EL CORREO

Los transportistas exigen trasladar la escalada del diésel a sus tarifas en un escenario «asfixiante»

Las patronales del sector advierten de que su supervivencia está «en serio riesgo» si no se aplica correctamente la cláusula de indexación



El gasóleo representa entre el 40% y el 50% de los costes operativos en el sector. (E. C.)



Gonzalo Ruiz ›

08/09/2026 a las 00:08h.

+ Seguir

El sector vasco del transporte por carretera se encamina hacia un otoño crítico, lastrado por el precio del diésel (que se ha encarecido un 40,7% desde enero, hasta los 1,88 euros por litro, según los datos del Ministerio de Transportes), el retraso de las ayudas públicas y la resistencia de los clientes a asumir los costes reales del servicio. «El combustible representa entre el 40% y el 50% de nuestros costes operativos, por lo que la situación actual es asfixiante e inasumible. Tenemos unos márgenes muy ajustados».

El diagnóstico lo realiza Sonia García, presidenta de Asetrabi (Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia), quien subraya que «cada vez que hay un conflicto internacional o una guerra, nos afecta mucho y aunque solicitemos ayudas, siempre llegan tarde o en algunos casos ni llegan».

Uno de los grandes problemas a los que se enfrenta el sector vasco en estos últimos meses es al retraso de los pagos de las ayudas a transportistas beneficiarios de la devolución de 20 céntimos por litro que el Gobierno aprobó en marzo. Un retraso que se debe a dos motivos principales. En primer lugar, hasta julio no se pudo tramitar la ayuda, porque la ley española obligaba a esperar a que la Comisión Europea autorizara la medida, por lo que ni la Agencia Tributaria ni las haciendas forales (en el caso de los tres territorios vascos) podían empezar a tramitar y pagar con normalidad hasta julio. Sin embargo, el 20 de ese mes apareció un nuevo problema con datos duplicados enviados por algunas empresas de tarjetas, lo que obligó a la revisión manual de los suministros, retrasando aún más los pagos. Y aunque desde las haciendas forales aseguran que iniciarán los abonos este mismo mes, se trata de un problema, señala García, «que no todas las empresas han podido asumir» y que ha perjudicado mucho la actividad.

Por otra parte, otro de los grandes problemas es la dificultad que están experimentando los transportistas para trasladar el alza de sus costes a las facturas de los clientes. Por ley, se exige aplicar la cláusula de revisión del precio del transporte en función de la variación del precio de gasóleo, y el Gobierno aprobó en abril un decreto ley para blindar la efectividad del mecanismo, con multas severas para los clientes y transportistas que la incumplen. Sin embargo, admite García, «todavía cuesta mucho que se aplique correctamente. Si el cliente no lo asume es algo que está fuera de nuestro alcance», por lo que son ellos quienes tienen que afrontar ese sobrecoste íntegramente.

Precisamente, el diagnóstico local coincide con la alerta roja emitida ayer a nivel estatal por la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (Fenadismer), que advirtió sobre la obligatoriedad de aplicar esta fórmula. La patronal insistió en que esta medida «no es una opción comercial, sino un mecanismo legal de obligado cumplimiento. No repercutir este impacto en el precio final del servicio aboca de forma directa a las empresas y autónomos a trabajar en pérdidas, poniendo en serio riesgo la supervivencia del tejido empresarial del transporte en España», advirtió. Tal y como precisa Juan José Gil, secretario general de Fenadismer a este periódico, «estamos en una situación de cubrimiento de costes y muchas empresas operan con pérdidas en estos momentos, trabajando más y cobrando menos».

Nuevo convenio

En este complejo contexto económico, el viernes se llegó a un acuerdo para la renovación del convenio colectivo para los transportistas de Bizkaia, tras más de un año y medio de negociaciones con CC OO y UGT. Asetrabi valoró «muy positivamente» la firma, que garantiza incrementos salariales del 1,5% para 2025, del 3,5% para 2026 y del 3% para 2027, además de una cláusula de actualización adicional vinculada al IPC. Entre los aspectos más relevantes figura también la fijación de una jornada anual de 1.712 horas para 2027, es decir, 12 horas menos respecto a la situación actual, y que «dotará al sector de estabilidad y seguridad».