



CRISIS ENERGÉTICA EN NUESTRO SECTOR

Impacto del Precio del Gasóleo en el Sector de
Excavación y Movimiento de Tierras en España

278 Empresas

179.000.000 € de impacto anual

4,75 de cada 5 empresas declara las medidas como **URGENTES**

18 de Mayo de 2026

ÍNDICE DEL INFORME

- 01 Objeto y finalidad del informe
 - 02 Contexto: la crisis energética de 2026
 - 03 Metodología de la encuesta sectorial
 - 04 Resultados globales — análisis completo
 - 05 Impacto económico cuantificado
 - 06 Estructura de costes y dependencia del gasóleo
 - 07 La imposibilidad de trasladar el sobrecoste
 - 08 Asimetría fiscal: maquinaria vs. transporte
 - 09 Distribución geográfica: un problema nacional
 - 10 Síntesis, conclusiones y demandas al Gobierno
-

Una crisis que no solo no mejora, sino que se agrava con cada semana que pasa

Los datos recogidos directamente de **278** empresas en 16 comunidades autónomas revelan una situación de emergencia económica que requiere respuesta urgente del Gobierno.

Los datos de esta encuesta ya eran devastadores antes del mes de abril de 2026. Ahora, con los últimos acontecimientos internacionales, la situación se ha deteriorado aún más: el conflicto geopolítico que presiona los precios del crudo no tiene fecha de resolución, y ya hay sectores —como el turismo o la aviación— que anticipan recortes de suministro y nuevas escaladas de precio. Lo que era una crisis, es ya una emergencia estructural.

Los paros en obras tanto pública como privada empiezan a ser una opción para muchas empresas

Para las empresas de movimiento de tierras y excavación, que operan con márgenes ajustados, maquinaria excluida de las ayudas fiscales y contratos que no contemplan cláusulas de revisión, el final de esta crisis no está ni mucho menos cerca. Cada semana que pasa sin respuesta del Gobierno es una semana más en la que decenas de empresas pierden viabilidad.

01. OBJETO Y FINALIDAD DEL INFORME

El presente informe tiene por objeto cuantificar y documentar el impacto económico de la escalada de precios del gasóleo sobre las empresas del sector de excavación y movimiento de tierras en España. Los datos proceden directamente de la Encuesta Sectorial AMAEXCO 2026: 278 empresas de 16 comunidades autónomas, la mayor muestra sectorial documentada sobre esta materia.

Este no es un ejercicio estadístico abstracto. Es la voz de casi trescientas empresas reales —PyMES y autónomos— que están absorbiendo íntegramente una escalada de costes sin compensación fiscal y sin un marco contractual que les proteja. Su testimonio directo, cuantificado y verificable, es el que fundamenta cada una de las demandas que este informe formula ante la Administración Pública.

OBJETO DEL INFORME

Este documento se presenta ante la Administración Pública española con un objetivo concreto: **exigir que el sector de la excavación reciba el mismo tratamiento fiscal y contractual que otros sectores igualmente dependientes del gasóleo** —transporte por carretera, agricultura— y que ha sido sistemáticamente excluido de las medidas de protección aprobadas en anteriores crisis energéticas. Los datos hablan por sí solos; las demandas están documentadas y son razonables.

Alcance y fuentes documentales

- Encuesta Sectorial **AMAEXCO** 2026: 278 empresas, 19 preguntas, 16 CC.AA., abril-mayo 2026. Fuente primaria del informe.
- Datos oficiales MITERD (marzo 2026): Precios de carburantes y comparativa europea (Oil Bulletin UE).
- RD-Ley 7/2026, de 20 de marzo: Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio.
- Comunicado CNC (19 de marzo de 2026): Posicionamiento de la Confederación Nacional de la Construcción.
- Fuentes técnicas del sector: Costes horarios de maquinaria, Convenio Colectivo Construcción 2024, estadísticas ANMOPYC/DIRCE.

02. CONTEXTO: LA CRISIS ENERGÉTICA DE 2026

Ante la subida sostenida del precio del gasóleo derivada del conflicto internacional, AMAEXCO ha elaborado esta encuesta sectorial para cuantificar el impacto real sobre las empresas de excavación en España. Los datos recogidos directamente de 278 empresas en 16 comunidades autónomas revelan una situación de **emergencia económica** que requiere respuesta urgente del Gobierno. Los datos han sido tratados con criterios estadísticos y los nombres de las empresas han sido anonimizados para preservar la privacidad de los participantes.

El 28 de febrero de 2026 el conflicto armado en Oriente Próximo provocó el bloqueo parcial del estrecho de Ormuz, por el que circula una cuarta parte del tráfico mundial de petróleo. El efecto sobre los mercados fue inmediato y de una magnitud no vista desde 2022.

Evolución del precio del crudo Brent (feb-mar 2026)

Referencia temporal	Precio Brent (USD/barril)	Gasóleo aut. PSI	Variación acumulada
Enero-febrero 2026 (preconflicto)	~70 USD/barril	50,11 c.EUR/l	—
28 de febrero 2026	~72 USD/barril	~52 c.EUR/l	+3,8%
12 de marzo de 2026	~100 USD/barril	~72 c.EUR/l	+43,7%
19 de marzo de 2026	~115 USD/barril	~86 c.EUR/l	+71,7%
31 de marzo de 2026	~125 USD/barril	89,08 c.EUR/l	+77,7%

Fuente: MITERD. Boletín Petrolero UE. Datos oficiales de la Comisión Europea.

