

El Ejecutivo lanzó en marzo de 2022 un plan de ayudas y bonificaciones en combustible para el transporte por carretera ante la subida de precios por la guerra en Ucrania

ASTIC solicita al Gobierno un paquete de medidas preventivas, listo para activarse ante una escalada abrupta del precio del combustible por el conflicto en Oriente Medio

- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera ha pedido una reunión urgente entre los Ministerios de Transporte, Hacienda y representantes del sector para definir los umbrales de activación y desactivación de este mecanismo
- ASTIC recuerda a los operadores de transporte que pueden trasladar el incremento del precio del combustible a sus clientes en los contratos de prestación de servicios, según el RDL de 2022

Madrid, 3 de marzo de 2026.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) ha solicitado hoy al Gobierno, a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS), que, con carácter preventivo, deje articulado y previamente acordado con el sector -tanto en el plano técnico como jurídico- un paquete de medidas de respuesta rápida ante un escenario, cada vez menos hipotético, de incremento abrupto del precio del gasóleo como consecuencia de la escalada bélica entre EE.UU., Israel e Irán y su posible extensión regional.

ASTIC advierte de que un repunte de esta magnitud podría generar graves riesgos de erosión de los márgenes operativos de las empresas de transporte por carretera españolas, provocando tensiones de liquidez y estrangulamientos financieros que podrían poner en peligro su continuidad (el diésel representa un tercio de los gastos operativos de las compañías de transporte).

Aunque solo un 5% del petróleo y un 2% del GNL que llega a España pasa por el Estrecho de Ormuz, cualquier medida preventiva en la región se refleja rápidamente en los precios del crudo y del gasóleo, con impacto directo sobre las empresas de transporte. En la actualidad, un camión pesado de larga distancia típico de las empresas asociadas a ASTIC consume más de 4.000 litros de combustible al mes.

«Hemos solicitado al MITMS la convocatoria urgente de una reunión técnica con la participación de Hacienda y del sector, con el objetivo de acordar los umbrales de activación y desactivación del mecanismo -por ejemplo, si el precio medio semanal del gasóleo en España, según el Oil Bulletin UE o índices oficiales, supera un determinado nivel, como un incremento del 10 % en 2-3 semanas, o si se produce un shock de suministro-, definir el conjunto de medidas y su redacción 'lista para BOE', y dejar preparada la operativa de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), reutilizando el modelo que funcionó con éxito cuando se vivió una situación similar tras la invasión de Ucrania», explica Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro de la Ejecutiva de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU).

En marzo de 2022, el Ejecutivo puso en marcha el Plan Nacional de Respuesta a las Consecuencias Económicas y Sociales de la Guerra en Ucrania, dotado con 16.000 millones de euros, de los cuales 1.000 millones se destinaron al transporte por carretera. Este plan se centró en tres ejes principales para aliviar la carga financiera de las empresas del sector:

1. Bonificación directa al combustible

- Se estableció una bonificación generalizada de 20 céntimos por litro, aplicable a gasóleo, gasolina, gas y AdBlue, para todos los usuarios.

- En 2023, esta medida se transformó en una ayuda sectorial específica, con devolución de 20 céntimos/litro en el primer trimestre, 10 céntimos/litro en el segundo y desescalada progresiva hasta finalizar el año.

2. Ayudas directas por vehículo

- Se aprobaron varias líneas de ayudas (RDL 6/2022 y RDL 14/2022), dotadas con 450 millones de euros cada una.
- Los importes se asignaron según el tipo de autorización: 1.250 euros por vehículo pesado (MDPE), 500 euros por vehículo ligero (MDLE), 950 euros por autobús (VDE) y 300 euros para taxis y VTC.

3. Medidas estructurales y de liquidez

- Revisión del precio del transporte: se elevó el coeficiente del 30% al 40% para vehículos de más de 20 toneladas, reflejando mejor el peso real del combustible en los costes.
- Gasóleo Profesional Mensual: la devolución del impuesto sobre hidrocarburos pasó de trimestral a mensual, inyectando liquidez inmediata a las empresas.
- Ley de la Cadena de Transporte: se prohibió la contratación por debajo de costes y se estableció la obligación de reflejar el precio del combustible en las facturas.

La experiencia de 2022-2023 demostró dos lecciones clave: resulta más eficiente -tanto económica como operativamente- sostener el tejido empresarial de este sector estratégico que intentar reconstruirlo tras impactos que podrían dañarlo gravemente en contextos coyunturales; y cuando el mecanismo es sencillo -como en el caso del abono directo del gasóleo profesional a través de la AEAT-, la medida llega efectivamente a las empresas y el sector puede resistir los shocks económicos.

Desde ASTIC recordamos a los operadores de transporte que pueden trasladar el incremento del precio del combustible a sus clientes en los contratos de prestación de servicios, en virtud del Real Decreto-Ley de marzo de 2022, que estableció la obligatoriedad de revisar automáticamente el precio del transporte cuando se produzcan variaciones en el precio del diésel.

«El presidente Trump ya ha advertido que el conflicto podría prolongarse de cuatro a cinco semanas y que Estados Unidos está preparado para alargarlo aún más, si fuera necesario. Un escenario similar al que vivimos con Ucrania: tras la invasión de Rusia, se esperaba que durara solo unos meses y, sin embargo, se está prolongando durante años», señala Valdivia.

«El conflicto en Oriente Medio también ha puesto en evidencia un problema estructural: la elevada dependencia del diésel expone a nuestro sector a crisis geopolíticas y a la volatilidad de los mercados. Un mix energético más diversificado, con mayor presencia de combustibles renovables, haría al sector más resiliente frente a estas turbulencias. Para lograrlo, son imprescindibles incentivos claros y un marco regulatorio estable, una demanda que desde la Plataforma para los Combustibles Renovables, de la que somos socios fundadores, venimos reclamando desde hace años», concluye el directivo de ASTIC.