

El descenso del coste del crudo tardará en llegar al surtidor. La subida del diésel ya ha absorbido parte de la rebaja fiscal

El cuello de botella que mantendrá alto el precio de los combustibles

CAIO MATTOS

Madrid

El Gobierno renunció a más de 1.000 millones de euros de recaudación en los próximos tres meses con la rebaja del IVA (del 21% al 10%) y del impuesto especial sobre hidrocarburos. Pero el mercado ha tardado menos de dos semanas en comerse parte del alívio que nota el ciudadano.

El precio en los surtidores de gasolina bajó solo un 0,25% en la semana que concluyó este lunes, según datos publicados ayer por la Comisión Europea, mientras que el diésel subió un 2%, a pesar de que en ese período el petróleo *brent*, referencia internacional, bajó de precio ante las expectativas de recuperación del suministro. El gasóleo (que usan seis de cada 10 vehículos) está ahora menos de un 4% por debajo del precio previo a la rebaja del IVA.

La factura del surtidor sube como un cohete y baja como una pluma, un dicho ya instalado en la cultura popular que también se cumple en los mercados. Tras el anuncio de alto el fuego entre EE UU e Irán, los contratos de gasolina en Rotterdam, el equivalente del *brent* para los productos refinados en Europa, apenas han caído un 7% y los de diésel, un 11%. El desplome del petróleo superó el 13% el miércoles, pero ayer, la tendencia cambió y subió de nuevo hasta los 96 dólares ante la persistencia en el bloqueo de Ormuz y las dudas.

“Cuando hay un riesgo, el precio sube rápidamente para asegurar el aprovisionamiento, pero la bajada es progresiva”, precisa Miguel Ángel Vicente González, director de Gestión de Energía en la consultora energética española NTT DATA. Y se espera que la tensión persista: los precios de los refinados a medio plazo (entre cuatro y seis meses) también bajan más despacio que los del petróleo crudo.

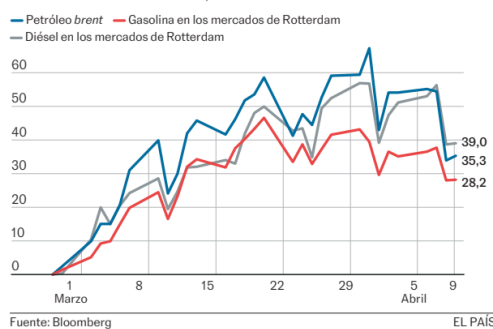
“El *brent* [referido al mercado



Un hombre reposta en L'Hospitalet de Llobregat. ALBERT GARCIA

La gasolina sube como un cohete y cae como una pluma

Evolución del precio del petróleo *brent*, de la gasolina y el diésel en los mercados de Rotterdam, la referencia europea. Base 0



Fuente: Bloomberg

EL PAÍS

de futuros] no soluciona el problema de quien necesita petróleo hoy”, señala Allen Good, director de análisis de renta variable de Morningstar. “El verdadero motor del precio de la gasolina es el que se paga en las refinadoras”, añade. Ellas, y no las Bolsas, concentran la mayor parte de los costes de producción, que a su vez representan más de un tercio del

precio de los combustibles en España; el resto son impuestos, otros costes y márgenes.

El desacople entre la gasolina y Wall Street es, literalmente, una cuestión de tiempo. El *brent* es un activo que se negocia en los mercados financieros, como una acción. Esto no solo sirve a la especulación, sino que también resulta útil para que vende-

dores o compradores se protejan de las oscilaciones de los precios. Pero las refinadoras necesitan petróleo de verdad, descargado de petroleros o recibido vía oleoducto. En condiciones normales, el precio que pagan por este barril físico apenas difiere del *brent*. Ahora bien, el bloqueo del estrecho de Ormuz ha supuesto una gigantesca interrupción de estos flujos.

Así, desde el inicio de la guerra los precios de entrega inmediata se han disparado mucho más rápido que los futuros, con la urgencia por asegurar suministros o compensar los que se han perdido: El *brent* de entrega inmediata ha marcado récord histórico en 144 dólares frente a los 119 del futuro, con un alza del 80% en la guerra frente al 65%.

Además, los productos refinados, como gasolina, diésel o combustible para aviones, han sufrido la escasez por partida doble: no solo por las menores exportaciones de petróleo crudo hacia las refinadoras europeas o asiáticas, sino también porque el Golfo es una zona repleta de refinadoras que con Ormuz cerrado tampoco pueden dar salida a su producción.

