

Por qué llenar el tanque sigue siendo caro

El precio de la gasolina no baja tan rápido como el del crudo ante la impotencia del consumidor - Todo dependerá del alcance de la bajada del petróleo - Y mientras, los ciudadanos pagan

ARIADNA TRILLAS 06/09/2008

Algunas mañanas, al gasolinero de la esquina la nueva era del petróleo caro le cuesta comentarios enojosos en el bar. ¿Nuevo récord del precio del *brent*, el barril de referencia en Europa? Pues: "¡Anda!, ¡que otra vez os vais a forrar!". ¿Qué pincha el precio del barril? Pues toca: "¡A ver si ahora también bajáis la gasolina!".

Lo explica un poco enfadado Vicente Nacher, miembro de la junta directiva y asesor de Presidencia de la Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio (CEEES), tras subrayar que el precio en el surtidor tiene más que ver con las petroleras que con los gasolineros. Pese a sus quejas, el consumidor se pregunta por qué llenar el tanque no cuesta mucho menos ahora que el precio del crudo afloja.

El barril de *brent* vale un 28% menos que en los máximos del pasado julio, en que superó los 146 dólares por barril. Y la reacción inmediata del consumidor es mirar cómo influye esa tendencia a la baja en el precio que marca el surtidor, aunque, en el mundo de la fruta, sea comparar peras con manzanas porque el precio de los carburantes no sólo depende de la cotización del crudo. Y esto es lo que ve: desde julio, la gasolina cuesta un 6,4% menos, y el gasóleo, un 10% menos. Es decir, que el precio del carburante ha bajado en dos meses una cuarta parte de lo que lo ha hecho el crudo.

Cuando el precio del petróleo escaló un 100% desde septiembre de 2007 hasta este julio, el de la gasolina lo hizo un 20,4% y el gasóleo, un 36,5%. La proporción de la subida repercutida en la estación de servicio no fue muy distinta a la de la bajada. ¿Significa eso que las petroleras son empresas y altruistas que se apresuran a trasladar las bajadas de precios de su materia prima al precio del combustible en el poste?

No. "El precio de los carburantes es rígido a la baja: cuando el crudo sube, las empresas ajustan rápido los precios, pero cuando baja, tardan más en bajarlos. Lo que ocurre es que las empresas quieren maximizar el beneficio, porque se aprovechan de que la demanda es inelástica, es decir, que si la gasolina es más barata, el consumidor estará muy contento pero no consumirá mucho más", explica Federico Steinberg, profesor de Economía de la Universidad Autónoma de Madrid (UAM) e investigador del Instituto Elcano.

Esa demanda constante tiene algunas salvedades. Y las vacaciones de verano, que lleva a sacar el coche a la carretera aunque menos en tiempos de crisis, es una de ellas. Los expertos consultados consideran que el paréntesis estival, en que en teoría sube la demanda de combustible, no facilita que las empresas bajen el precio.

La caída del consumo de gasolina y gasóleo en tiempos de vacas flacas están haciendo que los gasolineros y las petroleras se echen las manos a la cabeza (y el Gobierno, también, al ser un termómetro de la crisis): las ventas de combustible en España retrocedieron un 4% en mayo, poco más de un 10% en junio (dato distorsionado por el paro de los transportistas) y un 15% (gasolina de 95 octanos) y del 5% (gasóleo) en julio. La patronal de las gasolineras considera estas bajadas "alarmantes". "Este contexto de contracción de la demanda hace que, a medio plazo, a Repsol, que controla el 70% de las gasolineras, no le interese que los precios de la gasolina se mantengan muy altos", añade José Carlos Díez de Intermoney.

Uno de los motivos clave por los que las petroleras se toman su tiempo a la hora de trasladar bajadas es la incertidumbre y la volatilidad que rodean el precio del crudo. "Si los operadores creen que la bajada de precios del crudo es coyuntural, pues no repercuten la bajada en el precio de la gasolina, aunque soy de los que creen que la desaceleración mundial hará que los precios del petróleo bajen más", señala Vicente Pallardó, director del Observatorio Internacional de Coyuntura Económica.

La Agencia Internacional de la Energía (AIE) prevé que el precio del petróleo se moverá entre los 100 y los 110 dólares por barril a medio plazo. Ayer, el crudo cotizaba a 105. Antonio Canseco, consultor de FUELEC, es de los convencidos de que el precio del crudo caerá por debajo de los 100 dólares antes de fin de año, "pese a que habrá volatilidad". La depreciación del euro frente al dólar tras un largo periodo de fortaleza para la divisa europea favorece, además, la bajada del precio del petróleo, cuyas transacciones se hacen en dólares.

Otra razón clave por la que los traslados de bajadas de precio al surtidor suelen llevar su tiempo tiene que ver con la

obligación de las petroleras de contar con reservas estratégicas para cubrir el consumo durante 90 días y, en general, con los *stocks* de crudos adquiridos. A lo mejor, el producto final que se sirve en la gasolinera deriva de un cargamento de crudo comprado con los precios del *brent* por las nubes... o al revés. Y La petrolera saca entonces tajada. "¿A qué precio se compró el crudo que nutre las refinerías que luego elaboran los productos? Eso debería preguntárselo también el consumidor", sugiere el catedrático de la Universidad de Barcelona Mariano Marzo.

