9. FORD
10. HONDA
11. HYUNDAI
12. JAECOO
13. JEEP
14. KIA
15. LANCIA
16. MAZDA
17. MERCEDES - BENZ
18. MITSUBISHI
19. NISSAN
20. OMODA
21. OPEL
22. PEUGEOT
23. RENAULT
24. SEAT
25. SUZUKI
26. TOYOTA
27. VOLKSWAGEN

Las empresas valoradas han sido[1]:

Transporte nacional de vehículos

- Calida Autologistica
- CAPSA
- CEVA Logistics
- Groupe CAT
- Logiberia
- Metratir
- Noatum Logistics
- Orvipal
- SETRAM
- TRADISA

Transporte internacional de vehículos

- Adampolo
- Bleiras Logistics
- CAPSA
- GBY Logistics
- Groupe CAT
- Metratir
- Noatum Logistics
- Orvipal
- TRADISA

[1] No hay relación entre el orden alfabético utilizado en esta lista y el mostrado en las tablas.

2. Datos generales

Un año más, nos vemos envueltos en un entorno internacional de gran inestabilidad e incertidumbre que impacta directamente en el correcto funcionamiento de las cadenas globales de suministro y en los costes logísticos. A la persistencia de la guerra en Ucrania, se ha sumado, por un lado, el aumento de las tensiones comerciales entre las principales economías como consecuencia de la nueva política arancelaria de la administración estadounidense, y, por otro lado, la guerra en Irán, que ha paralizado el tráfico del Estrecho de Ormuz.

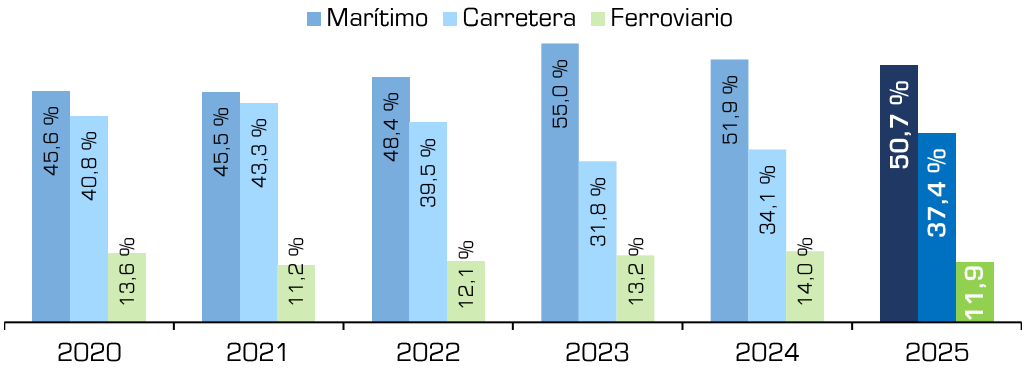
Si bien todo esto tiene un impacto directo sobre la oferta, el deterioro en la confianza de los consumidores limita a su vez la producción con una demanda que no termina de recuperarse. Así, las fábricas de vehículos españolas han afrontado numerosos retos a lo largo del año 2025, a lo cual se une el continuo progreso de las instalaciones y de las líneas de producción para adaptarse a los nuevos modelos electrificados que van asignándose.

Con esto, la producción total de vehículos en España cerró el año 2025 con 2.274.026 unidades producidas, cayendo en un 4,3 % respecto al año anterior. Por su parte, la actividad exportadora registró una caída del 8,2 %, cayendo por debajo de los 2 millones de vehículos (1.950.103 unidades). Tomando como referencia el año 2019, la producción se sitúa un 19,4 % por debajo, mientras que la exportación es un 17,9 % inferior.

Respecto a la matriculación de vehículos ligeros, en el año 2025 las ventas de turismos y comerciales ligeros en España crecieron un 12,8 % respecto al año anterior con un volumen total de 1.333.700 unidades, creciendo por tercer año consecutivo. En la Unión Europea también se ha registrado un avance en la matriculación de vehículos ligeros, aumentando en un 0,4 % respecto al año anterior. Sin embargo, tanto en España como en Europa, el mercado continúa por debajo de los niveles prepandemia (2019) con caídas respecto a ese año del 9,5 % y del 17 %, respectivamente.

Bajo este escenario, el total de vehículos transportados en España a lo largo de 2025 aumentó en un 7,2 % hasta los 5,1 millones de vehículos, siendo la primera vez que se supera el umbral de los 5 millones desde el impacto de la pandemia y ligado fundamentalmente a la buena dinámica del mercado interior.

Gráfico 2.1. Evolución del transporte de vehículos por canal



Volumen total transportado					
4.706.125	4.475.293	4.592.372	4.973.822	4.783.313	**5.129.395**
-19,6%	-4,9%	2,6%	8,3%	-3,8%	**7,2%**

Fuente: ANFAC y Puertos del Estado.