Contexto europeo comparado — datos MITERD marzo 2026

País/referencia	Gasóleo aut. PSI (c.EUR/l)	Diferencia con España
España	114,11	+11,3% sobre media UE
Media ponderada UE	102,50	—
Media ponderada Eurozona	102,80	—
Alemania	110,40	-3,2%
Francia	101,80	-10,8%

DISTINCIÓN CLAVE: Gasóleo A vs. Gasóleo B (maquinaria)

Los datos del MITERD hacen referencia al gasóleo de automoción (tipo A). El gasóleo de maquinaria de construcción (tipo B) experimenta oscilaciones equivalentes, pero con una diferencia fiscal crítica: la maquinaria de construcción NO tiene acceso a la devolución del Impuesto Especial sobre Hidrocarburos (IEH) que si tienen los vehículos de transporte profesional.

Este vacío fiscal es el núcleo del agravio comparativo que documenta este informe.

El RD-Ley 7/2026: respuesta insuficiente para el sector

El Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, establece la reducción temporal del IVA al 10% sobre carburantes (del 22 de marzo al 30 de junio de 2026) y una reducción del IEH. Esta medida resulta insuficiente: (1) no corrige la asimetría estructural de la maquinaria de construcción; (2) es temporal mientras el conflicto no tiene fecha de resolución.

Posicionamiento de la CNC (Confederación Nacional de la Construcción)

En su comunicado de 19 de marzo de 2026, la CNC alertó al Gobierno de que los costes energéticos representan en torno al 30% de los costes totales de las constructoras, y el 40% en obras intensivas en maquinaria. Solicito mecanismos de compensación fiscal sobre el gasóleo de maquinaria y la modificación de la LCSP para que las revisiones de precio sean automáticas.

03. METODOLOGÍA DE LA ENCUESTA SECTORIAL

Parámetro	Descripción
Periodo de recogida	Abril-mayo de 2026
Canal	Web (amaexco.com/encuesta), correo electrónico, red de asociaciones federadas
Tipo de cuestionario	19 preguntas: escalas 1-5, opción múltiple y campos abiertos
Total respuestas válidas	278 empresas (tras eliminación de duplicados e incompletas)
Comunidades autónomas	16 de 17 CC.AA.
Periodo de referencia	Situación del sector en el primer trimestre de 2026
Anonimización	Datos individuales confidenciales, no divulgados con identificación de empresa

Variables analizadas

Dimensión	Variables recogidas
Económica	Subida percibida del precio del gasóleo, consumo mensual declarado en rangos de litros
Contractual	Traslado del sobrecoste al cliente (1-5), resultado de negociaciones, valoración del contratista (1-5)
Fiscal	Acceso a bonificación del IH, tipo de flota (camiones, maquinaria o ambas)
Operativa	Reducción de flota o cese de actividad, situación respecto a ERTE
Valoración global	Urgencia de medidas del Gobierno (1-5). Impacto en margen (1-5). Viabilidad futura (1-5)

04. RESULTADOS GLOBALES - ANÁLISIS COMPLETO

278 empresas de 16 comunidades autónomas han respondido a la encuesta. Los resultados dibujan un panorama de emergencia económica real, sin excepciones geográficas y sin matices que suavicen la situación.

Indicadores clave — vista de conjunto



Alertas críticas: porcentaje de empresas afectadas. n = 278. Fuente: Encuesta AMAEXCO 2026.



4.1 Subida del precio del gasóleo declarada

El **85% de las empresas** declara una subida superior al 35%. Un 16% supera el 50% de incremento. Solo el 1% declara subidas inferiores al 10%.

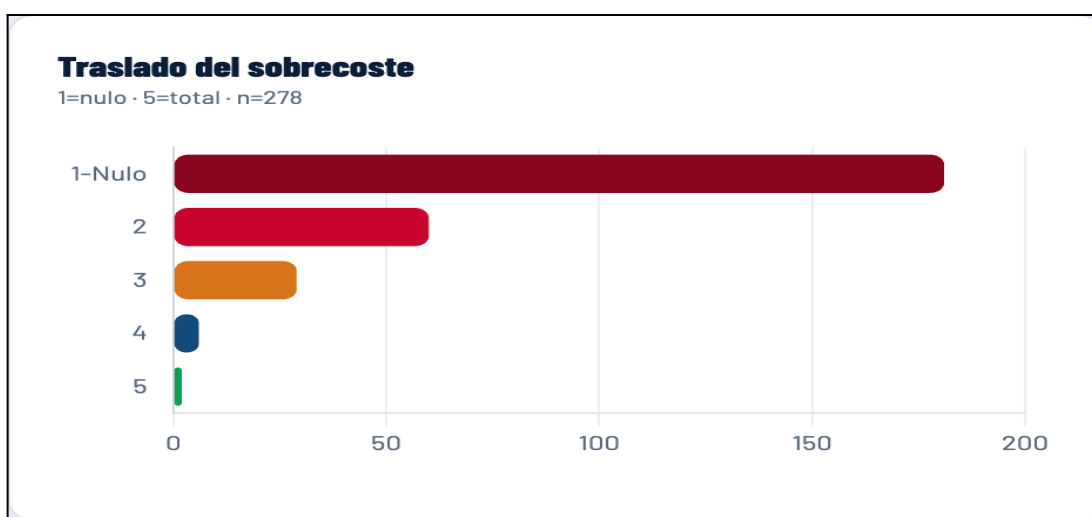
Rango de subida	N.º empresas	Porcentaje	Acumulado
Menos del 10%	3	1,1%	1,1%
Entre el 10% y el 20%	38	13,7%	14,7%
Entre el 20% y el 35%	70	25,2%	39,9%
Entre el 35% y el 50%	123	44,2%	84,2%
Más del 50%	44	15,8%	100%
TOTAL	278	100%	—

4.2 Traslado del sobrecoste al cliente

El 65% de las empresas —181 de 278— declara el traslado completamente nulo del sobrecoste del gasóleo a sus clientes: lo absorben íntegramente contra su propio margen de beneficio. El 86,7% de la muestra (241 de 278) carece de capacidad real de repercusión.