La explosión de la demanda de gasóleo -que se ha disparado en países como España y Francia hasta poder hablar tranquilamente de *dieselización*- también explica que su precio se haya encarecido. El 3 de septiembre de 2007, cada litro de gasóleo costaba, de media, 0,9 euros. Los últimos datos del boletín petrolero de la Unión Europea, que corresponden al pasado 1 de septiembre, elevan la cifra a 1,2 euros. El 70% de las nuevas matriculaciones de coches en España corresponde a vehículos diésel. A este cambio en el parque automovilístico español también podría atribuírsele, por otra parte, el citado menor consumo de gasolina, crisis aparte.

La Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) niega que exista problema alguno, piense lo que piense el consumidor. "Es una aberración comparar lo que sube el crudo con lo que sube la gasolina. Eso es ignorar un montón de cosas. Para empezar, que la mitad del precio del litro del combustible son impuestos", subraya Álvaro Mazarrasa, director de la AOP. Impuestos que deberán aumentar antes de 2012 para que la fiscalidad europea de hidrocarburos vaya todos a una (el gasóleo de automoción debe tener unos impuestos indirectos de 330 euros cada mil litros, cuando ahora son de 330 euros por mil litros). "A corto plazo, no lo subiremos, por la crisis", tranquiliza Hacienda.

Para las petroleras, lo que vale es comparar la curva de las cotizaciones internacionales de los combustibles con la de los precios de los carburantes antes de impuestos, "y ambas curvas históricamente siguen tendencias paralelas", dice Mazarrasa.

La proporción del 50% de impuestos sobre el precio total por litro se mantiene sea cual sea el coste del carburante, de modo que si, por ejemplo, baja el 25% el precio del carburante, eso sólo supone un 10% de la bajada en el precio del surtidor: no es lo mismo aplicar una misma bajada sobre un euro que sobre medio euro. En la composición de un litro de gasolina, un 10% son costes fijos de almacenamiento, transporte, existencias de seguridad, comerciales, amortización, más el margen mayorista y la remuneración al minorista. Sólo un 40% del precio corresponde al coste del carburante. Que no es el del crudo.

La formación de precios de los productos petrolíferos sigue un complejo recorrido. De cada litro de crudo se obtiene aproximadamente un 35% de gasolinas, un 40% de gasóleo, un 15% de fuel y un 10% de betunes, asfaltos y aceites. Cada uno de estos productos tiene sus correspondientes cotizaciones en los mercados internacionales. Hay que tener, además, en cuenta los gastos que supone el refinado, y el beneficio de las refinerías puede variar. Y, al margen de los impuestos, debe tenerse también en cuenta los márgenes de comercialización, que cubren los gastos originados de llevar el producto al consumidor final y el beneficio de los operadores, transportistas, gasolineros y distribuidores al por menor.

Según el Ministerio de Industria, cada litro de combustible genera un 15% de beneficio. Un 12% para la petrolera y un 3% para el gasolinero. Las estaciones de servicio y las empresas petroleras están atadas por contratos -en que se reparten comisiones al gasolinero y, según las condiciones contractuales, las responsabilidades- que a menudo les hacen andar a la greña. No están enamorados. Sus pugnas han derivado en algunas multas impuestas por el antiguo Tribunal de Defensa de la Competencia, que en 2001 multó con una sanción de 500 millones de pesetas (tres millones de euros) a Repsol, y a 200 millones de pesetas (1,2 millones de euros) por fijar el precio final de los carburantes en las gasolineras que operan en régimen de revendedores porque ello impedía la competencia.

"Pensamos que las petroleras no deberían apresurarse a la hora de trasladar las subidas del crudo, pero que tampoco deberían darse prisa en repercutir las bajadas", reflexiona Nacher desde la patronal gasolinera.

El Ministerio de Industria admite que "existen decalajes en los precios", y asiente cuando se le pregunta si estos decalajes en el tiempo "tienden a ser mayores en las bajadas que en las subidas de precios". También recuerda que estamos ante un negocio privado.

¿Qué puede hacer el Gobierno? Sobre si bajan o suben los precios, nada. "Estamos en un sector liberalizado, ya no hay sistema de precios máximos y la gasolina no baja porque no es obligatorio", recuerda Rubén Sánchez, portavoz de la organización de defensa de consumidores FACUA, quien sin embargo exige que el Gobierno "investigue a fondo la proporcionalidad de las subidas y las bajadas y nos diga que, si los precios no bajan, pudiera deberse a que existe un pacto ilegal en el sector para no bajar precios. Y conste que no acusamos de nada". Un portavoz de la Comisión Nacional de la Competencia (CNE) asegura que este organismo "se mantiene en actitud vigilante".

La Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) ha pedido al Gobierno que intervenga "sin más dilación" al

considerar que "los precios de los carburantes deberían haber bajado al mismo ritmo que el petróleo". Lleana Izverniceanu, su portavoz, precisa que "la OCU cree en la libertad de precios y no pide que se regulen. Sí constata que el nivel de competencia es muy deficiente y que las gasolinan suben a la vez que el crudo, pero que luego casi no bajan. Sólo son más baratas en los hipermercados". Para comprobarlo, la *web* de Industria dispone del Geoportal, donde pueden compararse todos los precios de los carburantes de todas las gasolineras de España.

<http://geoportal.mityc.es/hidrocarburos/eess/>

© Diario EL PAÍS S.L. - Miguel Yuste 40 - 28037 Madrid [España] - Tel. 91 337 8200
© Prisacom S.A. - Ribera del Sena, S/N - Edificio APOT - Madrid [España] - Tel. 91 353 7900