

Ekonomia

LAS GASOLINAS, POR LAS NUBES

● Los combustibles baten máximos tras el paréntesis de diciembre provocado por ómicron ● La subida de costes y el desequilibrio entre oferta y demanda, algunas de las razones

Jorge Garma
NTM

BILBAO – La inflación domina el debate económico. El incremento de los precios es generalizado y, dentro de una tendencia imparale, una de las vertientes donde más se percibe es en los bolsillos de los conductores. Tras el paréntesis de diciembre, donde la irrupción de ómicron impactó de nuevo sobre la movilidad, las primeras seis semanas del año han devuelto a los carburantes a un panorama alcista que se explica por una conjunción de factores que, en unos casos vienen de lejos -oferta por debajo de la demanda-, pero también por otros de más reciente repercusión, como los elevados precios de otras alternativas energéticas y la crisis en Ucrania.

Esta semana, el precio de los combustibles ha marcado su segundo tope consecutivo después de alcanzar, a nivel estatal, los 1,558 euros el litro de gasolina, en tanto que el gasóleo está a 1,444 euros. No se veían unos registros así desde septiembre de 2012, cuando el litro de gasolina se vendió a 1,522 euros el litro, según las estadísticas del Boletín Petrolero de la Unión Europea. El gasóleo ha igualado esta semana su máximo histórico, que también procedía de aquella semana. En apenas siete días, los precios han crecido un 1,3% y si se toma como referencia lo que llevamos de año, la subida ha sido del 5,3%. Porcentajes que se disparan cuando la perspectiva retrocede hasta las mismas semanas del año pasado. Desde entonces, la gasolina ha aumentado casi un 32%, mientras que el gasóleo lo ha hecho en cerca de un 35%. El mayor aumento de toda la Unión Europea.

OFERTA Y DEMANDA En realidad, hay que mirar a noviembre de 2020 para delimitar el comienzo del actual ciclo desbocado de los combustibles. Pese a que el coronavirus golpeaba con dureza -e iba a seguir haciéndolo a lo largo de 2021-, la eliminación de muchas restricciones de viaje en todos los países de la Unión Europea y el anuncio de las primeras vacunaciones en diciembre reactivó la movilidad y el transporte y, por consiguiente, la demanda de carburantes. Se necesitaban combustibles y los grandes países productores, agrupados en la OPEP, lo sabían. Pero ni su oferta de bombeo de petróleo ni la de otros productores externos -Rusia- está al

mismo nivel de lo que se necesita, lo que termina provocando un encarecimiento de los precios finales. Además, las energías alternativas a los hidrocarburos-electricidad y gas-, a las que se apela cada vez con más frecuencia no solo por razones económicas sino también ecológicas, no han dado un respiro en los mercados ni, lógicamente, tampoco al consumidor, que se

encuentra cada vez más asfixiado por las subidas de precios. Y a todo esto se suma la crisis abierta entre Occidente y Rusia con Ucrania como escenario principal. La tensión militar se está trasladando a los mercados y los carburantes suelen ser uno de los primeros sectores en sufrir las consecuencias de la inestabilidad. En caso de que se abra un conflicto

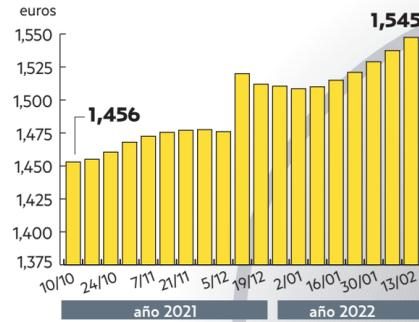
bélico, el mercado del petróleo podría verse arrastrado hacia un comportamiento aún más inflacionista, ya que habría que ver qué postura toman los diferentes países que componen la OPEP.

IMPUESTOS Uno de los aspectos más controvertidos es el que tiene que ver con la fiscalidad. El peso de los impuestos se sitúa en torno al 50% del precio final que desembolsa el conductor. Las tasas se descomponen en dos: el Impuesto sobre Hidrocarburos (IEH) y el IVA. El primero es de carácter fijo y consta de un tramo general -0401 euros por litro en la gasolina y de 0,307 para gasóleo- y de un tramo

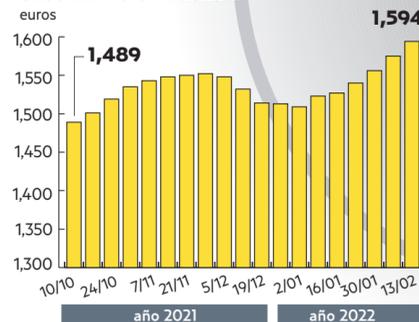
especial de 0,072 euros que se aplica por igual a gasolina y gasóleo. Al IEH se suma el IVA, que es del 21%. Al aumentar los costes de producción por la subida del propio petróleo y de los gastos de transporte, desciende el impacto porcentual de las tasas fijas pero crece la del IVA final que, al contrario que ha ocurrido con el que se aplica en la electricidad y el butano, no ha sido retocado.