La paradoja es tan evidente como injusta: las empresas que nos subcontratan si pueden repercutir el aumento de costes, tanto al cliente final como a la Administración Pública, a través de los mecanismos de revisión previstos en la LCSP.

Sin embargo, cuando nuestras empresas intentan trasladar esos mismos incrementos, se enfrentan a un muro. No existe obligación legal que ampare esa revisión en el escalón del subcontratista. El resultado es que muchas de estas empresas están ejecutando obras a pérdidas, sosteniendo con su propio capital un sobrecoste que el sistema contractual les impide recuperar.

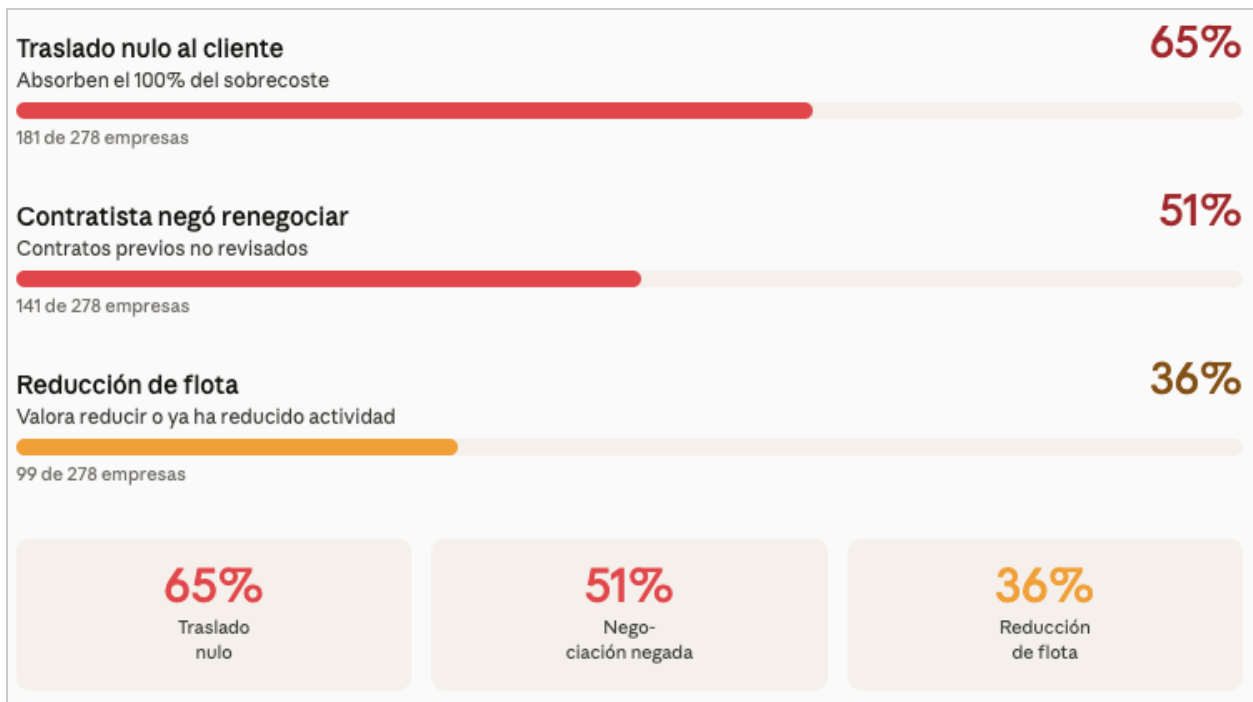


Distribución del traslado del sobrecoste (1=nulo, 5=total). El 65% se concentra en el valor 1. Fuente: Encuesta AMAEXCO 2026.

Valoración (1-5)	Significado	Nº empresas	%
1 - Traslado NULO	Absorben el 100% del sobrecoste	181	65,1%
2 - Traslado mínimo	Repercusión marginal, insuficiente	60	21,6%
3 - Traslado parcial	Cobertura incompleta	29	10,4%
4 - Significativo	Solo 6 empresas de 278	6	2,2%
5 - Total	Prácticamente inexistente	2	0,7%
TOTAL	—	278	100%

4.3 Renegociación de contratos

El 50,7% de las empresas que lo intentaron fue rechazado por su contratista (141 de 278). Solo un 1,5% de la muestra logró algún tipo de acuerdo. La actitud del contratista principal obtiene una valoración media de 2,3 / 5 —expresión directa de la percepción generalizada de escasa sensibilidad ante la crisis.



4.4 Acceso a la bonificación del Impuesto de Hidrocarburos (IH)

Acceso a Bonificación IH	Nº empresas	%	Observacion
Si, en vehículos de transporte (camiones)	66	23,7%	Solo camiones — la maquinaria queda excluida
Parcial — Camiones sí, maquinaria no	74	26,6%	La maquinaria sin bonificación alguna
No — la maquinaria no tiene derecho	97	34,9%	Asimetría fiscal estructural confirmada
No conoce si tiene derecho	41	14,7%	Falta de información y asesoramiento en el sector
TOTAL	278	100%	—

DATO CRÍTICO

El 100% de las empresas que opera maquinaria pesada (retroexcavadoras, bulldozers, compactadoras) carece de bonificación IH para esa maquinaria.

