

Economía

Las refinerías de la UE cambian gasóleo por queroseno para conjurar la crisis

Las petroleras centran sus esfuerzos en el combustible para aviones, donde la escasez por el cierre de Ormuz es máxima y la rentabilidad se dispara

IGNACIO FARIZA
MADRID

Un anglicismo de tres palabras, que bien podría estar sacado de una película de ciencia ficción, resume a la perfección la forma de operar de las refinerías europeas desde hace semanas: *max jet mode*. Todos los esfuerzos se encaminan a aumentar la producción de combustible para aviones (*jet fuel*, en inglés), el nudo gordiano de la crisis energética desatada por el inédito bloqueo de Ormuz y que, de no resolverse pronto, amenaza con desembocar en un caos sin precedentes en los cielos continentales. La escasez está ahí, al acecho.

Son varias las petroleras que han admitido en los últimos días este cambio de patrón en sus operaciones para espantar los numerosos y crecientes fantasmas que se ciernen de cara al verano. "Por decirlo claro, todas las refinerías europeas están operando en modo de máxima producción de queroseno", reconocía a finales de abril el jefe de Shell en Países Bajos, Frans Everts. Bajo su paraguas está la mayor instalación de este tipo en el Viejo Continente, Pernis (a un paso de Róterdam), clave para el suministro de combustibles en el Benelux y en buena parte del centro y el norte de Europa.

Pocos días después era el consejero delegado de Repsol, José Jon Imaz, quien deslizaba que sus cinco refinerías en España tienen hoy una capacidad de producción de queroseno un 25% superior que hace solo tres meses. "Con eso, no solo seremos capaces de proveer a nuestros clientes, sino que también podremos ofrecer una producción adicional en caso de que se produzca cualquier problema o disrupción por parte de otros operadores", apuntaba en una conferencia con analistas. Su apuesta, completa un portavoz de la compañía, es producir menos lubricantes



Una mujer pasea en bicicleta frente a la refinería Pernis, de la petrolera Shell, a un paso de Róterdam (Países Bajos). AFP

y fuelóleo, y más queroseno. Un camino similar está siguiendo la segunda mayor petrolera española, Moeve. "Estamos operando focalizados en maximizar la producción de queroseno", confirman desde la antigua Cepsa, que tiene dos grandes centros de transformación de crudo en carburantes, en La Rábida (Huelva) y en San Roque (Cádiz).

"Los refinadores europeos están optando por una combinación de estrategias de optimización en todos los frentes para aumentar la disponibilidad de combustible de aviación", desarrolla Nikhil Dubey, analista de Kpler especializado en refino. Una nueva pauta, dice, que se puede seguir sobre todo en las plantas complejas y modernas, dos atributos que comparten buena parte de las refinerías españolas, más flexibles y versátiles que en otros rincones del continente. Detrás de este nada habitual giro en las operaciones de las refinerías continentales está tanto la urgencia por

tapar –aunque sea parcialmente– el boquete dejado por la salida del queroseno que antes procedía de Oriente Próximo como la también evidente maximización del derivado que, por mucho, más dinero está dejando en su cuenta de resultados.

Cancelaciones

Los precios internacionales del queroseno se han duplicado desde el pasado 28 de febrero, cuando Donald Trump y Benjamín Netanyahu, dieron la orden de atacar Irán. En paralelo, los beneficios de las refinerías cabalgan hoy en su nivel más alto desde la invasión rusa de Ucrania. De lastre, en fin, a gran catalizador en las cuentas de resultados de las petroleras.

Si en el aciago 2022, el sector europeo de refino privilegiaba la producción de diésel, hoy es el turno del queroseno. Varias aerolíneas europeas, entre ellas gigantes como Lufthansa y KLM, han anunciado miles de cancelaciones para ahorr

rar carburante, y la Agencia Internacional de la Energía ha advertido de que las reservas de combustible para aviones en el Viejo Continente alcanzan únicamente hasta finales de mayo.