Analizando el conjunto de los modos de transporte utilizados para el transporte de vehículos según los volúmenes transportados, en 2025 el transporte por carretera y marítimo creció en ambos casos, siendo un 17,6 % y un 4,8 % superior, respectivamente, mientras que el tráfico ferroviario se redujo en un 8,9 %.

Con estos cambios, el peso del transporte de vehículos por carretera aumentó en 3,3 p.p., obteniendo una cuota del 37,4 %. Por otro lado, la cuota del transporte ferroviario cayó en 2,1 p.p. hasta situarse en un peso del 11,9 %, y el peso del transporte marítimo se vio reducido en 1,2 p.p. hasta suponer el 50,7 % del total de vehículos transportados en España en 2025.

Tabla 2.1. Distribución modal del transporte de vehículos

Modo	Cuota 2024	Cuota 2025	Dif.
Carretera	34,1 %	37,4 %	+3,3 p.p. ↑
Ferroviario	14,0 %	11,9 %	-2,1 p.p. ↓
Marítimo	51,9 %	50,7 %	-1,2 p.p. ↓

Fuente: ANFAC.

Centrándonos en el transporte por carretera, durante el año 2025 se transportaron un total de 1.918.080 vehículos, lo que supone un fuerte crecimiento del 17,6 % con respecto al año anterior. Cabe destacar que este avance se debe exclusivamente al transporte nacional, que con un crecimiento del 26,4 % en 2025 ha transportado más de 1,5 millones de vehículos. Sin embargo, el transporte internacional se contrajo un 7,2 %, con casi 400.000 unidades, lo que representa la quinta caída consecutiva en este tráfico desde el año 2021.

Respecto a las cifras de camiones utilizados para el transporte de los vehículos, estas han avanzado en línea con los volúmenes transportados, creciendo un 26,2 % en el tráfico nacional y cayendo en un 3,9 % para los movimientos internacionales. En total, en 2025 se utilizaron 255.350 camiones, lo que supone un crecimiento del 18,7 % respecto al año anterior.

Tabla 2.2. Cifras del transporte por carretera

		2024	2025	Variación
Vehículos transportados	Nacional	1.203.922	1.521.901	26,4 %
	Internacional	427.135	396.179	-7,2 %
	TOTAL	**1.631.057**	**1.918.080**	**17,6 %**
Camiones utilizados	Nacional	161.210	203.449	26,2 %
	Internacional	53.990	51.901	-3,9 %
	TOTAL	**215.200**	**255.350**	**18,7 %**

Fuente: ANFAC.

El transporte de carretera nacional se ha visto fuertemente impulsado tanto por la evolución del mercado interior como por las dificultades de fiabilidad del servicio ferroviario que están altamente afectadas por las interrupciones de corredores importantes para el automóvil, ligado a las obras de mejora y ampliación que se están llevando a cabo de forma masiva en España.

La contracción del tráfico internacional de carretera podría estar relacionada con el aumento de la importación por vía marítima, algo que se ha visto en el incremento del uso de este modo de transporte pasando de 0,8 a 0,9 millones de vehículos.

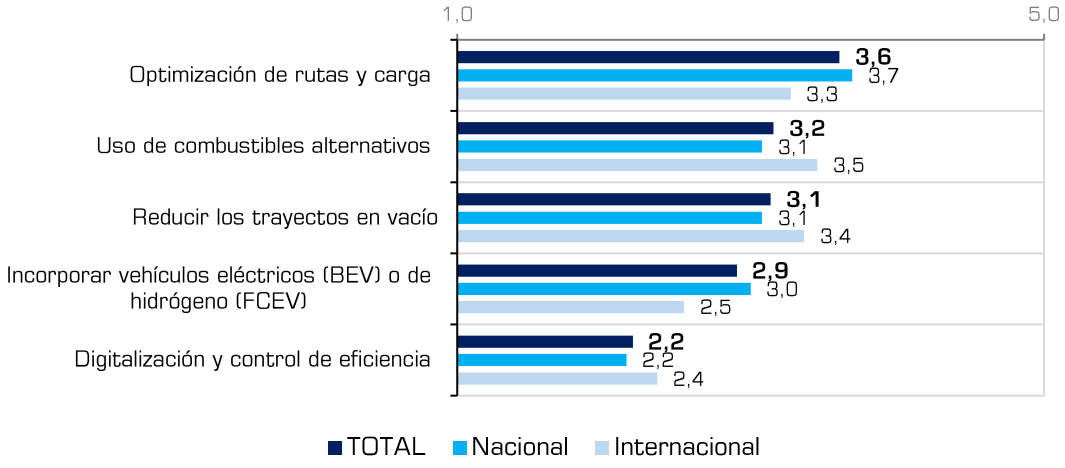
Por otro lado, durante 2025 han persistido los problemas habituales de reducción de las flotas de portavehículos disponibles, así como de conductores dispuestos a formar parte de la logística del automóvil. Precisamente porque es un problema generalizado que afecta a todo el territorio europeo, podría también estar condicionando el desarrollo de este transporte en el ámbito internacional.