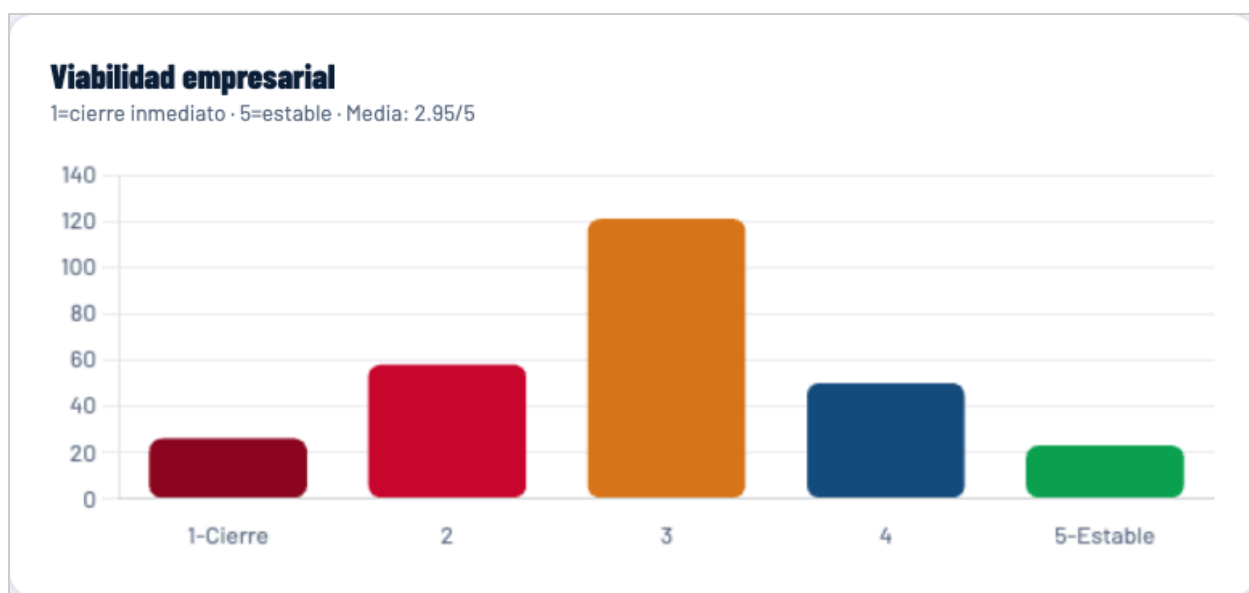
No existe ningún mecanismo de devolución parcial equivalente al que disfrutaban los transportistas profesionales.

138 empresas de las encuestadas (49,6% de la muestra) no reciben ninguna compensación fiscal, ni en camiones ni en maquinaria.

4.5 Viabilidad empresarial

La **viabilidad media** del sector es de 2,95 / 5 —por debajo del umbral de estabilidad—. El 30,2% de las empresas —84 de 278— se encuentra en situación de viabilidad crítica (puntuación igual o inferior a 2/5):

Casi 1 de cada 3 empresas está al borde del cierre o en situación muy comprometida.



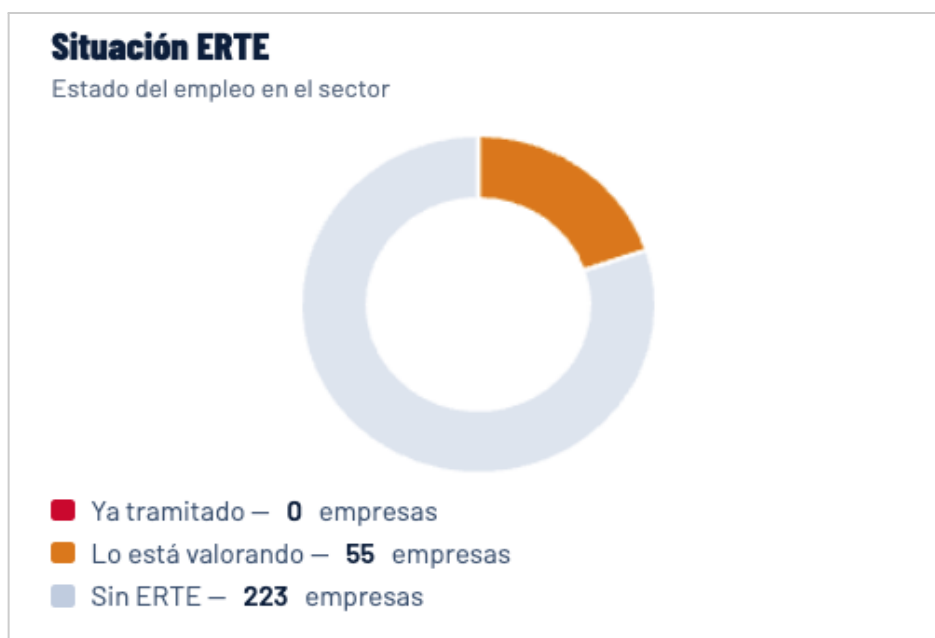
Distribución de la viabilidad futura declarada (1=cierre inmediato, 5=estable). Fuente: Encuesta AMAEXCO 2026.

