

El precio de los carburantes está sembrando el descontento entre los españoles. En lo que va de año, el diesel se ha incrementado en un 12,37% para quedar situa-

do en las inmediaciones de las 100 pesetas por litro, (98,197 el pasado octubre, según datos del Boletín Petrolífero de la UE). En cuanto a la súper, la subida ha sido de un 4,79%. Sus

precios bajaron en febrero, junio y agosto con respecto al mes precedente, pero las seis subidas restantes han compensado con creces aquellos modestos recortes.

El caro artificio del precio de la gasolina

El valor de los carburantes se fija mediante un sistema en el que sistemáticamente pierde el cliente

FERNANDO PESCADOR • BRUSELAS
La inflación hasta el mes de agosto ha subido en España, el 1,89% según datos de Eurostat, el servicio estadístico de la UE, que expresa el IPC de los Estados miembros en deflactor, con base 100 en 1985.

El Gobierno y el sector distribuidor y de refino han justificado la evolución del valor de los derivados del petróleo apelando al encarecimiento del precio del crudo en origen, y a la revalorización del dólar. Tales explicaciones, sin embargo, distan mucho de ofrecer una visión ecuánime y coherente de lo que está pasando en el mundo de los derivados del petróleo; del por qué, de verdad, los precios de los carburantes suben en España como lo están haciendo.

Desde 1990 España utiliza una fórmula concreta para fijar los precios máximos de la gasolina. El gasóleo de automoción, que seguía lo establecido por dicho sistema, se encuentra en régimen libre desde el pasado 15 de junio.

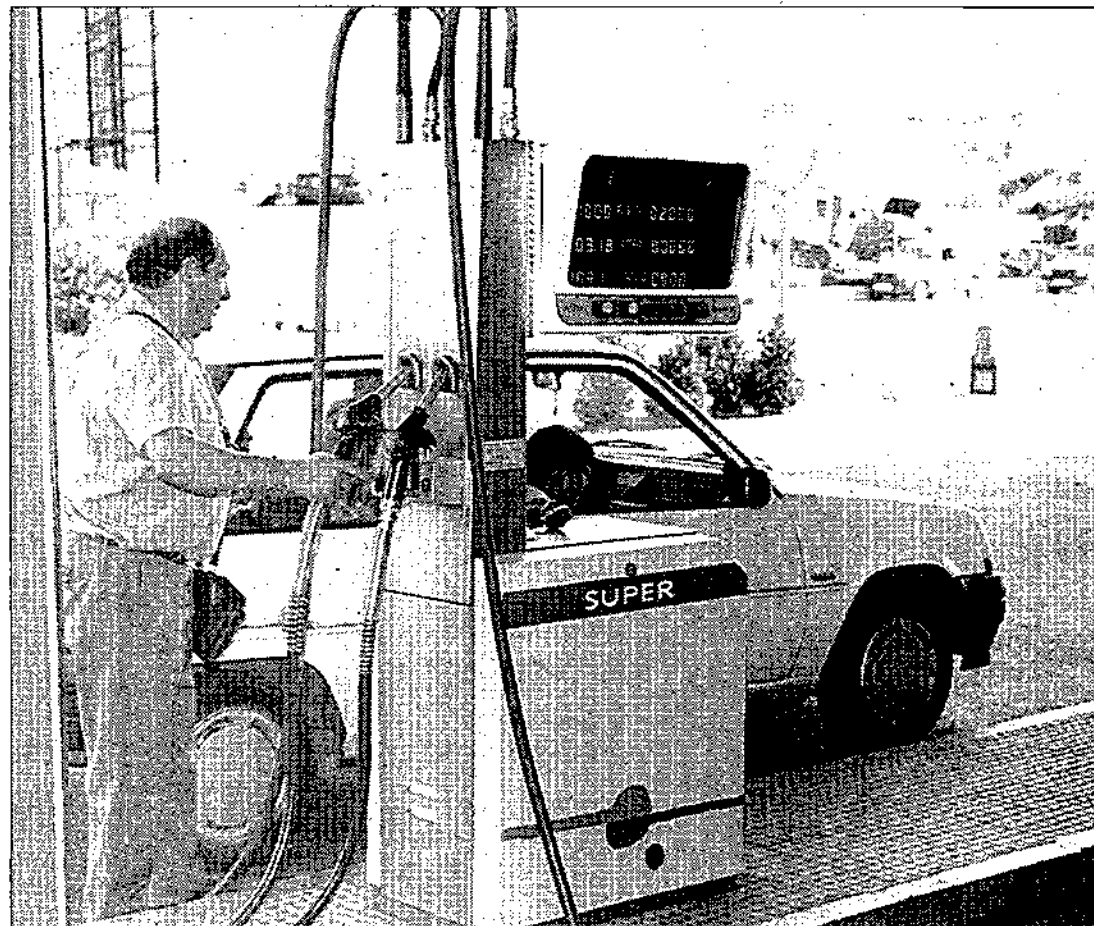
Del análisis de la fórmula de fijación de precios susodicha, y de la evolución seguida por los carburantes en otros países europeos, con los que España se compara, no puede extraerse otra conclusión que si los precios de la súper y del gasóleo de automoción suben... es porque las cosas han sido preparadas para que no pueda suceder de otra manera.

