

## La escalada de los carburantes

### EVOLUCIÓN

#### Gasóleo A



En España  
**1,325**  
euros/litro  
(Francia  
1,396)

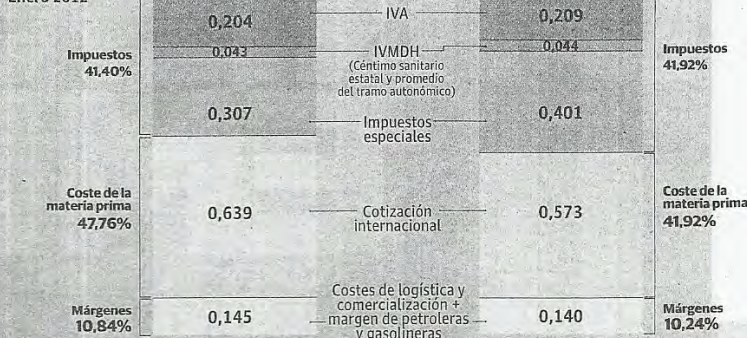
#### Gasolina



En España  
**1,378**  
euros/litro  
(Francia  
1,564)

Fuente: Boletín petrolero de la UE del 6 de febrero

### COMPOSICIÓN DEL PRECIO Enero 2012



# El gasóleo ya no es una ganga en España

El aumento de los impuestos y el alza del petróleo han disparado su precio hasta resultar ya más caro en algunas comunidades autónomas que en Francia

### EL MERCADO DEL PETRÓLEO



Las largas colas de camiones que se forman en las gasolineras españolas antes de cruzar la frontera con Francia podrían dejar de tener sentido. O más bien ese sentido. El precio del gasóleo en España se sitúa en 1,325 euros por litro de media, según el último Boletín Petrolero de la UE, cada vez más cerca de los 1,396 que marca en Francia. Pero ya hay comunida-

des autónomas como Valencia y Cataluña en las que el diesel se vende más caro que en el país vecino al alcanzar los 1,4 euros en algunas estaciones de servicio. En la gasolina todavía se mantiene la brecha, 1,378 a este lado frente a 1,56 al otro.

La principal razón de este fenómeno radica en que las administraciones españolas, acuciadas por las necesidades de contener su déficit, han visto en los carburantes una de las mejores vías para llenar su 'depósito' fiscal, que hace tiempo marca reserva. Cada vez más comunidades autónomas aplican el 'céntimo sanitario', un impuesto que grava las gasolinas y el gasóleo y que supuestamente se utiliza para financiar la sanidad pública. Ahora el Ministerio de Industria estudia

implantar el 'céntimo verde' para hacer frente al déficit de tarifa, la deuda de 24.000 millones de euros que el Estado mantiene con las eléctricas porque el recibo de la luz no cubre costes.

#### Exprimidos

«No nos pueden cargar con todos los agujeros. La sanidad, la luz, luego será el céntimo de la educación... No se puede exprimir más una vaca que ya está escuálida», se quejan los transportistas, que recuerdan que los carburantes rozan en España máximos históricos por la escalada del petróleo y la devaluación del euro. La gasolina está a un paso de su récord de 1,381, alcanzado en abril de 2011, y el gasóleo muy cerca de los 1,36 del pasado mes de enero.

Los impuestos ya suponen un alto porcentaje del precio de los carburantes. El 47,8% en el caso del gasóleo y el 41,4% en el gasóleo, aunque la presión fiscal es inferior a la media europea. El principal gravamen es el Impuesto Especial sobre Hidrocarburos, que en 2009 subió por última vez hasta situarse en 0,4 euros para la gasolina y

**En Valencia, que aplica el máximo del céntimo sanitario, el diésel alcanza los 1,4 euros por litro**

0,3 para el gasóleo. En este capítulo reside la única diferencia entre ambos carburantes y que otorga una ventaja al diésel de 10 céntimos -en Francia esa brecha es mayor y alcanza los 17-. Luego está el IVA, que se repercute al final, una vez sumados el resto de tributos, y que en 2010 se elevó al 18%.