Valoración viabilidad	Significado	Nº empresas	%
1 - Cierre inminente	Empresa al borde del cierre	26	9,4%
2 - Muy comprometida	Situación crítica, sin margen	58	20,9%
3 - En riesgo	Margen mínimo, situación frágil	121	43,5%
4 - Estable con dificultades	Aguanta con tensión creciente	50	18,0%
5 - Solida	Situación normalizada	23	8,3%
TOTAL / Media: 2,95/5	—	278	100%

4.6 Situación ERTE y empleo

El 55 empresas —el 19,8% de la muestra— **valoran activamente un ERTE**. Este porcentaje es especialmente revelador cuando se analiza su significado real: para estas empresas, es económicamente más rentable tener un camión o una máquina parada que mantenerla en producción. Cuando el coste variable de operar supera el ingreso que genera la actividad, la paralización deja de ser una amenaza y se convierte en una salida racional.

Extrapolando esta proporción al conjunto del sector nacional (~18.000 empresas en CNAE 43.12), estaríamos ante más de 3.500 empresas evaluando activamente la suspensión de empleo en el sector de excavación en España.



Reducción de flota y actividad. El 36% ha reducido o lo valora. Fuente: Encuesta AMAEXCO 2026.

Situación de flota	N.º empresas	%
Sin cambios por ahora	179	64,4%
Lo está valorando activamente	82	29,5%
Ya ha reducido flota o maquinaria	12	4,3%
Valora o ha ejecutado cese de actividad	5	1,8%
TOTAL	278	100%

4.8 Resumen visual — indicadores clave y valoraciones medias

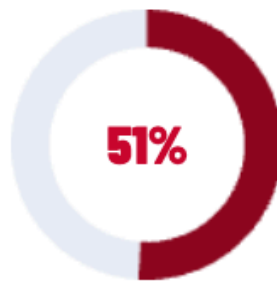
Los datos de las 278 empresas, cruzados entre sí, no dejan margen para la interpretación optimista. El siguiente resumen visual concentra los seis indicadores más críticos de la encuesta:

Indicadores clave — % empresas afectadas

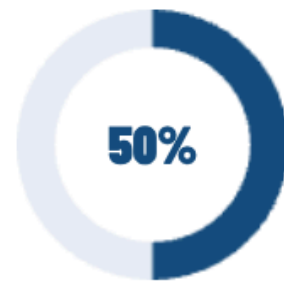
n = 278 empresas · Encuesta AMAEXCO · Abril-Mayo 2026



Traslado nulo



Contratista negó



Sin bonif. IH



Reduce flota



Viabilidad crít.



ERTE valorado

% empresas afectadas en los 6 indicadores críticos. n = 278. Fuente: Encuesta AMAEXCO 2026.

05. IMPACTO ECONÓMICO CUANTIFICADO

Las 278 empresas encuestadas consumen en conjunto más de:

9,9 millones de litros de gasóleo al mes. A precio actual de Diesel B (1,50€/L), eso supone un gasto de **14,9 millones de euros mensuales**, o lo que es lo mismo, más de 178 millones de euros al año solo en estas empresas.

Extrapolado al conjunto del sector en España, el impacto es de cientos de millones. Y todo este coste está siendo absorbido por las propias empresas, sin compensación fiscal, sin posibilidad de revisión contractual y sin una fecha de mejora a la vista.



Consumo mensual total y coste estimado declarado por las 278 empresas. Fuente: Encuesta AMAEXCO 2026.

10.000.000 Litros al mes de consumo
15.000.000 millones de gasto mensual
Casi 200 millones de € proyección de gasto anual

Cálculo conservador: valor máximo de cada rango de consumo declarado, precio Diésel B = 1,50 EUR/L. Extrapolando al sector nacional (~18.000 empresas CNAE 43.12), el impacto real supera ampliamente los 10.000 millones de euros anuales.

Sobrecoste por tipología de empresa — subida del 35%

Los datos de las 278 empresas permiten trazar un mapa claro y contundente. En cuanto a la subida del gasóleo: el 85% declara incrementos superiores al 35%, y el 16% supera el 50% de subida.

En cuanto al traslado del coste: el 65% reconoce un traslado nulo —trabajan a pérdidas. Y en cuanto al empleo: 55 empresas están valorando o han tramitado ya un ERTE, lo que implica decenas de miles de empleos directos en riesgo real e inmediato.

Perfil de empresa	Consumo mensual	Sobrecoste mensual (+35%)	Sobrecoste ANUAL	Situación del margen
Autónomo (1 máquina, ~15 años)	2.000-5.000 L/mes	+1.050 a +2.625 EUR/mes	+12.600 a +31.500 EUR/año	Supera beneficio típico del contrato
Microempresa (2-5 máquinas)	5.000-15.000 L/mes	+2.625 a +7.875 EUR/mes	+31.500 a +94.500 EUR/año	Margen al mínimo viable
Empresa pequeña (6-20 maq.)	15.000-60.000 L/mes	+7.875 a +31.500 EUR/mes	+94.500 a +378.000 EUR/año	Riesgo real de pérdidas operativas
Empresa mediana (20-60 maq.)	60.000-200.000 L/mes	+31.500 a +105.000 EUR/mes	+378.000 a +1.260.000 EUR/año	Impacto que compromete la solvencia

El efecto en cascada: mas alla del combustible directo

La dependencia del sector del gasóleo no se limita al combustible. Cuando el crudo escala, todos estos costes suben de forma simultánea, generando un efecto en cascada que agrava el impacto mucho más allá del simple encarecimiento del repostaje:

Insumo afectado	Mecanismo de contagio energético	Incremento estimado
Aceites hidráulicos y lubricantes	Derivados directos del petroleo. Cambios mas frecuentes en maquinaria antigua.	+20% a +35%
Filtros y repuestos metálicos	Fabricación con alta intensidad energetica.	+8% a +15%
Cadenas, cuchillas y piezas de desgaste	Acero especial indexado a la energía.	+10% a +20%
Mangueras y componentes de caucho	Derivados directos del petróleo.	+15% a +25%
Transporte de repuestos a obra	El transportista puede revisar su tarifa (RDL 3/2022); el excavador no puede repercutirlo.	+5% a +10%

IMPACTO TOTAL COMBINADO

El efecto total sobre el coste horario de operación puede superar el 12-18% respecto al presupuesto adjudicado.

