

España dispara la compra de diésel a Marruecos entre denuncias de que su origen es ruso

Las importaciones se han multiplicado tras el conflicto en Irán ► El sector alerta de la llegada de cuatro cargueros procedentes del país norteafricano, que no cuenta con capacidad de refino

JUAN CRUZ PEÑA
MADRID

España disparó la compra de gasóleo a Marruecos tras desatarse la escalada bélica en Oriente Próximo. El incremento de las importaciones de diésel desde el país vecino ha hecho saltar todas las alarmas en el sector petrolero, que sospecha que su precedencia original es Rusia. Fuentes al tanto de la situación denuncian que la llegada del carburante desde el norte de África es una triangulación para que Rusia pueda colocar sus productos dentro de la Unión Europea saltándose las sanciones impuestas por Bruselas contra el régimen de Vladimir Putin por la invasión de Ucrania.

Consideran imposible que un país como Marruecos, sin ninguna capacidad de refino y ante la situación de escasez mundial de gasóleo, tenga la capacidad de exportar. Entienden que solo lo puede hacer fuera de la lógica de mercado, comprando al único país con excedentes de diésel que exporta por debajo de los precios actuales, muy tensionados en el mundo por los problemas logísticos en el estrecho de Ormuz. Los datos son contundentes: Marruecos, que sí mantiene relaciones comerciales con Rusia, le compra el 45% del diésel que importa. A su vez, la llegada de este gasóleo genera una competencia desleal para la industria refinera local.

Las últimas maniobras se empezaron a gestar con el fuerte incremento de precios del diésel de primavera, que elevó el coste del gasóleo por encima de la gasolina pese a estar menos lastrado fiscalmente. El 4 de abril, el carguero *Harbiye* dispensó más de 40.000 toneladas de gasóleo en la terminal Euronergo de Tarragona. El 4 de mayo llegó a Terquimsa (Barcelona) el *Kriti Episkopi*, con 36.000 toneladas de diésel. El 12 de mayo atracó el *Sea Dragon*, con 43.000 toneladas en Bilbao, y el 23



de junio llegó el *Aldebaran*, con 33.000 toneladas de carburante, según los datos recopilados por Kpler, la herramienta de inteligencia comercial en tiempo real para los mercados globales utilizada por los *traders* del mercado energético. Hay algunas transacciones que el sector considera normales, pero estas en concreto levantaron sospechas.

Estas descargas están en línea con los datos aportados por la Corporación de Productos Petrolíferos (Cores), la plataforma que registra todas las importaciones españolas y que confirma que en marzo y abril, los meses posteriores a la escalada bélica de Estados Unidos e Israel sobre Irán, la llegada de diésel desde Marruecos se reactivó después de casi un año con apenas entrada de este carburante desde el país gobernado por Mohamed VI. Entre los dos meses posteriores al estallido de la guerra en Irán han llegado 76.000 toneladas de gasó-

leo desde Marruecos, unas cifras no vistas desde hace un año. Es más: en este tiempo, las importaciones marroquíes de diésel prácticamente habían desaparecido.

Vetos de la UE

A ello hay que sumar las entradas de los cargueros detectados por los operadores de los puertos en España. Marruecos nunca había exportado diésel a España antes de la guerra de Ucrania, a principios de 2022, cuando la UE impuso los vetos al país liderado por Vladimir Putin.

En el sector no tienen dudas de que parte o todo el diésel que viene de Marruecos puede tener su verdadero origen en Rusia, en un contexto en el que las grandes refineras españolas alertaron al Gobierno de que había problemas de escasez esta primavera.

“Cuando una refinera india comienza a comprar crudo ruso para, más tarde, fabricar diésel, lo pone en el mercado europeo en

Vista del puerto de Tánger Med, en Marruecos.

ALFREDO CÁLIZ

Marruecos nunca había exportado diésel a España antes de la guerra contra Ucrania

La industria exige combatir todo tipo de fraude que afecte a la competencia

condiciones ventajosas que afectan a nuestra competencia industrial”, lamentaba el consejero delegado de Repsol, Josu Jon Imaz, en febrero de 2024. Repsol suma cinco refineries en España con unos 1.000 trabajadores en cada planta. Moeve tiene dos y BP tiene una. Esto supone una fuente económica clave para lugares como A Coruña, Bilbao, Puertollano, Tarragona, Cartagena, Huelva, Cádiz o Castellón. Además, en estos últimos años han elevado el esfuerzo por descarbonizar su operativa, por lo que la entrada de diésel de origen ilícito lastra su competitividad.

Desde la Asociación de la Industria de los Combustibles de España (AICE) señalan que “es importante combatir todo tipo de fraude en el sector de los hidrocarburos, que afecta gravemente a la competencia, incluida la importación de carburantes cuyo origen pudiera ser ilícito”. El ciclo del diésel se cierra con los compradores del carburante sospechoso por

empresas en España. En los últimos años han proliferado operadores alternativos que cuentan con tanques de almacenamiento en los grandes puertos capaces de abastecerse al margen de las grandes marcas. En el sector creen que parte de este diésel sospechoso acaba en operadores minoristas *low cost*. Las enseñanzas alternativas de hidrocarburos arrastran cierto estigma por las operaciones de fraude que se han desplegado en los últimos años.

Morosos

No en vano, el sector de hidrocarburos encabeza la lista de morosos de Hacienda y algunos casos, como el de Villafuel, han sido sonados por estar implicados en casos de corrupción como el de Víctor de Aldama que afecta al exministro de Transportes encarcelado, José Luis Ábalos, y que investiga la Audiencia Nacional. También hay empresas de hidrocarburos en el entorno del caso *Leire Díez*.

En el escenario geopolítico actual, apunta un experto en la materia, el único país que dispone de excedentes capaz de colocar el producto a precios inferiores al resto de países es Rusia, ya que parte de la oferta del gasóleo que se distribuye a nivel mundial se ha visto truncada por los daños a las infraestructuras energéticas de los países del golfo Pérsico y, sobre todo, por el cierre del estrecho de Ormuz, que ha llevado a gran parte de los buques que distribuyen los carburantes a desistir de atravesar la zona por el riesgo a ser impactados por misiles de alguno de los países implicados en el conflicto bélico. A diferencia de España y el resto de países de la Unión Europea, Marruecos no ha establecido ningún veto a Rusia, que está siendo capaz de aguantar económicamente la invasión sobre Ucrania desde hace ya más de cuatro años.