Por último, no hay que olvidar el desafío medioambiental vinculado a la reducción de emisiones en el transporte. Por ello, se ha dado continuidad a la sección incorporada en la edición anterior, cuyo objetivo es analizar las principales formas de reducir las emisiones en el corto plazo y detectar los motivos que limitan una mayor reducción en la actualidad.

Así, se plantea a los participantes ordenar una serie de medidas en base a la importancia que consideran que tienen en la reducción de las emisiones, diferenciando tanto para los tráficos nacionales como internacionales. En esta ocasión, para el transporte por carretera, los participantes sitúan como la principal prioridad la optimización de rutas y de las tareas de carga y descarga, seguida del uso de combustibles alternativos, y, en tercer lugar, la reducción de los trayectos en vacío. Si nos centramos únicamente en el transporte internacional, es el uso de combustibles alternativos la partida que lidera las prioridades dentro de las respuestas recibidas.

Gráfico 2.2. Prioridad de medidas para reducir emisiones en el transporte por carretera

Indicador en base 5, ordenado por valor total

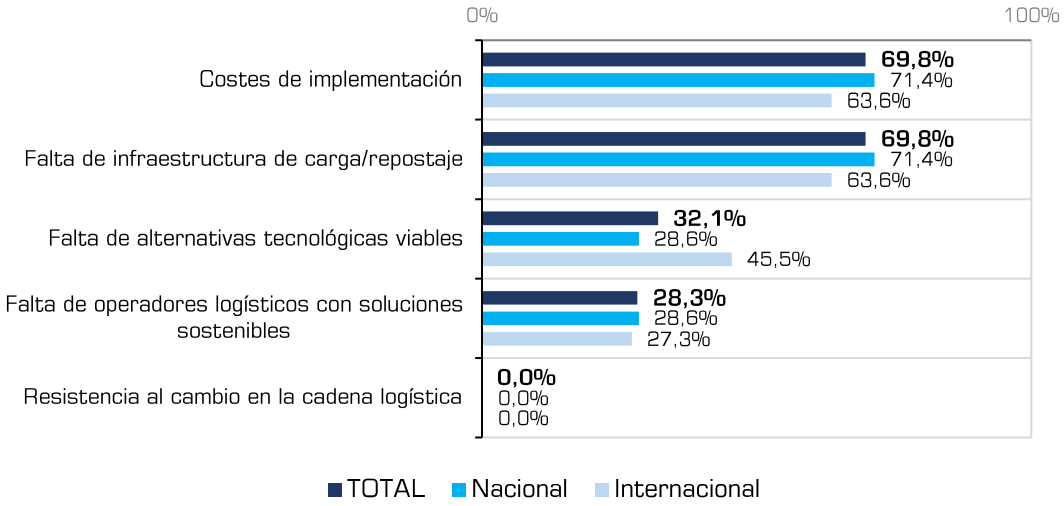


Fuente: ANFAC.

En cuanto a los principales obstáculos que limitan la obtención de una mayor reducción de emisiones, destacan los costes de implementación como la falta de infraestructura de recarga eléctrica. Después, y con una mayor importancia relativa, en el caso de los tráficos internacionales, estaría la falta de alternativas tecnológicas viables, dada la mayor dificultad que encuentran los vehículos electrificados para afrontar largos recorridos. Además, es importante destacar en esta ocasión que ninguno de los participantes ha considerado que haya una resistencia al cambio dentro de la cadena logística, lo que muestra el elevado compromiso en el sector por contribuir a la reducción de emisiones.

Gráfico 2.3. Principales obstáculos a la reducción de emisiones en el transporte por carretera

Porcentaje de participantes (selección de 2 opciones), ordenado por valor total



Fuente: ANFAC.

A continuación, se resumen las conclusiones extraídas de las valoraciones recibidas para el transporte de vehículos por carretera, diferenciando entre transporte nacional e internacional. Finalmente se adjuntan las tablas detalle con las valoraciones que ha recibido cada uno de los operadores analizados en el presente informe.

3. Resultados globales

3.1. Transporte nacional

En el transporte nacional, la valoración global resultante para los operadores logísticos en 2025 vuelve a registrar una mejora por segundo año consecutivo, avanzando en una décima hasta una puntuación de 3,9 sobre 5.