"Este movimiento de las refinerías tiene todo el sentido, porque la mayor preocupación europea es el queroseno, que venía en gran medida de Oriente Próximo; Europa, en cambio, no tiene ningún problema en gasolina y el diésel viene en gran medida de Estados Unidos", explica por teléfono Jorge León, jefe de análisis geopolítico de la consultora noruega Rystad Energy. Con todo, matiza, el margen de estas instalaciones para pasar de

El cierre de refinerías se ha traducido en mayor dependencia de Rusia y EE UU

un combustible a otro es solo "limitado". Sin visos de reapertura inmediata de Ormuz, la preocupación por el queroseno va a más. El 40% de la demanda europea se cubría con barcos que atravesaban ese estrecho. Estos suponían, a su vez, la mitad de las importaciones totales de los Veintisiete. "La disponibilidad y la capacidad operativa del sector europeo de refino deben maximizarse para satisfacer la demanda actual, especialmente de combustibles de aviación", urgía la Comisión Europea a finales de abril.

Al norte del canal de la Mancha, el Gobierno británico también acaba de llamar a las cuatro refinerías que operan en el país a acelerar al máximo su política de centrarse en el queroseno en detrimento de otros hidrocarburos. El Reino Unido es uno de los grandes países europeos más expuestos a la sequía total de queroseno procedente desde Oriente Próximo: cubriría casi la mitad antes de la guerra. En Francia, esa cifra es aún mayor: de más del 70%, según las cifras de Kpler.

Al margen de lo más urgente, con unas próximas semanas que serán críticas, la crisis de Ormuz deja entrever una realidad incómoda. En los últimos tiempos, la mayoría de países europeos han ido cerrando refinerías. Una decisión que responde tanto a la preocupación ambiental –son instalaciones muy contaminantes– como a la lógica reducción en el consumo futuro de carburantes a medida que la electrificación gana tracción en el transporte por carretera.

Estos cierres se han traducido en una dependencia mucho mayor del exterior: de Rusia, hasta la invasión de Ucrania; del Golfo; de la India; y de unos Estados Unidos cada vez menos fiables. Un deporte de alto riesgo en una época, esta, atravesada por las guerras y la convulsión geopolítica.

EE UU e Irán negocian una propuesta para acabar la guerra

A. PITA / M. VIDAL LIY
JERUSALEN / WASHINGTON

La montaña rusa de tensiones y diálogo en la que ha derivado el alto el fuego entre Irán y EE UU ofreció ayer, a punto de cumplir un mes, un horizonte de fin de la guerra o, al menos, de avance hacia la desescalada tras días de tensión en torno a Ormuz. Washington y Teherán están "cerca" de firmar un memorando de entendimiento de una página que declararía el fin del conflicto bélico y daría paso a 30 días para negociar un acuerdo detallado que permita reabrir el vital estrecho, limitar el programa nuclear iraní y retirar las sanciones estadounidenses, según adelantó el portal Axios citando a dos funcionarios estadounidenses y confirmó una fuente paquistaní. Teherán está "evaluando" la propuesta, cuya mera revelación hizo caer con fuerza el precio del petróleo. Donald Trump volvió a mezclar esperanza, amenazas y escepticismo al hablar de la posibilidad de acuerdo.

Las fuentes citadas por Axios señalan que las partes nunca habían estado tan cerca de alcanzar un pacto desde que EE UU e Israel atacaron masivamente Irán y matasen a su líder supremo, Ali Jameneí, el 28 de febrero.

"Asumiendo que Irán acuerda ceder lo que se ha acordado, que es, quizá, asumir mucho, la ya legendaria *Furia Épica* [el nombre que ha dado Estados Unidos a su ofensiva] habrá acabado, y el muy efectivo bloqueo permitirá que el estrecho de Ormuz quede abierto a todos, incluido Irán", escribió Trump en su red social. Tras la cal, echó una palada de arena: si Teherán no acepta la propuesta, "empezará el bombardeo y será a un nivel e intensidad mucho mayores que antes". Era el enésimo bandazo del republicano en una guerra que ya dura mucho más de lo que él se prometía al aprobarla.