

La lenta marcha del caracol o la crisis del gasóleo

OPERACIÓN *caracol*, así han llamado a la lenta marcha de miles de camiones y tractores que han bloqueado numerosas carreteras europeas durante las primeras semanas de septiembre. Francia, Bélgica, Reino Unido, Alemania y más recientemente España, Suecia y Noruega en protesta por el fuerte incremento del precio del gasóleo.

Detrás de este problema se encuentra la continua subida del precio del petróleo debido a la política de restricción de la oferta llevada a cabo por la OPEP. Esta política, que de momento ha logrado los objetivos buscados, tiene unos riesgos notables de desestabilización del mercado y deterioro del crecimiento económico. Los aspectos más generales de esta situación ya los abordamos en «Razón y Fe» hace pocos meses (mayo de 2000); ahora nos fijaremos de forma más específica en el problema del gasóleo y el debate político suscitado. No obstante, vayan por delante algunas consideraciones adicionales a lo ya dicho sobre la situación global del sector.

Consideraciones de carácter global

AUNQUE el fondo del problema sea la reducción de la oferta, hay múltiples aspectos que matizan esta afirmación. En primer lugar, y más aún cuando se habla de petróleo, el problema tiene una dimensión política. Es obvio que la proximidad de las elecciones presidenciales en EE.UU. y cómo los altos precios de petróleo pueden beneficiar o perjudicar a los candidatos en juego están afectando a las decisiones de la OPEP.

Otro aspecto esencial es la capacidad real de aumentar la producción, sobre lo que también se ha hablado bastante. El período de precios bajos de finales de los años 90 hizo cerrar muchos pozos que dejaban de ser rentables. Aumentar ahora la oferta supone reabrir esos pozos, lo cual resulta caro y bajaría los precios, por lo que los países productores se resisten. De los países miembros de la OPEP sólo Arabia Saudí puede aumentar significativamente la producción sin perjuicio económico.

También hay que considerar la capacidad de la industria, tanto en transporte y distribución como en destilación, a la hora de procesar el crudo demandado por el mercado. Los países miembros de la OPEP han argumentado que la oferta cubre las expectativas del mercado, pero es la industria la que está sobrecargada. Es cierto que durante el período veraniego, y debido a la mayor demanda de productos ligeros (gasolinas entre otros) la industria se ha visto desbordada de un crudo excesivamente ácido que no era útil para los productos demandados, mientras que carecía de materia prima más dulce apta para la obtención de los productos que el mercado pedía. Con la llegada del invierno, esta tendencia se invertirá con la demanda de productos para calefacción. No obstante sí que hay que indicar que la caída en capacidad de

destilación que hemos vivido en la industria europea parece que se corresponde con un período de exceso de crudo en el mercado y que las grandes petroleras, a pesar de sus ganancias, no se ven incentivadas a aumentarla.

Por último, tras cada reunión de la OPEP, los comunicados y los medios de comunicación se encargan de hacernos llegar el mensaje de que la OPEP acuerda nuevos aumentos en las cuotas de producción. Lamentablemente no son incrementos significativos ya que se limitan a responder a los incumplimientos de cuotas de los países miembros y, en el mejor de los casos, a responder al aumento de la demanda que crece de forma continua.

Impacto sobre diversos sectores económicos

EL gasóleo es el combustible empleado por la gran mayoría de los transportes de carretera, transportes públicos, agricultura y pesca. En todos estos casos, el coste del carburante supone una alta participación en la estructura de gastos, por lo que una subida tan alta del gasóleo supone un serio perjuicio no sólo en la renta del sector, sino que compromete la propia continuidad de la actividad económica. Esto es debido, básicamente, a que la gran mayoría de los sectores implicados no pueden hacer repercutir el aumento de costes en el precio del producto que se oferta. Así es en el caso de la agricultura, sometida a estrictos controles de producción, subvenciones y precios fijos, pero lo es también para la pesca y muchos de los transportes públicos. El caso de los transportes por carretera es diferente, pues es la propia estructura del sector la que hace casi imposible que el transportista pueda hacer repercutir los incrementos de costes en el producto.

Las protestas están bien justificadas; baste con citar los apuros por los que pasa la agricultura en la Unión Europea. La pérdida de renta de los agricultores lleva ya tres años aumentando a una media del 3 por 100. El año 2000 va a suponer un año más de pérdidas y será debido al precio del gasóleo agrícola. Especialmente dañinos serán altos precios que caben esperarse para el otoño, estación de uso intensivo de la maquinaria en muchas explotaciones.

ASÍ pues, ya que es imposible hacer repercutir el aumento de gastos y es imposible reducir la demanda, los profesionales afectados se ven obligados, y es razonable y justo, a exigir bajadas del precio del gasóleo. La mitad del coste del gasóleo, aproximadamente, se debe a impuestos, la otra mitad se la reparten los gastos de destilación, transporte, distribución y el coste de la propia materia prima. Aparentemente hay tres grandes opciones cuando se quiere conseguir una reducción de precios. Una es pedir a la OPEP que aumente la producción, lo cual excede el ámbito de actuación de las agrupaciones de profesionales y sindicatos, otra es pedir a las grandes petroleras que reduzcan márgenes y otra opción es pedir al gobierno que reduzca los impuestos. Esta última ha sido precisamente la petición más demandada durante los últimos días.