2024	→	2025	↑
3,8		3,9	

En esta ocasión, la principal mejora ha tenido lugar en la recogida de la mercancía, que avanza en 3 décimas hasta una valoración de 3,9. Por otro lado, el resto de las partidas mejoran en una décima, a excepción de la valoración del transporte de la mercancía, que es el único caso en el que se registra una caída respecto a la visión del año anterior, obteniendo una puntuación de 3,8 sobre 5.

Tabla 3.1.1. Valoraciones generales del transporte nacional de vehículos

	Operadores logísticos											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	VALORACIÓN	
Cliente - proveedor	3,9	3,5	4,1	3,5	4,2	3,5	4,0	4,0	3,4	3,0	**3,8**	↑
Recogida	3,9	3,7	4,3	3,8	4,2	3,8	3,5	4,0	3,1	3,1	**3,9**	↑
Transporte	3,9	3,6	3,9	3,6	4,2	4,0	4,0	4,0	3,6	3,2	**3,8**	↓
Entrega	3,9	4,0	3,6	3,6	4,1	4,0	4,0	4,0	3,5	2,9	**3,8**	↑
Otros	4,0	3,9	4,2	3,7	4,0	4,1	3,9	3,9	3,2	3,3	**4,0**	↑
VALORACIÓN	**3,9**	**3,7**	**4,0**	**3,6**	**4,1**	**3,9**	**3,9**	**4,0**	**3,4**	**3,1**	**3,9**	↑

Fuente: ANFAC.

Las marcas participantes destacan los siguientes aspectos:

- **Relación cliente – proveedor:** la relación entre las marcas y los operadores logísticos ha vuelto a avanzar en una décima, alcanzando una valoración de 3,8 puntos. Dentro del indicador, destaca la mejora en 3 décimas de la capacidad de resolución de quejas y prevención de la repetición de problemas y en 2 décimas del asesoramiento del proveedor sobre los servicios de transporte.

  Tan solo las partidas de información sobre la gestión de los pedidos y la valoración del servicio integral de transporte según contrato registran caídas, con 2 y 1 décima menos, respectivamente.

- **Recogida de la mercancía:** con una mejora generalizada en todos los aspectos analizados, el mayor avance ha tenido lugar en lo que respecta a la valoración de daños sobre los vehículos, que tras avanzar en 5 décimas obtiene una valoración de 4 puntos sobre 5. Con esto la puntuación de este apartado ha ascendido en tres décimas hasta los 3,9 puntos.

- **Transporte de la mercancía:** es el único indicador general que retrocede en esta edición dentro del transporte nacional por carretera, con una caída de una décima hasta 3,8 sobre 5. El descenso coincide con peores valoraciones de la frecuencia de rutas, la capacidad disponible y la adaptación a las fluctuaciones de demanda, en un contexto de crecimiento del 26,4 % de los vehículos transportados.

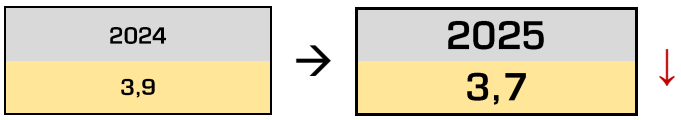
- **Entrega de la mercancía:** se observa una mejora generalizada dentro de los aspectos analizados, que avanzan en una décima a excepción de la puntualidad y

fiabilidad en la entrega que ha mejorado en dos décimas. Como resultado, este indicador general ha mejorado en una décima hasta los 3,8 puntos.

- **Formación del personal:** ha mejorado en dos décimas, siendo un aspecto esencial para poder seguir avanzando en la reducción de daños sobre los vehículos y de las incidencias en general. Con ello, ha pasado a considerarse como un aspecto satisfactorio con una puntuación de 4,1 sobre 5.
- **Implantación de un sistema de gestión de calidad acorde a normas UNE-EN-ISO 9001:** tras una mejora de dos décimas, se sitúa con 4,4 puntos como el aspecto mejor valorado dentro de la sección de otros aspectos de interés.

3.2. Transporte internacional

En el **transporte internacional**, el índice global pierde las dos décimas que había mejorado el año anterior, retrocediendo hasta una valoración de 3,7 sobre 5.



El transporte internacional de vehículos empeora su valoración de forma generalizada, con caídas de entre 1 y 2 décimas en los indicadores generales. La relación entre el cliente y el proveedor sigue siendo el aspecto peor valorado, que en esta ocasión se sitúa en 3,5 sobre 5. La recogida de la mercancía mantiene la mayor puntuación, con 3,9 puntos, aunque retrocede respecto al año anterior.

