Los expertos alertan: En 2027 el litro de gasóleo se mantendrá por encima de los 2 euros. ¿Por qué?

En España las ayudas al gasóleo van a permanecer vigentes hasta finales de año, pero los expertos alertan de que las tensiones sobre el diésel se mantendrán durante buena parte de 2027, con precios por encima de los 2 euros/litro, lo que exigirá mantener las reducciones de impuestos y las ayudas directas al menos durante el primer semestre del próximo año.

Como señala un informe del **Bank of America**, la oferta de combustibles se ha reducido y encarecido en todo el mundo a raíz de los problemas de tránsito por Ormuz, el Mar Rojo y el Canal de Suez y por los ataques de Ucrania a las refinerías rusas, circunstancias que han provocado una gran escasez en el suministro de productos refinados, especialmente de diésel.

Durante este año la oferta de gasóleo a nivel mundial se redujo en 1,5 millones de barriles/día en el segundo semestre y en 1,7 millones de barriles/día en el tercer trimestre, lo que significa que una bajada de los precios del petróleo no garantizaría una reducción equivalente en los precios del gasóleo.

El laberinto del diésel

En la Bolsa de Nueva York el valor de un barril de diésel (por encima de los 200 dólares) supera actualmente el coste del petróleo utilizado como materia prima, lo que explica porqué **Donald Trump** ha llegado a un acuerdo con **Vladimir Putin** para que Rusia inyecte 1,5 millones de toneladas de gasóleo en los mercados internacionales.

Como afirman los analistas de la **Agencia Internacional de la Energía** *«no existe una solución milagrosa para el diésel»*, porque el milagro depende de que los flujos energéticos se normalicen y de que Rusia recupere su capacidad de refino, afectada por los ataques ucranianos en un 51%.

Pero sobre los precios alcistas del diésel inciden tres factores más. Uno, que las refinerías no pueden incrementar su capacidad a corto plazo. Dos, que Estados Unidos ha reducido las exportaciones para favorecer el mercado nacional y, tres, que el transporte marítimo se enfrenta a seguros más caros y viajes más largos y costosos.

Para aliviar esta situación de escasez algunos países europeos han optado por sacar al mercado parte de sus reservas estratégicas de gasoil (hasta 50 millones de barriles), aunque se trata de una solución cortoplacista.

El transporte amenazado

En este clima de inestabilidad los operadores de transporte son especialmente vulnerables, porque en relación con el combustible su capacidad de ajuste nunca será inmediata y a pesar de que la normativa permite cargar en las facturas el sobre coste del gasóleo, como apunta **Carmelo González**, presidente de la CETM, la pregunta a responder es hasta cuándo puede soportar la cadena logística esta fórmula.

Según datos del **Ministerio de Transición Ecológica** en septiembre el diésel alcanzó en España un precio medio de 1,874 euros/litro, aunque la agencia de calificación **Scope Ratings** advierte de que lo peor llegará a medida que vayan venciendo las coberturas que protegen a las compañías frente a las subidas del gasoil.

Frente a esta situación el presidente de la **Asociación Española del Transporte** lo tiene claro: *«En 2027 podemos asistir a la desaparición de muchas pymes y autónomos»*. Para **Juan Manuel Martínez** el hecho de que más del 95% de las mercancías vayan por carretera coloca a nuestro país en una situación muy comprometida frente a los incrementos en el precio del combustible.

De acuerdo con el **Observatorio de Costes** un camión que recorre 120.000 kilómetros anuales consume unos 36.000 litros de combustible, lo que supone que una subida de 20 céntimos provocaría un incremento de costes de 7.200 euros/año, antes de considerar descuentos, impuestos recuperables, ayudas, etc. Para una flota de cien camiones el incremento alcanza los 720.000 euros.

Ahora más que nunca se justifica la ayuda de 40 céntimos/litro y un descuento del 50% de las cuotas a la Seguridad Social que los representantes del **Comité Nacional del Transporte** exigieron al ministro de Economía, **Carlos Cuerpo**, en la reunión que mantuvieron a finales del pasado mes de septiembre.

El gasoil en España

Con ocho refinerías –**Repsol (5), Moeve (2) y BP (1)**-, una capacidad de refino del 80% de la

demanda nacional de diésel y un 13% del total de refino de la **Unión Europea**, España es el tercer país tras Alemania e Italia.

Con estos datos se puede afirmar que el suministro de gasoil no corre peligro, mientras que en Francia con unas necesidades de 750.000 barriles/mes de diésel y una producción de 350.000 barriles las cosas no están tan claras.

Antes de impuestos el precio del gasoil en España es superior a la media europea, pero por el contrario el PVP del gasóleo en surtidor se mantiene en nuestro país por debajo de la media comunitaria gracias a una inferior fiscalidad.

Según cifras de la **Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos** (Cores) en el periodo interanual agosto 2025-agosto 2026 la demanda de diésel se redujo en España un 5,4% (1.674 millones de toneladas), reducción que de no ser por un cúmulo de circunstancias geopolíticas extraordinarias debería haberse traducido en un descenso de los precios del gasóleo.

En este escenario no debería sorprendernos dque durante 2027 el litro de gasoil pueda alcanzar en España el listón de los 2,2 euros,como ya sucede en Francia, Grecia, Italia o Portugal.