

En Estados Unidos no se ha construido una nueva refinería desde 1972, mientras que la demanda de gasolina se ha incrementado desde entonces un 41%.

EEUU: la adicción a la gasolina

Escribe Javier Blas

Cuando recientemente Ali al-Naimi, el poderoso ministro de Petróleo saudí, ofreció que Saudi Aramco, la petrolera estatal saudí, construyese dos nuevas y enormes refinerías en Estados Unidos para paliar la carestía de gasolina, el número dos del Departamento de Energía, Kyle McClarrow, entre risas, le contestó: "Damos la bienvenida a cualquier inversión y, si logra sortear la legislación y obtiene los permisos, genial; no se olvide de decirnos cómo lo ha logrado".

Por culpa, entre otras cosas, de unas leoninas leyes medioambientales, en EEUU no se ha levantado ninguna refinería desde 1972, pero la demanda de gasolina ha subido desde entonces un 41%. En el primer trimestre de 2004, el consumo ha subido otro 3,4% y las previsiones para el verano apuntan más incrementos.

La adicción a la gasolina se ha exagerado en los últimos años a la par que los americanos se han enamorado de los vehículos todoterreno. En 1975 está categoría representaba el 2% de las ventas; hoy, alcanza el 25%. Si a esos vehículos se suman las furgonetas y camionetas, que muchos americanos utilizan como utilitarios, la

proporción pasa del 19% de 1975 al 48% actual, según datos oficiales. Con una demanda rampante y sin nueva capacidad de refino, la tensión del mercado ha subido hasta un nivel insoportable. En respuesta, el precio al por mayor de la gasolina ha reaccionado con una subida hasta su máximo histórico, lo que ha añadido más presión a la cotización del petróleo.

El problema se ha agravado desde 2000 por la entrada en vigor de leyes medioambientales más duras, que exigen a las refinerías vender en las áreas contaminadas un tipo de combustible, conocido como gasolina reformulada o RFG, más ecológico. Este carburante es más difícil de refinar y, para colmo, su composición no es

igual en todo el país. "En Estados Unidos, una plétora de normativas locales y estatales ha fragmentado el mercado de gasolina, introduciendo crecientes dificultades para que las refinerías cubran la demanda local", dijo Al-Naimi en una conferencia energética celebrada la semana pasada en Washington.

Máximo histórico

La gasolina en el mercado internacional de Nueva York alcanzó ayer un máximo histórico de 1,329 dólares por galón; en las estaciones de servicio ayer se vendía en una media de 1,85 dólares, también máximo histórico.

Todo comenzó con la popularización de los vehículos todoterre-

no, que ha reducido la eficiencia energética. Tras la primera crisis del petróleo, en 1973, el consumo por kilómetro se redujo notablemente hasta alcanzar su mejor registro en 1987. Desde entonces, la eficiencia ha empeorado pese a los notables avances en la ingeniería de motores.

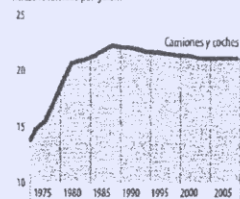
Entonces, el coche medio americano recorría 22,1 millas por galón (equivalente a un consumo de 10,6 litros cada cien kilómetros); este año, ha empeorado hasta 20,8 millas por galón (11,4 litros cada cien kilómetros).

Parte de la culpa del mayor consumo la tiene el incremento del peso de los vehículos. El uso del aluminio y el plástico redujo el peso del vehículo americano medio hasta 1,5 toneladas en 1985; hoy, los mastodónticos todoterreno lo han elevado hasta rozar las dos toneladas. Con coches más pesados y menos eficientes, la demanda se dispara cada verano. El arranque oficial de la temporada es Memorial Day, el último lunes de este mes. Con sólo cuatro semanas para la fecha, Al-Naimi no tiene tiempo para levantar ninguna refinería y, sin ellas, el mercado de gasolina está abocado a su verano más caliente.

Mercado automovilístico y combustible en EEUU

Consumo de gasolina

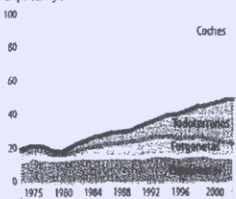
Millas recorridas por galón.



FLORENCE BLOOMBERG

Ventas por modelo de vehículo

En porcentaje.



OFWORLD