Pero la partida que más está engordando es el Impuesto a la Venta Minorista de Determinados Hidrocarburos (IVMDH), más conocido como el céntimo sanitario, aunque ni es un céntimo ni hay garantía alguna de que se destine a la financiación de la sanidad. Lo bautizó así Alberto Ruiz Gallardón, que fue el primero en implantarlo en Madrid en 2002. Con la crisis, cada vez más comunidades lo están incorporando.

El impuesto consta de dos tramos: uno estatal de 2,4 céntimos y otro autonómico que puede llegar a 4,8. Las regiones con más dificultades para controlar el déficit no han dudado en imponer el máximo, 7,2 céntimos, más IVA. Es el caso de Valencia, a la que se sumará Castilla-León a partir del 1 de marzo. En el extremo opuesto, el País Vasco, Cantabria, La Rioja, Navarra y Aragón no aplican el recargo autonómico, aunque el debate está sobre la mesa en Euskadi. La lista, por tanto, podría reducirse todavía más.

«Esas diferencias entre regiones están causando graves distorsiones. Hay un efecto frontera porque los usuarios cruzan a las comunidades más baratas y el negocio se desploma en las gasolineras de las autonomías más caras. Además, los transportistas de largo recorrido sólo paran a repostar en los territorios más económicos», expli-

### ¿POR QUÉ SUBE

Petróleo al alza y euro a la baja

El petróleo, especialmente el Brent, la referencia en Europa, se ha encarecido estas últimas semanas por las tensiones en Irán y también por la ola de frío. Ahora cotiza a 117 dólares, en máximos en los últimos seis meses. Sin embargo, esta cota queda muy lejos del récord de 147 que alcanzó en 2008. Pero hay que tener en cuenta que el euro se cambiaba entonces a 1,6 dólares y ahora a 1,32. Traducido a euros, cotiza a 90, el mismo nivel que en 2008.

ca Álvaro Mazarrasa, director general de la Asociación de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), presidida por Josu Jon Imaz. En esta organización que aglutina a compañías como Repsol y Cepsa recuerdan que el céntimo sanitario está cuestionado por Bruselas y pendiente de resolución por parte del Tribunal de Justicia de la UE.

#### Cotizaciones al alza

Esta pesada carga fiscal recae sobre una cotización al alza del gasóleo y la gasolina en los mercados internacionales, empujados por el petróleo y la devaluación del euro, que no hay que olvidar que en el mundo del 'oro negro' todo hay que pagar en dólares. El barril de Brent, que el viernes retrocedió ligeramente hasta los 117 dólares, ha estado subiendo estas semanas sobre todo por el conflicto con Irán, después de que la UE aprobara un em-



### EL CÉNTIMO SANITARIO



\* Implantará el tipo máximo del tramo autonómico en marzo

Fuente: AOP

Céntimos/litro	
GASOLINA	GASÓLEO A
7,2	7,2
4,8	4,8
4,8	4,4
4,8	3,6
4,1	4,1
2,4	2,4

### PRECIOS MÁXIMOS DEL GASÓLEO

Fuente: Ministerio de Industria

Valencia	1.419
Cataluña	1.406
Madrid	1.391
Andalucía	1.390
Cast. La Mancha	1.389
Galicia	1.380
Extremadura	1.375
Cantabria	1.374
País Vasco	1.373
Asturias	1.373
Castilla y León	1.358
Baleares	1.354
Navarra	1.352
Aragón	1.352
Canarias	1.009

GRÁFICO ISABEL TOLEDO



NÚMERO PRIMO  
IGNACIO MARCO-CARDOLIO

## MUY CARO

El petróleo ha sido siempre un problema. Sobre todo, para los países que carecemos de reservas y estamos obligados a comprarlo fuera. Una buena parte de nuestro sistema de vida se sustenta en el uso masivo de ese producto. El transporte, la calefacción, los plásticos... son buenos ejemplos, aunque no los únicos. Como suele ser habitual, el mercado del petróleo atraviesa momentos convulsos. Esta vez, los motivos son las amenazas iraníes y los problemas sirios. Irán amaga con cerrar el estrecho de Ormuz, por donde pasa una buena parte de nuestros suministros y Siria no encuentra -y quizás sus dirigentes tampoco la deseen-, la fórmula de transitar hacia un régimen democrático.