De entrada, resulta algo exagerado atribuir al mercado la subida en España de unos productos, como la súper o el gasóleo, en cuyos PVP los impuestos representan (datos de octubre) el 67,6% y el 60% respectivamente. La realidad es que la tributación (el impuesto especial, que actualmente es de 64,8 pesetas por litro de súper, y 43,2 pesetas por litro de diesel, más el IVA del 16%), se incorporan al producto en España después de efectuados una serie de cálculos sobre la base de una fórmula bastante complicada, aunque transparente, que el Gobierno puso en aplicación en 1990, junto con el régimen de precios máximos.

El mercado del spot

El gasóleo de automoción ha abandonado dicho régimen de precios máximos, pero no para moderar su encarecimiento: el pasado septiembre subió un 6,23% con respecto al mes anterior. Hoy por hoy, se cotiza en surtidor un 34% por encima de su tasación de enero de 1992, cuando la peseta no había sido aún sometida a las sucesivas devaluaciones de aquel año y siguientes.

La súper, por su parte, se ha encarecido un 27,44% desde enero de 1992 hasta la fecha,



Los precios de los carburantes varían semanalmente y casi siempre al alza./EFE

cuando la inflación lo ha hecho en un 19,22% a lo largo del periodo referido.

El problema está en la fórmula, y en las prácticas de conveniencia, cuando no manifiestamente oligopolísticas, seguidas por el sector del refino para fijar sus márgenes, que en el pasado llevaron al Gobierno francés a protestar abiertamente porque sus objetivos de inflación corrían peligro.

España, como los demás socios de la UE, se refiere a los precios del mercado spot de Rotterdam, y también al de Génova, para nutrir su fórmula de precios. Lo hacen igual los operadores para establecer sus márgenes. Los mercados spot son los más caros. Se aprovisiona de crudo o de refinados en ellos sólo aquel al que, por circunstancias imprevistas, no le queda otro remedio. El pasado 21 de octubre, la tonelada de gasolina súper costaba en Rotterdam (cotización FOB según Platt's Oilgramm Barges) 240,5 dólares y 237,5 dólares la de gasoil.

Dado que una tonelada de súper equivale (por densidad) a 1.350 litros, y que un barril de petróleo son 158,99 litros, se deduce que el barril de súper, en Rotterdam, valía el pasado 21 de octubre 28,32 dólares.

El diesel estaba más caro. Su densidad hace que una tonelada del producto equivalga a 1.186 litros, lo cual daba de resultado un precio de 31,84 dólares por barril la fecha referencia.

Pero ni España ni los demás socios comunitarios se aprovi-

sionan de petróleo en Rotterdam. Lo hacen en mercados regulados, en los que el precio es muy inferior. A España, por ejemplo, el aprovisionamiento de crudo el pasado mes de julio, (últimos datos disponibles en Bruselas), le costaba 19,47 dólares por barril de crudo.

Es imposible calcular cuántos litros de gasolina da un barril de crudo, pues en el resultado final incide la capacidad de refi-

El mercado no es el que fija el precio final, según los análisis realizados sobre la financiación del sector

no de cada planta procesadora. Valga como referencia, en cualquier caso, que a España se le ha encarecido el costo medio de aprovisionamiento de crudo un 22,38% desde marzo de 1992, cuando el barril le salía por 15,91 dólares. Queda claro que la referencia a los mercados spot produce, necesariamente, un precio mucho más alto que el que correspondería si los refineros, o el Gobierno, consideraran el costo real de aprovisionamiento de crudo.