Tabla 3.2.1. Valoraciones generales del transporte internacional de vehículos

	Operadores logísticos									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	VALORACIÓN
Cliente - proveedor	3,7	4,2	2,8	3,1	3,1	3,8	3,3	4,9	3,1	**3,5** ↓
Recogida	4,1	4,1	3,9	3,6	3,4	4,1	3,4	4,6	3,7	**3,9** ↓
Transporte	3,9	4,0	2,9	3,3	3,3	4,1	3,9	4,8	3,4	**3,6** ↓
Entrega	3,7	4,1	3,3	3,1	3,2	3,8	3,4	4,7	3,3	**3,6** ↓
Otros	3,9	3,8	4,1	3,8	3,6	4,0	3,2	4,3	4,0	**3,9** ↓
VALORACIÓN	**3,9**	**4,0**	**3,4**	**3,4**	**3,3**	**4,0**	**3,4**	**4,7**	**3,5**	**3,7** ↓

Fuente: ANFAC.

- **Relación cliente – proveedor:** tan solo se observa una única mejora dentro de los subindicadores, que es la relativa a la agilidad de respuesta comercial de los operadores logísticos, que alcanza una valoración de 4 puntos tras avanzar en 2 décimas.

  Por otro lado, la capacidad de resolución de quejas y prevención de incidencias mantiene su valoración de 3,4 puntos.

  En cuanto al resto de partidas, la gran mayoría pierden entre 2 y 3 décimas, pero destaca el caso de la valoración del servicio integral de transporte según contrato, que retrocede en 6 décimas.

- **Recogida de la mercancía:** la valoración sobre la presencia de daños en los vehículos es el aspecto que más retrocede, perdiendo 3 décimas respecto al año anterior, lo que le hace pasar a una valoración de 3,8 puntos, perdiendo la consideración de cumplimiento satisfactorio que ostentaba. Con el resto de los subindicadores cayendo en una décima, el indicador general de recogida de la mercancía se ha contraído en una décima hasta una valoración de 3,9 sobre 5.

- **Transporte de la mercancía:** se ha valorado positivamente una mejora en la capacidad y disponibilidad de servicios y una mayor adaptabilidad a las fluctuaciones de demanda, que mejoran en 2 y 1 décima, respectivamente. Preocupan las caídas de 5 décimas registradas en el número y frecuencia de rutas y en la disponibilidad de una red de agencias propias en el exterior. Con todo esto, el indicador global de transporte de la mercancía ha caído hasta una puntuación de 3,6 sobre 5.

- **Entrega de la mercancía:** tan solo la partida referida a los compromisos de compensaciones por retrasos e incumplimientos evita retroceder en esta edición, aunque se mantiene con una valoración mejorable de 3 puntos.

  Es importante prestar atención al fuerte retroceso que se ha dado en lo relativo al control de calidad en la carga y descarga y en la calidad preventiva para evitar incidencias, que el año anterior presentaban una consideración satisfactoria y ahora han caído en ambos casos hasta situarse en una puntuación de 4 sobre 5. Así, la entrega de la mercancía se ha valorado en su conjunto con 2 décimas menos, cayendo hasta los 3,6 puntos sobre un total de 5.

- **Otros aspectos de interés:** destacan negativamente los retrocesos en la formación de personal, la valoración general sobre daños en los vehículos y la implantación de un sistema de gestión de calidad acorde a normas UNE-EN-ISO 9001, aunque este último aspecto consigue mantener una valoración satisfactoria de 4,2 puntos a pesar de la contracción.

3.3. Conclusiones

Como resultado de los indicadores analizados anteriormente y cuyo detalle está en el siguiente apartado del informe se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- **La valoración del transporte por carretera es divergente:** la valoración nacional mejora en 1 décima hasta los 3,9 puntos sobre 5 mientras la internacional retrocede dos décimas hasta 3,7.
- **Se necesita una mayor capacidad de adaptación a la demanda**: con el aumento del volumen transportado por carretera en los tránsitos nacionales, se ha registrado un retroceso en el nivel de adaptación a las fluctuaciones de la demanda, que ha perdido 2 décimas hasta una valoración de 3,9 sobre 5.
- **La relación entre cliente y proveedor evoluciona favorablemente en el ámbito nacional, pero empeora en el internacional**. En el transporte nacional, este indicador mejora una décima, hasta los 3,8 puntos, destacando el avance en la capacidad de resolución de quejas y prevención de la repetición de problemas, que alcanza los 3,6 puntos. En el transporte internacional, por el contrario, la valoración desciende hasta los 3,5 puntos, siendo los principales aspectos a mejorar los relativos a la información proactiva sobre incidencias, valorada con 3,1 puntos, y la valoración del servicio integral de transporte según contrato, con 3,3 puntos.
- **Se destaca una mejora en la capacidad de resolución de quejas y prevención de la repetición de problemas**: si bien el año anterior era uno de los aspectos peor valorados dentro de la relación entre cliente y proveedor en el ámbito nacional, en esta ocasión ha mejorado en 3 décimas hasta un total de 3,6 puntos.
- **Empeoran los daños en los vehículos en los tráficos internacionales**: la valoración de daños sobre los vehículos en el ámbito internacional ha retrocedido tanto en la recogida como en la entrega de la mercancía, perdiéndose en ambos casos la consideración de satisfactorio al caer por debajo de los 4 puntos.
- **Preocupa el número y frecuencia de rutas disponibles.** Tanto el tráfico nacional como el internacional ha situado este indicador en 3,5 puntos, tras perder 3 y 5 décimas respectivamente. Por lo tanto, los fabricantes indican que el número y frecuencia de rutas que permitan asegurar la correcta ejecución de los tráficos asignados está siendo insuficiente.
- **La disponibilidad de medios materiales y humanos continúa siendo un reto para el sector.** Aunque algunos indicadores de capacidad y disponibilidad de servicios muestran avances, persisten dificultades relacionadas con la flexibilidad y la disponibilidad de recursos para atender las necesidades de los fabricantes. En este contexto, resulta importante seguir trabajando para mejorar el atractivo de la profesión del transporte por carretera, favorecer la incorporación y formación de conductores y promover la renovación de las flotas de camiones portavehículos.