Lamentablemente también hay que darle la razón al gobierno cuando replica que reducir los impuestos sobre el petróleo viene a ser, ni más ni menos, que incentivar a la OPEP a reducir más aún la producción y conseguir así una nueva subida de precios, esta vez a costa de las arcas públicas de los países importadores. Desde luego que no es solución. De hecho, la OPEP se ha apresurado a entrar en este debate al afirmar que ellos ya han cumplido con su parte en la tarea de bajar los precios al haber

aumentado la producción y que ahora los países desarrollados han de hacer su parte de esfuerzo rebajando la fiscalidad sobre los productos petrolíferos.

Soluciones: estructurales y coyunturales

ANTE la situación con la que nos encontramos creemos que es necesario tomar medidas urgentes y de tipo coyuntural para atender a las justas reivindicaciones y necesidades de los sectores afectados. En segundo lugar, y no menos importante, es necesario adoptar medidas estructurales para intentar minimizar el impacto de futuras subidas del precio del gasóleo en nuestra economía.

En primer lugar y de forma inmediata, es necesario reducir de forma efectiva el precio del carburante o, en su defecto, compensar las pérdidas producidas por el aumento de precio. El gobierno debe hacer su parte de esfuerzo en este sentido; no hay que olvidar que con la subida de precios ha aumentado la recaudación por el IVA aplicado. Una medida fiscal como la reducción de los módulos del IRPF a los sectores afectados sería el primer paso al que habría que acompañar de otras medidas como la modificación del IVA para productos agrarios o pesqueros u otras de efecto más inmediato como podría ser permitir el suministro por parte de las cooperativas y diferentes asociaciones profesionales a terceros (agricultura y transportes), aunque sólo fuese de forma temporal. En el caso del transporte por carretera habría que forzar que los cargadores acepten la subida de precios que reflejan las «tarifas de referencia para el transporte público de mercancías por carretera», que ya incorpora específicamente la subida de gastos debida al carburante y mecanismos de ajuste y que, acordada durante los

primeros meses de este año con los distintos agentes del sector, fue finalmente publicada en el BOE el pasado mes de agosto.

No cabe duda de que, además de este tipo de medidas, es necesario abordar otras de carácter más estructural. Los bajos precios del petróleo de los últimos años nos han dejado una fuerte dependencia con respecto a productos derivados, con lo que no existe alternativa para episodios, como el actual, de altos precios.

SERÍA necesario actuar sobre la oferta, fomentando la competencia real de los grandes productores e introduciendo mayores niveles de competencia también en la distribución y comercialización. Fomentar fórmulas como la fidelización de consumidores está siendo un medio eficaz actualmente para que algunas asociaciones de transportistas consigan ahorros de dos a siete pesetas el litro con respecto al precio del surtidor.

También es necesario actuar sobre la demanda. La primera receta es el ahorro. Especialmente en la agricultura, evitar el laboreo excesivo o adecuar las herramientas al trabajo por desarrollar pueden proporcionar cotas de ahorro significativo. Venimos de una cultura del bajo precio que incentivaba el derroche del recurso. La segunda receta es la diversificación de la demanda bien hacia otros derivados del petróleo (como los GLP a los que ya varios países de la UE aplican exención de impuestos de acuerdo con la directiva 92/81 CEE para determinados servicios) o hacia productos alternativos como el gas natural o el biodiesel.

Por último es necesario actuar sobre la estructura de los sectores afectados. El sector del transporte por carretera posee un peso en la intensidad energética de la economía

española mayor que la media comunitaria. Esta alta participación se ha construido sobre la base de los bajos precios del carburante de los últimos años. Introducir medidas que fomenten la transparencia del mercado, como ya hemos mencionado, y diversificar los servicios (aumentando, quizás el peso del transporte ferroviario) han de ser tenidos en cuenta. En la agricultura deben considerarse medidas que fomenten el aprovechamiento de biocarburantes líquidos, biomasa residual, combustibles gaseosos y por último los cultivos energéticos para la obtención de biodiesel.

Esperemos que el gobierno sepa dar respuesta a las necesidades actuales de los sectores afectados y que se pongan las bases para los necesarios ajustes estructurales incluyendo nuestra propia mentalidad derrochadora; que este caracol no se oculte ahora para volver a salir con el próximo chaparrón.

Aparte de la ya mencionada bajada de impuestos, hemos podido oír algunas propuestas más que merece la pena mencionar. Se han propuesto medidas para fomentar la competencia en el sector y evitar que se pacten los precios entre los grandes operadores. Siendo una medida estructural importante, dado que no se ha alcanzado aún el nivel de competencia esperado desde la liberalización del sector, no obstante no cabe esperarse un efecto ni inmediato ni muy acusado sobre los precios.

Basta con pensar que es muy posible que alguna de las grandes petroleras que operan en España esté vendiendo el gasóleo por debajo de costes (lo cual es igualmente peligroso para conseguir competitividad en el sector a largo plazo). Se ha propuesto la vuelta al anterior sistema de precios máximos, lo que es cuando menos anacrónico, así como el imponer una tasa adicional a las grandes petroleras. Se ha discutido la posibilidad de otras

medidas fiscales como la reducción de los módulos del IRPF a los sectores afectados o la modificación del IVA para productos agrarios o pesqueros y se han propuesto medidas sobre la distribución como es la de permitir a las cooperativas de agricultores que suministren gasóleo a terceros.