

Les mentides sobre el preu del petroli



L'OPEP, el càrtel dels països petroliers, celebra el 10 de setembre el seu quarantè aniversari, enmig d'una crisi mundial provocada pel preu del petroli que pot posar fi als anys de bonança econòmica. Però l'OPEP no és l'únic responsable de la situació.

El quaranta aniversari de l'OPEP, l'Organització de Països Exportadors de Petroli, coincideix amb un moment d'altíssim protagonisme mundial d'aquesta associació, fundada a Bagdad (Iraq) el 10 de setembre del 1960. Aquesta setmana, mentre els ministres d'Energia dels onze països membres "bufen les espelmes" del pastís d'aniversari en la sessió de treball que tenen el mateix dia 10 a Viena, a Àustria, la resta del món està pendent de les decisions que adoptin els onze i les repercussions que puguin tenir sobre el preu del petroli, que ara ja és quasi tan car com a l'octubre de 1990, durant la guerra del Golf. La guerra del Golf Pèrsic i les seves conseqüències va ser un dels detonants de l'última crisi econòmica important que van pa-

tir molts països a tot el món i, per això, la por que l'actual etapa de bonança també s'acabi per culpa del petroli és més i més intensa cada dia que passa.

Però ara no hi ha cap guerra i, d'altra banda, seria un contrasentit que els mateixos productors de petroli provoquessin una recessió econòmica internacional: això els acabaria perjudicant a ells mateixos a causa de la caiguda del consum dels carburants. Llavors sí que baixaria el preu del petroli, perquè no hi hauria prou consum per absorbir la producció actual. El cas és que, siguin quines siguin les causes polítiques o econòmiques de l'actual encariment del cru, avui els particulars han de pagar quasi 1.000 pessetes o 40 francs més que l'any passat per omplir de gasolina el dipòsit del

cotxe, mentre que els professionals (taxistes, transportistes, pagesos i pescadors) i algunes indústries veuen com els seus guanys desapareixen per l'augment del preu dels carburants.

Les repercussions d'aquesta situació són molt evidents. A Europa, especialment, ha començat a empitjorar la inflació, amb tot el reguitzell de conseqüències negatives que això comporta. La potent indústria de l'automòbil ha revisat a la baixa les previsions de vendes de cotxes per a enguany, i els sectors més perjudicats, els que han de consumir carburants per força per a treballar, com el transport, l'agricultura o la pesca, fan mobilitzacions a tot arreu per a reclamar una rebaixa del preu del gasoli. Les versions que donen els governs, les grans companyies pe-

ARXIU / EFE



trolieres, l'OPEP i els experts sobre les causes d'aquesta situació no sempre coincideixen. Al final, qui pot més imposa la seva tesi, a tall de veritat absoluta: la culpa de l'encariment dels carburants, diuen, és de l'OPEP, que no vol produir més petroli; o la culpa és que no hi ha prou competència entre les gasolineres; o, també, a Espanya no poden baixar els preus de les gasolines, perquè ja són dels més baixos d'Europa i perquè les empreses petrolieres hi perden diners...

Veritats a mitges i mentides.

Sovint, més que veritats absolutes, són veritats a mitges o fins i tot mentides. En qualsevol cas, no hi ha una sola explicació ni un sol culpable de la situació actual, però sí sectors interessats a mantenir els preus del petroli en els actuals nivells. Un és el president veneçolà, Hugo Chávez, que no té cap més recurs que els ingressos per la venda del petroli per a fer funcionar la maquinària estatal de Veneçuela i compensar, d'aquesta

manera, la sagnant i contínua evasió de capitals del país. Chávez, que ara és president de torn de l'OPEP i que els pròxims 26, 27 i 28 de setembre acollirà a Caracas la segona cimera de caps d'estat i de govern de l'organització en quaranta anys, s'ha declarat públicament contrari a un augment de la producció de petroli. A l'altre extrem hi ha l'Àrabia Saudita, també membre de l'OPEP i primera potència petrolera mundial, que proposa augmentar la producció però que no vol enemistar-se amb els altres socis.

A part dels governs petroliers, les multinacionals del sector també estan interessades a mantenir uns preus elevats. Tenen un mal record de 1998, quan el preu del barril de petroli es va enfonsar fins als 8 dòlars per culpa d'un augment exagerat de la producció. Fa pocs dies, *Le Monde* recordava que allò va provocar que algunes companyies més febles caiguessin sota les urpes de les grans, com va passar amb Amoco i British Petroleum. Després d'allò, totes les companyies petrolieres van ajustar els costos per a guanyar diners a partir d'un preu de 16 dòlars per barril, la meitat del preu actual. Per això, ara es poden permetre el luxe de treure petroli de jaciments poc productius, en lloc de tenir-los mig aturats, com farien si el preu del barril estigués més baix. Aquest és el cas del pou Casablanca, de Repsol-YPF, que hi ha davant la costa de Tarragona.

Es a dir: si a començaments d'any el preu del petroli va pujar per l'augment de la demanda, a causa de la bonança econòmica mundial, ara els diferents sectors interessats estan impeditint que el preu torni a nivells més normals. A aquest pas, encara que l'OPEP decideixi aviat un augment de la producció, si "els mercats" no s'ho creuen —com passa sovint— el preu del barril pot arribar a pujar fins els 40 dòlars a finals d'any. Per tant, l'expectació que envolta la reunió de l'OPEP del 10 de setembre a Viena no està del tot justificada. Els onze països de l'organització representen únicament el 40% de la producció mundial de

petroli i els experts asseguren que, en aquests moments, quasi tots produeixen el màxim que els permeten les instal·lacions d'extracció. Solament l'Àrabia Saudita té marge de maniobra per a treure més petroli de sota terra, però no ho pot fer sense pactar-ho amb els altres socis o violar la disciplina de l'organització.

Els governs dels països consumidors es defensen de les protestes de pagesos i camioners culpant al petroli de l'encariment dels carburants, però això tampoc és del tot cert. Del preu que paguen els consumidors de gasolines, la part més important correspon als impostos, que normalment són dos: l'impost d'hidrocarburs i l'IVA. El primer és una taxa fixa, però l'IVA és un percentatge que s'aplica sobre el preu del producte. Per tant, com més puja el preu del litre, més puja l'impost, i això explica en bona part l'augment espectacular de la recaptació d'Hisenda en el primer semestre d'enguany a l'estat espanyol. En poques paraules, la reducció dels impostos és un dels recursos més eficaços de què disposen els governs si volen moderar el preu dels carburants, l'opció que ha adoptat el ministre francès d'Economia, Lauren Fabius.

Qualsevol altra solució és molt més complicada i lenta, com la d'introduir "més competència" en el sector petrolier, com defensa el ministeri espanyol d'Economia. Quan hi hagi més competència, més gasolineres, segurament baixaran els preus, però molt poc perquè el marge comercial per la venda de carburants és petit. Perquè hi hagués una baixada de preus més important, Repsol-YPF, Campsa, Cepsa-Elf i les altres grans empreses del sector haurien de fer com els hipermercats que tenen gasolineres com a reclam: vendre les gasolines per sota del preu de cost. Els hipers ho compensen amb escreix amb les vendes que fan dins del centres comercials. Potser ara les petrolieres no guanyen gaires diners venent gasolines, però traficant amb el petroli s'estan fent d'or.

En la imatge, uns pous de petroli. L'elevat preu del cru permet que els jaciments poc productius també siguin un negoci.

Jordi Fortuny