No es probable que los iraníes intenten cerrar el estrecho y, si algún día lo intentaran, no serían capaces de llevar a cabo sus amenazas. Pero basta que se hable de ello, de la mera posibilidad, para que se desaten los nervios de un mercado bastante rígido y alteren los precios. Cuando los medimos en dólares todavía están relativamente lejos de su máximo histórico, pero, calculados en euros, se aproximan peligrosamente a él.

La pérdida relativa de valor del euro frente al dólar es una buena noticia para los exportadores de la zona, y después para toda la economía, pues alienta la esperanza de obtener un volumen de demanda suficiente para sostener sobre

el la actividad que necesitamos. Pero tiene la desagradable contrapartida de encarecer en la misma medida todas las importaciones. Y la experiencia nos demuestra que la demanda de petróleo es bastante rígida y poco sensible al precio, aunque la persistencia de la crisis empieza a doblarla.

Para el país, la solución solo pasa por el ahorro. Siempre decimos que la energía más barata es la que no consumimos y hemos hecho un esfuerzo financiero, probablemente, excesivo con las energías renovables. Pero la eficiencia global de nuestro sistema productivo -medido en cantidad de energía utilizada en cada unidad de producto producido-, es muy mejorable.

Y para los consumidores, lo mismo. El coche eléctrico ha venido para quedarse, pero su implantación será lenta y la sustitución de los carburantes actuales escasa. Mientras, asisten estupefactos al funcionamiento de las tarifas, cuya fijación constituye un arcano incomprensible. La suma del coste de producción, de distribución, los tipos de cambio, los márgenes empresariales, el IVA y los impuestos especiales emborronan la imagen fiel de los precios hasta desdibujarla por completo. Cuando alguno de sus componentes presiona al alza, el traslado al precio final es inmediato; pero, cuando sucede al revés, la rebaja se demora en exceso y se debilita por el camino. ¿No creen?

Lo cierto es que el gasóleo acumula una subida del 58% desde los mínimos que marcó en 2009. Uno de los colectivos más afectados por esta escalada es el de los transportistas. «La situación actual es mucho peor que en 2008. La carga ha descendido por la crisis y no tenemos capacidad para repercutir el aumento de costes. Y la morosidad se ha disparado. En Francia se obliga a pagar a 30 días pero nosotros cobramos a 120, eso si cobramos», se lamenta un portavoz de la patronal CETM, que aglutina a 35.000 empresas.

Todo son problemas para el sector. Desde el 1 de enero prácticamente ha desaparecido la bonificación del gasóleo profesional. «Se ha pasado de 1.400 euros al año a 50», advierten en Asetravi y se calcula que el centimo sanitario puede suponer 5.000 euros al año por autónomo. Hay comunidades como Valencia que devuelven a los transportistas el tramo autonómico. Otras como Castilla-León sólo la mitad. Pero únicamente a los vehículos pesados, no a los ligeros, lo que deja fuera a los repartidores. Es otro palo más en la rueda.

### EL PRECIO DE LOS CARBURANTES?

#### El gasóleo, más caro todavía

El gasóleo sale más caro que la gasolina en los mercados internacionales. La razón es que la demanda de gasoil es mucho mayor debido a la 'dieselización' del parque automovilístico en Europa y a que los países emergentes lo utilizan también para generar electricidad. Además, su consumo se intensifica en los meses de invierno cuando se usa para calefacción. El litro de gasóleo cotiza a 52,6 céntimos el litro frente a los 48,9 de la gasolina.

#### Los impuestos en España

La gasolina se vende en España a una media de 1,378 euros por litro frente a los 1,325 del gasóleo. Esta diferencia se explica porque el gasoil soporta menos presión fiscal que la gasolina. En concreto, la diferencia es de 10 céntimos por litro. Lo que ocurre es que hay veces que la escalada del gasóleo en el mercado internacional se come esta diferencia y su precio en el surtidor supera al de la gasolina, como ocurrió en noviembre de 2011 y en 2008.