En un sector donde el margen de los contratos oscila entre el 3% y el 6%, esta brecha convierte directamente una obra presupuestada con beneficio en una obra ejecutada con pérdidas.

Esta es la realidad que viven a diario las 278 empresas encuestadas.

06. ESTRUCTURA DE COSTES DEPENDENCIA DEL GASÓLEO

Las máquinas de obra —retroexcavadoras, bulldozers, palas, compactadoras, motoniveladoras— operan con motores diésel de 120-350 CV en carga sostenida. No existe tecnología alternativa viable a escala comercial para maquinaria de obra pesada.

La dependencia del gasóleo es estructural e irreversible a corto y medio plazo.

Coste horario — excavadora 200 CV, ~15 años de antigüedad

Concepto de coste	EUR/hora (est.)	% coste total	Dep. petroleo
Combustible (gasóleo tipo B)	32-40 EUR/h	30-37%	DIRECTA 100%
Operario (salario + SS, Oficial 1.a)	16-22 EUR/h	18-22%	Ninguna (coste fijo)
Amortización y seguros	13-18 EUR/h	14-18%	Indirecta
Mantenimiento, repuestos y lubricantes	15-22 EUR/h	15-20%	DIRECTA 60-80%
Gastos generales y transporte de máquina	5-8 EUR/h	5-7%	Indirecta
COSTE TOTAL ESTIMADO POR HORA	81-110 EUR/h	100%	—

Fuente: AMAEXCO con base en datos técnicos del sector (Caterpillar, Komatsu, Volvo CE), Manual de Costes para Empresas de Movimiento de Tierras (Univ. Cantabria, 2015) y Convenio Colectivo General del Sector de la Construcción 2024.

El factor amplificador: antigüedad media del parque nacional

La antigüedad media del parque de maquinaria en España se sitúa entre 15 y 18 años (ANMOPYC).

Los motores envejecidos consumen entre un 10% y un 20% más de combustible que maquinaria nueva equivalente. La renovación requiere 80.000-250.000 EUR por unidad, inaccesible con márgenes erosionados.

Efecto de la antigüedad	Impacto energético cuantificado
Mayor consumo de combustible	Los motores envejecidos pierden eficiencia térmica: 10-20% más consumo que maquinaria nueva.
Mayor gasto en aceites y lubricantes	Cambios más frecuentes de fluidos; todos indexados al precio del petróleo.
Mayor demanda de repuestos de desgaste	Cadenas, cuchillas, juntas en fin de vida útil. Precios indexados al acero y al petróleo.
Imposibilidad de renovación inmediata	Coste de renovación: 80.000-250.000 EUR/unidad. Las micropymes no disponen de esa liquidez.
Círculo vicioso estructural	Máquina antigua > más consumo > margen reducido > imposibilidad de renovar.

07. LA IMPOSIBILIDAD DE TRASLADAR EL SOBRECOSTE

El 86,7% de las empresas encuestadas carece de capacidad real para repercutir el incremento del gasóleo en sus clientes o contratos.

El sector opera como subcontratista en el segundo o tercer eslabón de la cadena contractual, sin relación directa con la Administración y sin acceso a ningún mecanismo de revisión de precios.

Nive l	Actor en la cadena	Proteccion legal frente a variacion energetica
0	Administración Publica	—
1	Contratista principal	Revisión LCSP art. 103 si el pliego la prevé expresamente
2	Empresa excavadora (subcontratista)	SIN PROTECCIÓN. Precio fijo. Absorbe íntegramente el sobrecoste.
3	Operador autónomo (máquina propia)	SIN PROTECCIÓN ALGUNA. Máxima exposición.