“El precio en las refinadoras refleja la dura aritmética de los cargamentos que deben asegurarse y trasladarse de inmediato”, explica Carsten Brzeski, responsable global de análisis Macro de ING Research. Al margen de las Bolsas, las refinadoras operan con estos plazos más cortos, con contratos de menos de un mes a menudo con el barril ya en el buque. Muchos acuerdos de suministro permiten desviar parte del cargamento si durante el trayecto aparece un comprador dispuesto a pagar más, cláusulas cuya aplicación se ha intensificado en momentos de escasez. La ley de la selva del mercado ha llegado al mar.

“Las refinadoras asiáticas están pujando de forma agresiva por barriles del Atlántico, elevando los diferenciales físicos por encima del *brent*”, señala Good. El volumen de crudo acumulado en buques dispuestos a cambiar de comprador se encuentra a niveles altísimos, apunta Bloomberg Intelligence en un informe de este miércoles, a medida que las existencias de las refinadoras se desploman. Aunque Irán reabriera el flujo de forma plena, añaden, el impacto no desaparecería de inmediato.

ciación a Bruselas de varios gobiernos, entre ellos el español, para que contemple esta medida en el abanico de opciones de respuesta que prepara el Ejecutivo de la UE desde hace semanas y no acaba de ver la luz. Lo que no contempla por ahora la Comisión es suspender las reglas fiscales que darían margen a los Gobiernos para recurrir al gasto público sin temor a sanciones por un déficit excesivo.

“Varios países han enviado una carta a la Comisión pidiéndole [que recoja] esta medida. Nosotros ya propusimos un im-

puesto así durante la crisis pasada”, admitió Dombrowskis cuando respondía a los parlamentarios sobre cuál era la posición de la UE sobre la reclamación de España, Alemania, Austria, Italia y Portugal para que se recomiende una tasa especial a los beneficios extraordinarios de las empresas energéticas. A continuación recordó a estos países que para dar este paso no necesitan el aliento de la Comisión, que pueden darlo si lo desean porque “es un impuesto directo y es competencia de los Estados miembros”.

La guerra en Irán desviará 4.200 millones al turismo en España

CARLOS MOLINA

Madrid

Exceltur, el *lobby* en el que están representadas 29 de las mayores empresas del sector turístico como Iberia, Renfe, Meliá, Iberostar o Riu, pronostica que el impacto de la guerra en Irán traerá beneficios y perjuicios para la economía española a lo largo de este año.

En un balance presentado ayer, la institución calcula que el trasvase de viajeros, fundamentalmente británicos, alemanes o italianos, que tenían pensado viajar a países como Turquía o Egipto y que ahora lo harán a España tendrá un impacto positivo de 4.239 millones de euros en la actividad turística este año.

Los grandes destinos de Oriente Próximo y el Mediterráneo atrajeron a 181 millones de turistas el pasado ejercicio, de los que 46,9 procedían de mercados europeos. “En el actual contexto de inseguridad y de predominio de los destinos de proximidad, se espera que una parte de esos viajes se redirija a otros destinos, especialmente en el segmento vacacional, de turismo familiar y durante los meses del verano, en el que España tiene un alto posicionamiento competitivo junto con otros destinos del sur de Europa”, recalcó el vicepresidente ejecutivo de Exceltur, Oscar Perelli.

Encarecimiento

En contraposición, la institución cree que el encarecimiento del precio de la energía y el menor consumo de los hogares como consecuencia de la apreciación de la energía y de resto de bienes que componen la cesta de la compra, acarreará una pérdida al turismo de 4.045 millones, asociada a ambos efectos.

De este modo, el impacto positivo global del conflicto en Oriente Próximo aportará 194 millones al turismo, lo que ha obligado al organismo a revisar al alza su previsión de crecimiento para la actividad turística hasta el 2,5%, una décima más de la anterior previsión y cuatro décimas más que el crecimiento registrado en 2024. En cualquier caso, las previsiones de Exceltur apuntan a que el turismo crecerá más que la economía española y que su aportación al PIB aumentará hasta el 12,8% del total. Ante el incremento de los costes energéticos, que suponen el 20% del total de gastos para los hoteles, Exceltur ha propuesto una moratoria sobre las tasas y tributos que se van a aplicar sobre la actividad turística este año.

La UE no se opone a gravar el beneficio extraordinario de las energéticas

MANUEL V. GÓMEZ

Bruselas

Los gobiernos que lo desean ya pueden gravar los beneficios extraordinarios de las empresas energéticas impulsados por la

guerra de Oriente Próximo y la subida de precios. “Nada impide a los Estados miembros aplicar este impuesto”, subrayó ayer Valdis Dombrowskis, comisario de Economía y Finanzas, en el Parlamento Europeo. Respondía a la peti-