#### El centimo sanitario

De cada litro de gasolina, un 47,8% del precio se va en impuestos. En el gasóleo el porcentaje es del 41,4%. Esta partida no para de crecer. El impuesto sobre Hidrocarburos subió en 2009 y el IVA en 2010. Pero lo que más está engordando es el impuesto a la Venta Minorista de Determinados Hidrocarburos, más conocido como el centimo sanitario porque lo aplican las comunidades autónomas para financiar la sanidad. Puede alcanzar los 7,2 céntimos.

#### ¿Y ahora el centimo verde?

Los surtidores de gasolina y gasóleo se han convertido también en la principal fuente de ingresos de unas administraciones con graves problemas para cumplir con las exigencias de déficit público. Las comunidades autónomas ya la están exprimiendo al máximo con el centimo sanitario y ahora el Gobierno central está estudiando implantar el centimo verde para hacer frente al déficit de tarifa, la deuda acumulada con las eléctricas.

bargo a partir del 1 de julio para obligar a Teherán a renunciar a su programa nuclear. La república islámica amenaza con bloquear el estrecho de Ormuz, por el que circula un tercio del consumo mundial de crudo. Por otro lado, el euro volvió a retroceder el viernes hasta quedar por debajo de los 1,32 dólares debido a las dudas sobre Grecia. La consecuencia: traducido a euros, el crudo cotiza a 90 el barril, cerca de los máximos de 2008.

Cabe preguntarse cómo es posible que el petróleo evolucione al alza en medio de una brutal crisis económica. De hecho, la Agencia Internacional de la Energía (AIE) volvió a recortar el viernes sus previsiones de consumo global de crudo para este año. Pero hay que tener en cuenta que los países emergentes siguen tirando de la demanda, en especial del gasóleo, aunque no hay que descartar

cierto componente de especulación. Los fondos de inversión aprovechan los momentos de convulsión en Oriente Próximo para apostar al alza.

Más a pie de surtidor, surge otro interrogante, ¿están las petroleras engordando sus márgenes en España? Según los datos de AOP, de cada litro de gasóleo un 41,4% son impuestos, otro 47,7% es el coste de la materia prima, y un 10,8% -14,5 céntimos- corresponde a los costes de co-

**«Las petroleras están subiendo el gasoil hasta igualarlo con el resto de Europa», dicen los gasolineros**

mercialización y logística, amortización... y a la remuneración de minoristas y mayoristas. ¿Pero cuánto termina en los bolsillos de petroleras y gasolineras y en qué proporción?

#### El margen de beneficio

«Nosotros nos llevamos una comisión fija de entre 5 y 7 céntimos por litro con independencia de cual sea el precio del carburante. De hecho, no nos interesa en absoluto que se encarezca porque entonces aumenta la comisión que tenemos que pagar a los bancos por el uso de la tarjeta de crédito. A más precio, más comisión», explica Víctor García, secretario general de Agrupación Española de Vendedores de Carburantes (Aevectar), que engloba a 2.500 estaciones de servicio. Con esos ingresos, añade, hay que pagar las nóminas, la amortización de las instalaciones, las inspecciones...

Las petroleras aseguran que se llevan todavía menos. Tan solo un centimo por litro. «Tenemos que destinar cerca de dos céntimos a mantener unas reservas estratégicas de 90 días», indica Mazzarra, que asegura que donde las compañías del sector hacen negocio es en el 'upstream', la explotación de los yacimientos del petróleo.

Sin embargo, Javier Bru, presidente de la Confederación Española de Estaciones de Servicio (CEEES) tiene la teoría de que las petroleras están subiendo progresivamente el precio del gasóleo a sabiendas de que tienen «un recorrido al alza hasta igualarlo con el resto de Europa», donde la presión fiscal sobre los carburantes es mayor. «Tienen la excusa perfecta en que España es uno de los países con mayor consumo de diésel se consume, un 80% frente al 20% de gasolina», añade.