El horizonte no se prevé diferente. Las subidas podrían sostenerse en los próximos meses e incluso agudizarse con el verano, cuando se incrementa la presión turística y se produzcan más desplazamientos por las vacaciones. ●

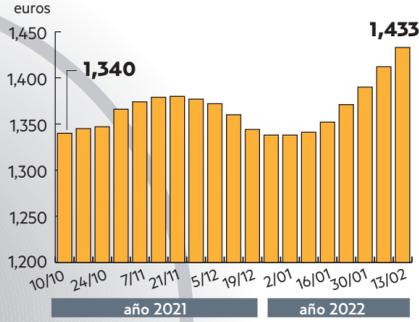
Gasolina 95 en el Estado



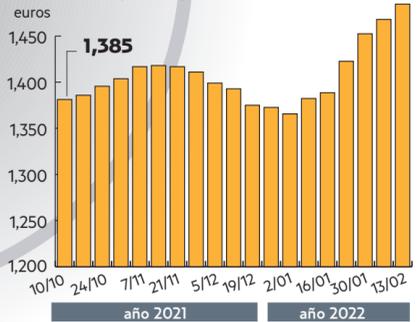
Gasolina 95 en Euskadi



Gasóleo A (diésel) en el Estado



Gasóleo A (diésel) en Euskadi



—Gráfico: Itxaso Mitxitorena

Euskadi, entre los precios medios más altos

Los conductores vascos son, de media, los que tienen que desembolsar más dinero, solo superados por los de Baleares

BILBAO – Euskadi es una de las comunidades donde los conductores están sufriendo de forma más directa en sus bolsillos el incremento de los combustibles. Según el informe 'Precios de carburantes y combustibles', que publica cada mes

el Ministerio para la Transición Ecológica, desde octubre del año pasado el consumidor vasco soporta los mayores precios medios con impuestos de la gasolina y el gasóleo de todo el Estado, solo superado por los de Baleares.

Hasta ese mes, Madrid era la segunda comunidad en esta tabla de costes, pero el aumento progresivo de los carburantes en la CAV ha hecho que el conductor vasco tenga que desembolsar un precio medio de 1,506 euros por litro de gasolina

y 1,377 por el gasóleo, según los datos de diciembre del citado informe. Y eso teniendo en cuenta la tregua que se produjo en diciembre por la irrupción de la variante ómicron, que hizo descender la demanda.

Las primeras seis semanas del año han devuelto a los carburantes a un camino alcista que deja el precio medio de la gasolina muy cerca de los 1,6 euros el litro, con el gasóleo rayando los 1,5. Basta con la comparativa de un año antes para ilustrar la pronunciada subida: entonces era

de 1,216 para la gasolina y 1,102 para el gasóleo o diésel. En el Estado, el precio medio en el pasado mes de diciembre era de 1,480 euros la gasolina y 1,347 el gasóleo, siendo Murcia la comunidad con los precios más bajos. Por Territorios Históricos, Gipuzkoa es el más caro de la península (1,541 euros), y en el Estado solo las Baleares tienen unas tasas más onerosas. Bizkaia ocupa la séptima posición en la tabla provincial por precios medios (1,500) y Álava la undécima (1,499).-J.G.

Un panorama sin previsión de descenso en los precios a corto plazo

La reactivación de la movilidad por la mejora en la crisis sanitaria empujará al alza los costes

J. Garma
NTM

BILBAO – Desentrañar las causas y consecuencias del incremento de los precios de los carburantes es un ejercicio que necesita atender a variables de tipo económico, pero también de corte geoestratégico y social. Alejandro Bello e Ignacio Contín son profesores titulares de Organización de Empresas de la Universidad Pública de Navarra e investigadores del instituto de análisis financiero INARBE. Especialistas en el ámbito de la energía, ambos consideran que hasta que no se produzca un reequilibrio entre la oferta y la demanda no se atisbará una relajación en los precios de la gasolina, que incluso creen que "a corto plazo" podrían superar los 1,8 euros.

Para explicar el actual contexto de los precios lo primero es echar un vistazo a la evolución del barril Brent de petróleo. "Ha pasado de los 18,3 dólares en abril de 2020 a los 86,5 en enero de este año, es decir, un incremento del 370%", indica Alejandro Bello. Pero luego existen también otros aspectos que tienen una fuerte influencia. Por ejemplo, los costes de distribución y los márgenes de beneficio comerciales, que generan una dispersión de precios "que pueden alcanzar hasta un 20% de diferencia" en función de factores como la localización de la estación de servicio o si pertenece a una marca reconocida. "La presencia de más o menos operadores tradicionales como son Repsol o Cepsa, la presencia de gasolineras independientes o la presencia de hipermercados explican en gran medida este comportamiento de precios. Diversos estudios, incluidas nuestras investigaciones, demuestran que hipermercados y estaciones de servicio independientes favorecen una competencia más intensa y precios más bajos", subraya Ignacio Contín.



