

La guerra dispara el diésel por encima del precio de la gasolina

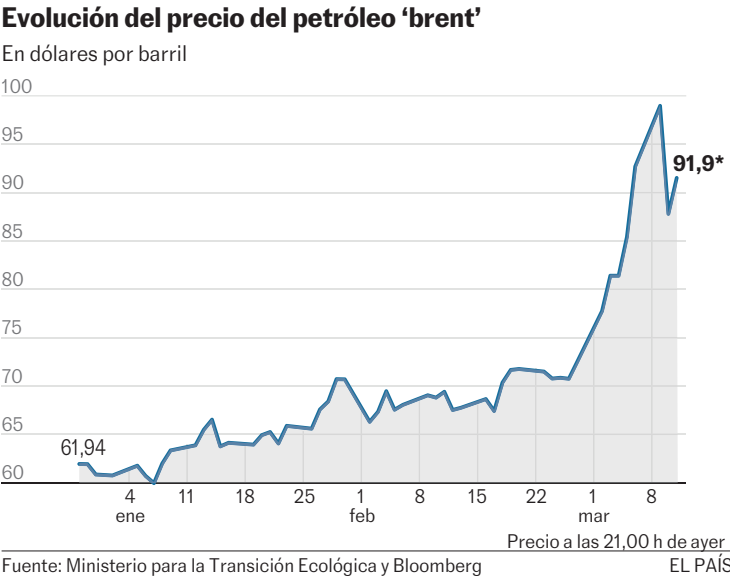
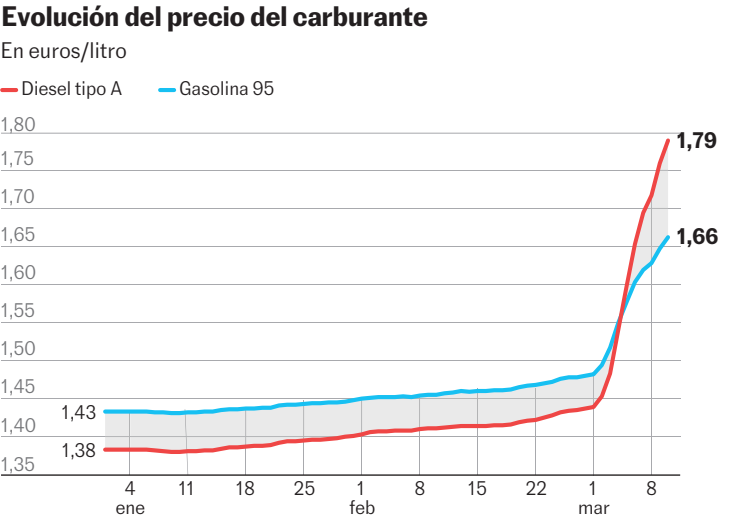
La dependencia de importaciones, los bajos inventarios y el freno exportador de China explican la distorsión

DENISSE LÓPEZ
Madrid

El mercado energético global vive días de extrema volatilidad desde que Estados Unidos atacó a Irán, hace más de una semana. El recrudecimiento del conflicto en Oriente Próximo ha inyectado una prima de riesgo inmediata en los mercados de materias primas. Lo que hasta hace poco era una tendencia alcista moderada en el precio del petróleo, se ha convertido en una carrera frenética por asegurar el suministro de combustible. El impacto se ha dejado sentir con especial intensidad en los derivados del crudo, castigando con especial dureza al gasóleo frente a la gasolina.

En las últimas semanas, el barril de *brent*, de referencia europea, ha pasado de cotizar en torno a los 60 dólares a rozar los 120. La volatilidad domina las sesiones; la diferencia entre el máximo y el mínimo diarios en Wall Street ha llegado a alcanzar casi 30 dólares. Para el consumidor, el precio del crudo es solo una pieza del engranaje. El coste final en el surtidor depende sobre todo de las cotizaciones internacionales de los combustibles ya refinados, que siguen sus propias dinámicas de oferta y demanda y que, según los analistas, están experimentando distorsiones significativas.

Mientras el petróleo acumula una subida cercana al 40%, la gasolina ha aumentado en torno a un 10% y el diésel se ha disparado un 20%, duplicando el ritmo de encarecimiento en el surtidor. Si se observan las cotizaciones internacionales de productos refinados —las que sirven de referencia para mercados como el Mediterráneo o el noroeste de Europa— la brecha es aún mayor. El gasóleo ha



Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica y Bloomberg

llegado a registrar incrementos de hasta el 55%, frente al 26% de la gasolina y el 33% del *brent*, explica Inés Cardenal, directora de Comunicación de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos. La consecuencia ya se percibe en las estaciones de servicio. El diésel ha pasado de los 1,38 euros por litro a comienzos de año a los 1,79 euros registrados el lunes, superando con creces a la gasolina 95, que se sitúa en los 1,66 euros, según datos del Ministerio de Transición Ecológica.

El *sorpasso* es llamativo porque, históricamente, el diésel ha disfrutado de un colchón fiscal en España de casi 10 céntimos de

El gasóleo ha pasado de 1,38 euros por litro a principios de año a 1,79

La subida es llamativa porque este derivado goza de un colchón fiscal en España

euro por litro menos que la gasolina. Pero la actual crisis ha borrado esa ventaja. Al ser la cotización del producto refinado tan elevada, la menor carga impositiva ya no basta para mantenerlo más barato.

Parte de la explicación reside en una debilidad estructural de la industria energética europea. Fuentes empresariales que piden anonimato señalan que Europa dispone de suficiente capacidad de refino para ser exportadora neta de gasolina, pero sufre un déficit crónico de gasóleo, lo que la obliga a depender de las importaciones. Gran parte de este diésel que consume el continente proviene precisamente de Oriente Próximo, lo que deja a los mercados europeos muy vulnerables ante cualquier interrupción en el flujo de suministros.

A esta fragilidad geográfica se suma el bajo nivel de inventarios. Las reservas europeas de gasóleo se encuentran significativamente por debajo de la gasolina, lo que reduce el margen de maniobra ante una crisis de oferta y empuja los precios al alza de forma casi automática cuando asoma el temor de la escasez, según explica Jorge León, jefe de análisis geopolítico de Rystad Energy.

El contexto se complica además por la política comercial de China. El gigante asiático ordenó la semana pasada la suspensión de las exportaciones de combustible ante el conflicto. Fuentes oficiales citadas por Reuters aseguraban que el Gobierno había instado a sus refinerías a frenar las ventas de productos refinados para garantizar su propia seguridad energética. Cardenal insiste en que la decisión tiene un peso considerable en el mercado global. Aunque el país importa grandes cantidades de crudo, su capacidad de refino la convierte en uno de los mayores exportadores mundiales de gasóleo. Al cerrar el grifo, retira del mercado global un volumen de producto vital para equilibrar los precios. El diésel es un producto muy inelástico desde el punto de vista de la demanda. A diferencia de la gasolina, el gasóleo es la sangre que mueve el transporte de mercancías por carretera y los sectores industriales estratégicos, donde no existe una alternativa inmediata y el consumo es difícil de recortar.