LA PARADOJA DEL YACIMIENTO

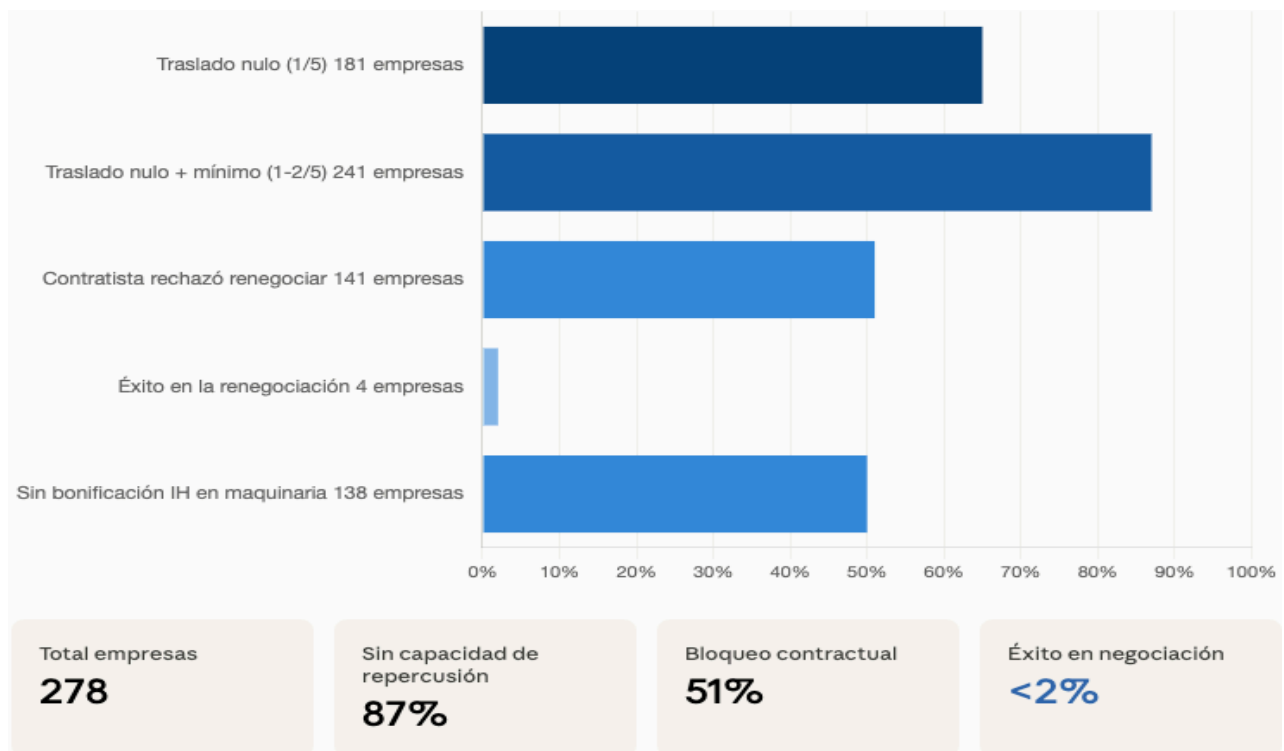
En la misma obra conviven dos operadores con el mismo gasóleo y tratamientos radicalmente distintos: el camionero que transporta las tierras puede revisar su precio invocando el RDL 3/2022 cuando el combustible sube un 5%.

La empresa excavadora que carga ese mismo camión —consumiendo mayor cantidad del mismo gasóleo— no dispone de ningún derecho equivalente.

Esta asimetría no tiene justificación técnica ni económica: es un vacío normativo que AMAEXCO exige que se corrija.

Los datos de la encuesta confirman el bloqueo

Indicador	Resultado	Que nos dice
Traslado nulo (1/5)	65% — 181 empresas	Absorben el 100% del sobrecoste energético
Traslado nulo + mínimo (1-2/5)	87% — 241 empresas	Sin capacidad real de repercusión en contratos
Contratista rechazó renegociar	51% — 141 empresas	Bloqueo contractual activo y sistemático
Éxito en la renegociación	<2% — solo 4 empresas	La vía de negociación está prácticamente cerrada
Sin bonificación IH en maquinaria	50% — 138 empresas	Sin compensación fiscal de ningún tipo



Los datos revelan una situación crítica: casi **9 de cada 10 empresas (87%) carecen de capacidad real para repercutir estos sobrecostos en sus contratos**, mientras que la mitad se enfrenta a un bloqueo contractual activo por parte de los contratistas.

Lo más preocupante es que la vía de negociación está prácticamente cerrada, con menos del 2% de casos de éxito.

08. ASIMETRÍA FISCAL: MAQUINARIA VS. TRANSPORTE

El sector del transporte por carretera dispone de dos instrumentos de protección estructural que el sector de excavación no tiene, a pesar de compartir la misma dependencia del gasóleo:

- "Gasóleo profesional" — devolución parcial del IEH: establecido en la Ley 38/1992 de Impuestos Especiales. Permite a los transportistas profesionales recuperar una parte significativa del IEH pagado en cada repostaje.
- Revisión automática de contratos — RDL 3/2022: revisión obligatoria del precio del transporte cuando el combustible varía un 5% o más. Con la subida actual (85% de empresas declaró >35%), este mecanismo está activo en todos los contratos de transporte del país.

Aspecto	Transporte por carretera	Maquinaria de construcción
Devolución parcial del IEH (gasóleo profesional)	SI — activa por litro consumido	NO — la maquinaria de obra no tiene este derecho
Revisión automática en contratos	SI — RDL 3/2022: obligatoria al +5%	NO — ningún mecanismo legal equivalente
Inclusión en ayudas energéticas (2022 y 2026)	SI — incluido en medidas de crisis	NO — excluido sistemáticamente
Revisión precios en contratos públicos	SI — como contratista directo (LCSP)	NO — el excavador es subcontratista

CONCLUSIÓN

La maquinaria de obra y los camiones **consumen el mismo gasóleo**, al mismo precio, con la misma dependencia estructural. El transportista tiene protección fiscal, revisión automática de contratos y representación institucional.

El excavador no tiene ninguna de las tres.

Esta desigualdad no tiene justificación técnica, económica ni social: es el resultado de décadas de ausencia del sector de excavación en la mesa de negociación con la Administración Pública.

09. DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA: UN PROBLEMA NACIONAL

La encuesta ha alcanzado 16 comunidades autónomas. Esto descarta cualquier interpretación localista del problema. La crisis del gasóleo afecta al tejido productivo de la construcción en todo el territorio nacional, desde Canarias hasta Asturias, desde Galicia hasta Cataluña.