4. Tablas detalle

4.1. Transporte nacional

Tabla 4.1.1. Valoración de las relaciones entre cliente y proveedor

	Operadores logísticos											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	VALORACIÓN	
Asesoramiento del proveedor sobre los servicios de transporte	4,3	4,3	4,7	4,0	4,2	4,1	4,0	4,0	3,7	3,1	**4,3**	↑
Agilidad de respuesta comercial	4,1	3,8	4,7	3,3	4,7	3,2	4,0	4,0	4,0	2,3	**4,0**	=
Información que recibe de la gestión de sus pedidos haciendo uso de tecnologías de comunicación adecuadas	3,7	3,3	4,6	3,3	4,1	3,3	4,0	4,0	3,5	3,1	**3,7**	↓
Información proactiva sobre incidencias y sobre el impacto en la hora de llegada	3,4	3,3	3,7	3,3	4,2	3,6	4,0	4,0	3,0	3,1	**3,5**	=
Capacidad del transportista para identificar la situación exacta del material y facilitar la hora real de llegada en todo momento (24h/día)	3,8	3,4	3,8	4,0	4,0	3,4	4,0	4,0	3,0	3,1	**3,7**	↑
Capacidad de resolución de quejas y prevención de la repetición de problemas	3,7	3,2	3,9	3,2	4,1	3,0	4,0	4,0	3,1	3,0	**3,6**	↑
Valoración del servicio integral de transporte, según contrato	4,0	3,4	3,3	3,3	4,2	3,7	4,0	4,0	3,5	3,1	**3,7**	↓
VALORACIÓN	**3,9**	**3,5**	**4,1**	**3,5**	**4,2**	**3,5**	**4,0**	**4,0**	**3,4**	**3,0**	3,8	↑

Tabla 4.1.2. Valoración de la recogida de la mercancía

	Operadores logísticos											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	VALORACIÓN	
Puntualidad / tiempo de reacción: tiempo desde que se avisa la carga hasta salida por puerta	3,7	3,4	3,8	3,3	4,5	3,7	4,1	4,0	3,1	3,3	**3,7**	↑
Inspección de la mercancía por los conductores para detectar posibles errores de documentación, faltas o deterioros	4,0	4,0	4,7	4,0	4,1	3,8	3,2	4,0	3,1	3,1	**4,0**	↑
Valoración de daños	4,1	3,8	4,5	4,0	4,1	3,8	3,2	4,0	3,1	3,0	**4,0**	↑
VALORACIÓN	**3,9**	**3,7**	**4,3**	**3,8**	**4,2**	**3,8**	**3,5**	**4,0**	**3,1**	**3,1**	3,9	↑

Tabla 4.1.3. Valoración del transporte de la mercancía

	Operadores logísticos											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	VALORACIÓN	
Identificación proactiva de posibles mejoras	3,7	4,1	3,8	4,0	4,2	3,6	4,0	4,0	3,3	3,0	**3,8**	↑
Nº y frecuencia de rutas que permitan asegurar la correcta ejecución de los tráficos asignados	3,5	3,4	2,4	4,0	4,0	3,6	4,0	4,0	4,0	3,1	**3,5**	↓
Capacidad y disponibilidad de servicios y medios de transporte	3,8	3,2	3,8	3,2	4,2	4,2	4,0	4,0	3,5	3,0	**3,7**	↓
Adaptación a las fluctuaciones de la demanda del cliente	4,0	3,3	4,3	3,3	4,5	4,5	4,0	4,0	3,5	3,1	**3,9**	↓
Capacidad de reacción y flexibilidad: planificados e imprevistos	4,2	3,9	4,4	3,3	4,4	4,2	4,0	4,0	3,1	3,0	**4,1**	↑
Correcta manipulación de la documentación y generación de documentación de uso interno y legal	3,9	3,9	4,4	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	**4,0**	=
VALORACIÓN	**3,9**	**3,6**	**3,9**	**3,6**	**4,2**	**4,0**	**4,0**	**4,0**	**3,6**	**3,2**	3,8	↓