Supermercados y estaciones independientes han estimulado la competencia. Foto: E.P.

A juicio de ambos, una de las claves está en el comportamiento de la OPEP. "Los países productores, que controlan la oferta, tras un periodo prolongado de precios bajos, están recuperando rentas perdidas en gran medida anunciando que ante la presión de demanda no aumentarán los niveles de producción al ritmo de la demanda", lo que favorece el comportamiento al alza de los precios al convertirse el petróleo en un producto más escaso, indica Bello.

El desbocamiento de los precios de los combustibles fósiles no viene aparejado del empuje de otras vías energéticas. El coche eléctrico avanza, pero lo hace de manera tímida. Y aún persisten muchas incógnitas sobre la evolución general de la economía en 2022, con previsiones de crecimiento que se revisan cada semana. "En otros escenarios pasados, esa misma situación [desequilibrio entre oferta y demanda] generaba una activación de búsqueda de

sustitutos alternativos a los hidrocarburos, principalmente para el transporte, ya que, en escenarios de precios altos de combustibles, otras fuentes alternativas pueden ser más rentables. Sin embargo, en el contexto actual, la incertidumbre y los elevados precios de la electricidad o el alto coste de vehículos con tecnologías alternativas, como vehículos eléctricos, híbridos, o hidrógeno, hacen que las energías alternativas para el transporte tengan una tasa

de penetración muy baja, a pesar de las notables mejoras tecnológicas que se vienen desarrollando" destaca Ignacio Contín.

MÁS SUBIDAS De cara al futuro inmediato no se vislumbra un alivio para el conductor. A juicio de Alejandro Bello, existen factores que van a seguir motivando el auge de los precios, como "la presión de demanda conforme se avanza hacia el fin de la pandemia, así como las tensiones internacionales", que empujan los precios al alza por la escasez. Además, explica Ignacio Contín, "el comportamiento de la demanda en España tiene una cierta estacionalidad impulsada por el turismo y las mejoras en las condiciones climáticas, que propician más desplazamientos a partir de Semana Santa", lo que hace previsible que a corto plazo los precios sigan subiendo. ●



"Los países productores no están aumentando su oferta al mismo ritmo que la demanda"

ALEJANDRO BELLO
Profesor de la UPNA



"Pensar en un escenario de precios que superen los 1,8 euros el litro sería razonable"

IGNACIO CONTÍN
Profesor de la UPNA



"La transición energética tiene un coste y se está viendo en las subidas de los carburantes"

MASSIMO CERPELLI
Profesor de Deusto Business School

Rebajar el IVA, una solución de difícil encaje

El Gobierno redujo el año pasado el IVA de la luz, pero los carburantes tienen una consideración fiscal distinta

BILBAO – "Esto se veía venir", resume Massimo Cermelli, profesor de Economía de la Deusto Business School, para referirse al descontrol en el mercado de los combustibles. En su opinión, la reactivación económica tras superarse el pico de la

sexta ola de la pandemia y el hecho de que la demanda global esté por encima de lo que los productores petrolíferos ofrecen diariamente al mercado están provocando una espiral de precios que va a ser difícilmente contenible a lo largo de 2022.

Cermelli también apunta otras circunstancias que están dentro del encarecimiento general, como la crisis de suministros que está dañando a la industria occidental, así como la depreciación sufrida por el euro el año pasado, que está encareciendo

todas las importaciones. Y sin olvidar la progresiva penalización que se va a aplicar a los combustibles fósiles. "La transición energética tiene un coste, y eso se está viendo en las subidas de los carburantes", apunta el docente.

¿90 EUROS EL DEPÓSITO? Con los actuales baremos, llenar un depósito de 55 litros cuesta cerca de 86 euros, pero Cermelli no descarta que alcance los 90. Sobre la fiscalidad, el profesor de Deusto Business School

advierte de que una de las claves podría estar en modificar el IVA, actualmente en el 21%, tal y como se hizo en el mercado de la luz, donde el Gobierno lo rebajó al 10%. No obstante, subraya, resulta improbable, porque la gasolina no tiene la misma categoría de bien básico que la electricidad para los hogares. "Hasta el ecuador de este año creo que seguiremos en estos niveles de precios, aunque a partir de ahí podrían subir de nuevo porque en verano suele ocurrir", concluye.-J. Garma