

Resolución de la IRU por la que se establece un mecanismo de gestión de las crisis del combustible

Adoptada por unanimidad por la Asamblea General de la IRU en Ginebra el 29 de mayo de 2026.

La Asamblea General de la IRU, voz de más de 3,5 millones de empresas que operan servicios de movilidad y logística, insta a los gobiernos a adoptar respuestas coordinadas ante las interrupciones recurrentes en el suministro mundial de petróleo, las consiguientes crisis de precios del combustible y los desafíos operativos derivados de los conflictos militares.

El transporte por carretera es fundamental para el comercio. Conecta a los productores con los mercados, permite que las empresas prosperen y posibilita el crecimiento de las economías. Es también esencial para la movilidad social y las comunidades, ya que traslada a las personas a sus lugares de trabajo, escuelas, comercios y actividades de ocio. Además, el transporte por carretera es el vínculo que conecta todos los modos de transporte entre sí, proporcionando la conectividad de primera y última milla.

La actual guerra en Oriente Medio está causando graves interrupciones en los corredores tradicionales de comercio energético y ha dado lugar, según la AIE, a la crisis energética más severa jamás vivida. A nivel mundial, estamos siendo testigos de un shock sistémico provocado por los precios del combustible que amenaza la estabilidad económica, impulsa la inflación y pone en riesgo la seguridad del suministro. Este shock en los precios del combustible se ve especialmente amplificado por los impuestos especiales sobre hidrocarburos y el IVA. En los países de la OCDE, los impuestos representan en promedio el 46 % del precio del combustible, llegando hasta el 55 % en algunos países.

Los precios elevados del combustible son particularmente difíciles de absorber para los operadores de transporte por carretera. Según los informes de inteligencia de la IRU, el precio en el surtidor aumentó un 46 % en Estados Unidos, un 40 % en Turquía y un 33 % en la UE (en promedio) en comparación con los precios previos a la guerra. Como resultado, los costes de transporte han aumentado hasta un 9 %. Dado que muchas empresas de transporte por carretera —el 90 % de las cuales son pymes— operan con márgenes de entre el 1 % y el 3 %, no cuentan con capacidad

financiera para absorber incrementos tan repentinos. Incluso cuando los contratos incluyen cláusulas de ajuste por variación del precio del combustible, su aplicación suele retrasarse, lo que somete a los operadores a una presión de liquidez considerable.

Los gobiernos nacionales han dado respuestas escasas y divergentes ante las crisis, tanto las recientes como las aún vigentes. Asimismo, es fundamental evitar la fragmentación de las respuestas de los gobiernos y garantizar la resiliencia de las redes de movilidad y las cadenas de suministro, ambas esenciales para la actividad económica.

Un incremento del precio del combustible del 10 % en el plazo de una semana y/o una volatilidad del precio superior al 10 % en un solo día se considerarán una señal clara de las crisis del combustible. Cuando esto ocurra, la IRU insta a los gobiernos a poner en marcha el siguiente **Mecanismo de Crisis del Combustible:**

Medidas inmediatas – Fase 1 (al inicio de la crisis)

- a) Liberar reservas estratégicas de petróleo garantizando la disponibilidad real de productos refinados, incluido el diésel, a lo largo de los corredores de transporte y los centros logísticos clave.
- b) Reducir temporalmente los impuestos especiales sobre el combustible para los operadores de transporte comercial por carretera (especialmente en los países donde los ingresos no están íntegramente destinados a la financiación de infraestructuras).
- c) Implementar topes temporales al incremento de los precios del combustible para hacer frente a la volatilidad del mercado.
- d) Colaborar con los operadores de transporte comercial por carretera en el desarrollo de planes de contingencia.

Medidas inmediatas – Fase 2 (crisis en curso)

- a) Implementar un marco temporal de ayudas estatales para situaciones de crisis que proporcione apoyo financiero a los operadores de transporte por carretera.
- b) Facilitar, a través de los bancos nacionales de desarrollo, préstamos de liquidez a bajo interés para los operadores de transporte afectados.
- c) En caso de escasez aguda, activar planes de contingencia para el combustible y sus aditivos. Esto debe incluir criterios claros de priorización del combustible para las operaciones de transporte comercial por carretera, con el objetivo de salvaguardar la continuidad de los flujos

logísticos esenciales y la seguridad del suministro a lo largo de los corredores de transporte por carretera clave, así como la movilidad de las personas.

Medidas estratégicas a largo plazo (para fomentar la resiliencia global)

a) Establecer un mecanismo permanente de indexación de los precios del combustible y fomentar su uso en los contratos públicos y entre empresas. Además, crear un observatorio del suministro de combustible que permita una actuación oportuna.

b) Introducir un único impuesto profesional sobre el combustible de uso profesional, aplicable a todos los sectores del transporte comercial de pasajeros y de mercancías.

c) Incentivar el uso de combustibles alternativos, incluido el aprovechamiento de los beneficios de los combustibles no fósiles, como el biodiésel.

d) Fomentar el cambio modal del vehículo privado hacia los modos de transporte colectivo.

* * * * *