Pero no es la referencia al mercado spot la única problemática, a la hora de enjuiciar la legitimidad de unos precios constantemente al alza en el

sector de los carburantes españoles. Está también la relación que se establece, en la fórmula de referencia, con 6 socios de la Unión Europea: Francia, Alemania, Bélgica, Holanda, Reino Unido e Italia. Resulta que España contabiliza el precio de la súper en esos países (antes del verano también el del gasóleo de automoción) para sacar la media, que se incorpora a la fórmula.

El cálculo se efectúa en divisas de los países correspondientes, a las tasas de cambio establecidas. Esto significa que las espectaculares devaluaciones que ha sufrido la peseta desde 1992 se han incorporado al precio de la gasolina y el gasoil españoles por la puerta de atrás, a través de una traducción de divisas que no tiene absolutamente ninguna relación con el mercado del crudo y sus derivados. España, como todo el mundo, compra el crudo en dólares de Estados Unidos, no en francos franceses o en liras italianas.

¿Qué quiere decir todo esto? Pues que a la gasolina y al gasóleo, en España, se les ha imputado una devaluación de la peseta respecto al franco belga del 32,79%, del 33,13% con respecto al marco alemán y del 24,99% con respecto al franco belga, que son los diferenciales existentes entre los valores de las divisas mencionadas el 1 de enero de 1992 y el día de hoy. Y ello es así porque se consideran, en la fórmula, los precios vigentes en los países de referencia para los carburantes en moneda nacional.

Los sindicatos consideran una declaración de guerra el anuncio de cierre de Hunosa en el 2002

AGENCIAS • MADRID

Los sindicatos manifestaron ayer que consideran una «declaración de guerra» el anuncio hecho por el Gobierno sobre el cierre de Hunosa en el año 2002. El portavoz de la Federación de Industrias Afines de UGT, Antonio Ferrer, dijo que si no hay una pronta rectificación, los sindicatos responderán de forma contundente, con movilizaciones y paros.

Ferrer afirmó que el Gobierno con el desmantelamiento de Hunosa lo que pretende es favorecer, básicamente, a los grandes grupos del sector eléctrico. En su opinión, esta medida se enmarca «no ya dentro de esa escalada de privatizaciones indiscriminada que está realizando desde que el PP accedió al poder, sino de un proceso de liquidaciones de empresas públicas». Además, a su juicio, esta medida supone una agresión a la sociedad asturiana puesto que actualmente el peso del carbón en la economía regional es fundamental. «Los efectos en términos de empleo y de cohesión social serían dramáticos si finalmente se cierra Hunosa». En parecidos términos se manifestó el portavoz de la Federación del Metal de Comisiones Obreras, Ramón Górriz, quien añadió que su sindicato no toleraría el cierre de ninguna empresa pública.

Igualmente, Sergio Marqué, presidente del Gobierno regional de Asturias se ha manifestado indignado por la medida. También el presidente de este mismo partido en la comunidad autónoma y el resto de los grupos políticos han rechazado el proyecto. Desde el partido socialista, se acusa al Gobierno de Madrid de hipocresía y de «empezar a descubrir las verdaderas intenciones del Partido Popular, que primero dice que no sobra ningún minero en Hunosa, y ahora pretende cerrar la empresa».

Fondo de 70.000 millones

El ministro anunció el viernes que en el horizonte del año 2000 se procederá a iniciar el cierre de Hunosa a cambio de la aportación de un fondo de 70.000 millones de pesetas durante tres años, indicando que de este hecho tenía conocimiento el presidente del Principado. Inicialmente, la clausura de esta empresa estatal estaba prevista para el año 2006. El ministerio de Industria pretende paliar con inversiones públicas el efecto que para la zona tendría la desaparición de la mayor empresa minera de España, y la que más empleo proporciona en la región, con más de 9.300 trabajadores.

La inyección de fondos públicos para industrializar el área sería de unos 70.000 millones de pesetas hasta el año 1999. La empresa Hunosa se sostiene gracias a las subvenciones del Estado. El año pasado perdió 45.000 millones y, además, las aportaciones de fondos públicos para prejubilaciones alcanzaron los 30.000 millones.