Comunidad Autónoma	Empresas	%	Perfil sectorial
Comunidad de Madrid	82	29,5%	Mayor concentración. Centro de actividad constructiva nacional.
Comunidad Valenciana	58	20,9%	Alta actividad en obra pública e infraestructura.
Cataluña	41	14,7%	Importante tejido de micropymes de excavación.
Aragón	20	7,2%	Activo en obras de regadío e infraestructura lineal.
Andalucía	16	5,8%	Alta concentración en infraestructura y vivienda.
País Vasco	15	5,4%	Sector fuertemente industrializado.
Baleares	11	4,0%	Dependencia agravada por insularidad y alto precio del combustible.
Galicia	11	4,0%	Activo en obra civil y minería.
Asturias	6	2,2%	Participación representativa del tejido regional.
Navarra	5	1,8%	—
Cantabria	4	1,4%	—
Castilla-La Mancha	3	1,1%	—
Canarias	2	0,7%	Dependencia extrema por insularidad.
Extremadura	2	0,7%	—
Castilla y León	1	0,4%	—
Murcia	1	0,4%	—
TOTAL	278	100%	16 CC.AA. representadas

La presencia de empresas en 16 comunidades autónomas confirma que el problema del gasóleo para maquinaria no es un problema de Madrid ni de ninguna comunidad en particular.

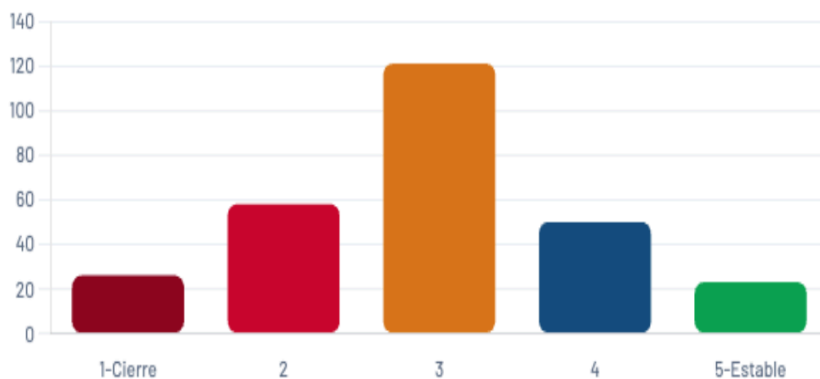
Es un problema estructural del tejido productivo de la construcción en todo el territorio español, que requiere una solución de alcance nacional.

10. SÍNTESIS, CONCLUSIONES Y DEMANDAS AL GOBIERNO

Conclusión	Evidencia documentada
1. Dependencia estructural irreversible	Sin alternativa tecnológica viable a corto plazo. Afecta al 100% de las empresas del sector.
2. Escalada sin precedentes del precio	Brent +78% en 8 semanas. Gasóleo PSI +77,7%. El 85% declara subidas superiores al 35%.
3. Atrapamiento contractual total	65% traslado nulo. 51% rechazados al renegociar. Solo <2% logró acuerdo. La LCSP no protege al subcontratista.
4. Emergencia económica real y verificable	Viabilidad media 2,95/5. 30% en situación crítica. 55 empresas valoran ERTE. 179M EUR/año impacto directo.
5. Asimetría injustificada con el transporte	Misma dependencia del gasóleo. Sin ninguno de los mecanismos de protección fiscal y contractual del transporte.

Viabilidad empresarial

1=cierre inmediato · 5=estable · Media: 2,95/5



Valoraciones medias (1-5)

Autoevaluación directa de las empresas

Urgencia medidas Gobierno	4.74
Impacto global declarado	4.28
Impacto en margen	3.65
Viabilidad futura (1=cierre)	2.95

Demandas formales de AMAEXCO al Gobierno de España

AMAEXCO presenta ante la Administración Pública las siguientes cinco demandas formales, que no constituyen ayudas extraordinarias sino la corrección de una asimetría normativa objetiva y documentada:

1

Inclusión expresa en TODAS las medidas de apoyo vinculadas a los carburantes

El sector de excavación y movimiento de tierras debe ser incluido en cualquier medida de apoyo energético, actual y futura, en igualdad de condiciones con el transporte y la agricultura. El sector fue excluido en la crisis de 2022. No puede repetirse.

2

Mecanismo de devolución/compensación del IEH para gasóleo de maquinaria de construcción

Establecer un mecanismo de devolución parcial del IEH aplicable al gasóleo de maquinaria de obra, equivalente al gasóleo profesional del transporte (Ley 38/1992). La misma dependencia del combustible merece la misma protección fiscal.

3

Indexación automática del combustible en contratos de obra pública extensible a subcontratistas

Sistema de revisión automática del coste del combustible en contratos públicos, extensible y de obligado traslado a todos los subcontratistas. Corrección del vacío actual de la LCSP que deja al excavador sin protección frente a choques energéticos.

4

Ampliación temporal del RD-Ley 7/2026 y medidas directas para micropymes

El conflicto no tiene fecha de resolución. Las medidas vigentes hasta el 30 de junio de 2026 son claramente insuficientes. El Gobierno debe ampliar su vigencia e incorporar apoyo directo para las micropymes del sector.

5

Canal formal de interlocución estable sector-Ministerio

Crear un canal permanente de diálogo entre las organizaciones representativas del sector de excavación y el Ministerio competente para el diseño participativo de soluciones estructurales.



*Las 278 empresas que han participado en esta encuesta
representan miles de trabajadores directos y
un tejido productivo indispensable para la obra pública española.*



No pedimos un privilegio. Pedimos lo mismo que ya tienen otros



sectores con la misma dependencia del gasóleo.

*Pedimos igualdad de trato, equidad fiscal y un marco contractual que no
condene al sector a trabajar a pérdidas.*

Se pueden acceder a todos los datos y respuestas de las 278 empresas en este QR