Tabla 4.1.4. Valoración de la entrega de la mercancía

	Operadores logísticos											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	VALORACIÓN	
Puntualidad / fiabilidad en entrega	3,8	3,7	3,9	3,2	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	2,3	**3,8**	↑
Compromisos de compensaciones por retrasos e incumplimientos	3,3	3,7	2,2	3,3	4,2	4,2	4,0	4,0	3,1	2,2	**3,3**	↑
Control de calidad en la carga y descarga y traslados: acondicionamiento, sujeción y manipulación.	4,2	4,5	4,1	4,0	4,2	4,2	4,0	4,0	3,7	3,1	**4,2**	↑
Calidad preventiva para eliminar los daños durante la manipulación y transporte	4,1	3,9	4,0	4,0	4,0	3,7	4,0	4,0	3,1	3,8	**4,0**	↑
VALORACIÓN	**3,9**	**4,0**	**3,6**	**3,6**	**4,1**	**4,0**	**4,0**	**4,0**	**3,5**	**2,9**	**3,8**	↑

Tabla 4.1.5. Valoración de otros aspectos de interés

	Operadores logísticos											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	VALORACIÓN	
Daños a vehículos	4,2	4,2	4,5	4,0	3,8	3,8	3,2	3,0	3,1	3,8	**4,1**	↑
Formación del personal	4,3	4,2	4,7	3,3	3,9	4,0	4,0	4,0	3,1	3,0	**4,1**	↑
Estado y mantenimiento de la flota	3,7	4,3	4,7	3,2	4,1	4,0	4,0	4,0	3,1	3,8	**3,9**	↑
Implantación de sistemas de gestión medioambiental	4,0	3,8	4,0	4,0	4,0	3,9	4,1	4,0	3,1	3,8	**4,0**	=
Imagen de la empresa	3,9	3,8	3,7	3,9	4,1	4,4	4,1	4,0	3,1	3,9	**3,9**	↓
Implantación de un sistema de gestión de calidad acorde a normas UNE-EN-ISO 9001	4,4	4,5	4,9	4,0	4,1	4,6	4,1	4,0	3,7	3,9	**4,4**	↑
Respuesta ante cualquier percance de la mercancía bajo su control	4,0	3,3	3,7	4,0	4,0	4,2	4,0	4,0	3,1	2,2	**3,8**	=
Cumplimiento del KPI del cliente	3,8	3,2	3,7	3,2	4,2	3,6	4,0	4,0	3,5	2,2	**3,6**	↓
VALORACIÓN	**4,0**	**3,9**	**4,2**	**3,7**	**4,0**	**4,1**	**3,9**	**3,9**	**3,2**	**3,3**	**4,0**	↑

4.2. Transporte internacional

Tabla 4.2.1. Valoración de las relaciones entre cliente y proveedor

	Operadores logísticos										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	VALORACIÓN	
Asesoramiento del proveedor sobre los servicios de transporte	4,3	4,0	3,2	3,5	3,1	3,8	3,0	4,9	3,0	**3,7**	↓
Agilidad de respuesta comercial	4,4	4,7	3,8	3,2	3,1	4,0	4,0	4,9	3,0	**4,0**	↑
Información que recibe de la gestión de sus pedidos haciendo uso de tecnologías de comunicación adecuadas	3,8	4,5	2,6	3,0	3,1	3,8	4,0	4,9	4,0	**3,6**	↓
Información proactiva sobre incidencias y sobre el impacto en la hora de llegada	3,2	3,7	2,4	2,7	3,1	3,8	3,0	4,9	3,0	**3,1**	↓
Capacidad del transportista para identificar la situación exacta del material y facilitar la hora real de llegada en todo momento (24h/día)	3,2	3,9	2,5	3,0	3,1	3,8	3,0	4,9	3,0	**3,2**	↓
Capacidad de resolución de quejas y prevención de la repetición de problemas	3,3	4,5	2,5	3,2	3,1	3,8	3,0	4,9	3,0	**3,4**	=
Valoración del servicio integral de transporte, según contrato	3,9	3,9	2,4	3,0	3,1	3,8	3,0	4,9	3,0	**3,3**	↓
VALORACIÓN	**3,7**	**4,2**	**2,8**	**3,1**	**3,1**	**3,8**	**3,3**	**4,9**	**3,1**	**3,5**	↓

