



La rebaja fiscal sitúa a España entre los países con la gasolina más barata de la UE

Los combustibles bajan de precio, aunque son más caros que antes del inicio de la guerra

ÁLVARO SÁNCHEZ
Madrid

La intervención del Gobierno ha cortado la escalada de los carburantes en España. Aunque los combustibles aún están más caros que antes del comienzo de la guerra en Irán en cuatro de cada cinco gasolineras, la rebaja de impuestos del Ejecutivo ha propiciado que, por primera vez desde que estalló el conflicto, el Boletín Petrolero de la UE recoja un abaratamiento en las estaciones de servicio: el litro de gasolina se paga de media a 1,557 euros —17 céntimos menos—, y el de diésel, a 1,777 euros, 11 céntimos por debajo respecto a la semana anterior, cuando ya se notó parcialmente el efecto del recorte de impuestos.

Ese descenso sitúa a España como el quinto país con la gasolina más barata de la Unión Europea, solo por detrás de Hungría, Eslovenia, Bulgaria y Malta. En esta última se paga 1,340 euros por litro, la más económica, pero hay que tener en cuenta que se trata del único Estado de la UE donde los subsidios públicos mantienen los carburantes siempre al mismo precio. España es, además, el sexto con el diésel más asequible, ya que a los cuatro anteriores se une Eslovaquia. En el extremo opuesto, los conductores de los Países Bajos son los que pagan el carbu-

rante más caro, tanto en la gasolina (2,334 euros por litro), como en el diésel (2,463 euros), por los elevados impuestos.

En términos comparativos, la mejora de España es notable. Hace siete días estaba en la zona media de la tabla de los Veintisiete, porque la estadística europea solo contabilizaba entonces dos días de rebaja fiscal y cinco jornadas en los que no estaba aún aprobada, por lo que aún se registraron subidas. Ahora, el paquete del Gobierno está incluido de lleno, porque el boletín petrolero usa los precios medios de la semana que va desde el martes 24 de marzo al lunes 30, y las ayudas entraron en vigor el sábado anterior.

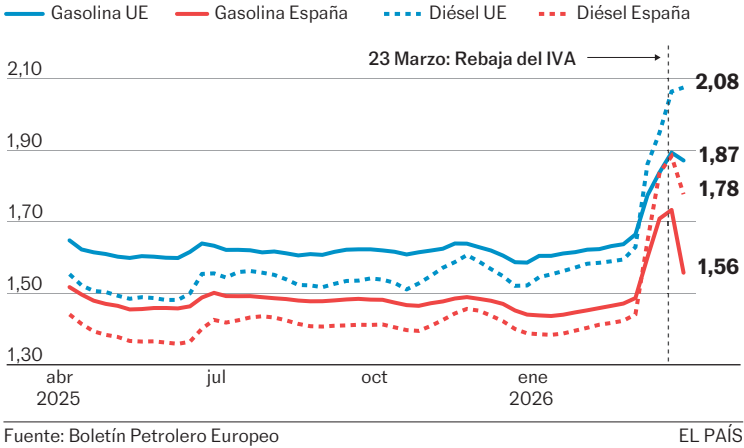
La tregua al llenar el depósito supone un importante alivio para millones de conductores, cientos de miles de transportistas, y colectivos como agricultores, ganaderos, pescadores, taxistas o dueños de autoescuelas. Todos vieron aumentar sus gastos energéticos en marzo y todos se benefician ahora de la rebaja del impuesto especial sobre hidrocarburos y el recorte del IVA del gasóleo y la gasolina del 21% al 10%.

Ángel Talavera, economista jefe para Europa de Oxford Economics, recuerda que España es más dependiente del petróleo que los países de su entorno, y encuentra luces y sombras en la rebaja fiscal. “Es una medida efectiva para bajar el precio de manera inmediata, pero tiene varios problemas: es regresiva, porque los hogares de menor renta usan menos el coche; incentiva un mayor consumo en un momento donde quieres fomentar lo contrario, y su impacto



Un hombre repostaba el 21 de marzo en una gasolinera de la carretera del Mig, en Barcelona. ALBERT GARCIA

Evolución del precio de la gasolina y el diésel en la Unión Europea y en España



es temporal, porque los precios suben en cuanto se retiran”.

Bruselas, de hecho, recomiendan a los Estados miembros que tomen medidas para ahorrar combustible, en lugar de aprobar rebajas de impuestos que puedan tener efectos transfronterizos, como sucede con los descuentos en España, que atraen a portugueses para repostar porque en el país lusitano los precios son más caros.

Por lo pronto, el IPC español de marzo se incrementó un punto, hasta el 3,3%, pero el dato habría sido peor sin esos 11 días de alivio impositivo. “Las medidas han contribuido a amortiguar la subida de la inflación”, señala el economista Javier Santacruz. Según cálculos de la Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio, el diésel sería 23 céntimos más caro sin las ayudas, y la gasolina costaría 29 céntimos más. “Hay países como Francia, Italia o Alemania que han intervenido también los precios, pero España destaca porque el efecto potencial es de casi 30 céntimos menos por litro”, afirma Santacruz.

Ello supone una ganancia de competitividad frente a otros rivales comerciales con el combustible más caro, aunque a costa de reducir la recaudación pública. El coste que estima el Gobierno de las 80 medidas aprobadas para paliar los efectos del conflicto ronda los 5.000 millones de euros, muy por encima de otros planes. Francia, por ejemplo, gastará solo 70 millones en ayudas a los sectores más afectados.

De cara al mes de abril, Raymond Torres, director de Coyuntura de Funcas, el discurso de Donald Trump de la noche del miércoles no proporciona motivos para el optimismo a corto plazo. “Deja entrever que quiere salir del conflicto, pero que su final no va a ser inmediato. Entre los combustibles nos preocupa especialmente el diésel y el queroseno para la aviación, más que la gasolina, porque las capacidades de refinado europeas son limitadas, y porque China, un gran exportador de estos productos, está limitando sus envíos al exterior”, explica.