Tabla 4.2.2. Valoración de la recogida de la mercancía

	Operadores logísticos										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	VALORACIÓN	
Puntualidad / tiempo de reacción: valorar tiempo que pasa desde que se avisa la carga hasta salida por puerta	3,9	4,5	3,7	3,5	3,1	4,4	2,6	4,9	3,0	**3,7**	↓
Inspección de la mercancía por los conductores para detectar posibles errores de documentación, faltas o deterioros	4,4	4,0	4,1	4,0	3,5	4,0	4,0	4,9	4,0	**4,1**	↓
Valoración daños sobre vehículos	4,1	3,9	4,0	3,3	3,5	3,8	3,7	4,0	4,0	**3,8**	↓
VALORACIÓN	**4,1**	**4,1**	**3,9**	**3,6**	**3,4**	**4,1**	**3,4**	**4,6**	**3,7**	**3,9**	↓

Tabla 4.2.3. Valoración del transporte de la mercancía

	Operadores logísticos										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	VALORACIÓN	
Identificación proactiva de posibles mejoras	4,1	3,8	3,1	2,7	3,1	4,6	3,0	4,9	3,0	**3,5**	↓
Nº y frecuencia de rutas que permitan asegurar la correcta ejecución de los tráficos asignados	3,9	3,9	2,6	3,5	3,5	4,0	3,0	4,9	4,0	**3,5**	↓
Disponibilidad de red de agencias propias en el exterior	4,2	3,8	3,3	3,0	3,5	4,0	5,0	4,9	4,0	**3,8**	↓
Capacidad y disponibilidad de servicios y medios de transporte	4,0	4,4	2,5	3,7	3,1	4,4	4,0	4,9	3,0	**3,7**	↑
Adaptación a las fluctuaciones de la demanda del cliente	3,9	4,4	2,5	3,7	3,1	3,8	4,0	4,9	3,0	**3,6**	↑
Capacidad de reacción y flexibilidad: planificados e imprevistos.	3,4	3,8	2,5	3,3	3,1	3,8	4,0	4,0	3,0	**3,4**	↓
Correcta manipulación de la documentación y adecuada generación de documentación de uso interno y legal.	4,0	4,0	4,0	3,5	4,0	4,0	4,0	4,9	4,0	**4,0**	↓
VALORACIÓN	**3,9**	**4,0**	**2,9**	**3,3**	**3,3**	**4,1**	**3,9**	**4,8**	**3,4**	**3,6**	↓

Tabla 4.2.4. Valoración de la entrega de la mercancía

	Operadores logísticos										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	VALORACIÓN	
Puntualidad / fiabilidad en la entrega	3,1	4,7	2,4	3,2	3,1	3,8	4,0	4,0	3,0	**3,4**	↓
Compromisos de compensaciones por retrasos e incumplimientos definidos en el contrato	3,3	3,2	2,1	2,3	2,8	3,6	n.d.	4,9	2,0	**3,0**	=
Control de calidad en carga y descarga y traslados: control de acondicionamiento, sujeción y manipulación	4,3	4,6	4,0	3,5	3,5	3,8	3,0	4,9	4,0	**4,0**	↓
Calidad preventiva para eliminar los daños/ faltas durante la manipulación y transporte	4,1	3,9	4,7	3,3	3,5	4,0	3,3	4,9	4,0	**4,0**	↓
VALORACIÓN	**3,7**	**4,1**	**3,3**	**3,1**	**3,2**	**3,8**	**3,4**	**4,7**	**3,3**	**3,6**	↓

Tabla 4.2.5. Valoración otros aspectos de interés

	Operadores logísticos										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	VALORACIÓN	
Daños a vehículos	4,2	3,8	4,7	3,3	3,5	4,0	3,0	4,0	4,0	**3,9**	↓
Formación del personal	4,1	3,2	4,1	3,5	3,5	4,0	3,0	4,9	4,0	**3,8**	↓
Estado y mantenimiento de la flota	3,7	3,8	4,7	3,8	3,5	4,0	3,3	4,9	4,0	**4,0**	=
Implantación de sistemas de gestión medioambiental	3,6	3,8	3,9	3,8	4,0	4,0	n.d.	4,0	4,0	**3,8**	↓
Imagen de la empresa	3,7	3,8	4,7	4,0	3,6	4,0	3,3	4,0	4,0	**3,9**	↓
Implantación de un sistema de gestión de calidad acorde a normas UNE-EN-ISO 9001	4,4	4,0	4,7	4,0	4,0	4,0	3,0	4,0	4,0	**4,2**	↓
Respuesta ante cualquier percance de la mercancía bajo su control	3,7	3,8	3,3	3,8	3,5	3,8	3,0	4,9	4,0	**3,6**	↓
Cumplimiento del KPI del cliente	3,7	3,8	2,6	3,8	3,5	4,0	4,0	4,0	4,0	**3,6**	=
VALORACIÓN	**3,9**	**3,8**	**4,1**	**3,8**	**3,6**	**4,0**	**3,2**	**4,3**	**4,0**	**3,9**	↓