

COMERCIALIZACIÓN AL POR MENOR DEL COMBUSTIBLE DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA: DEL MONOPOLIO AL OLIGOPOLIO

BLANCA SÁNCHEZ-FERNÁNDEZ

M^ª MERCEDES DEL CORO FERNÁNDEZ-FEAL

Universidad de A Coruña

En los comienzos del siglo XX, en España, ni existía un gran parque automovilístico ni un gran desarrollo industrial que demandasen grandes cantidades de productos petrolíferos. Por ello, los combustibles y carburantes que se comercializaban se importaban de países en los que ya existían centros de refino del crudo de petróleo.

La política arancelaria existente en España ejercía una gran presión fiscal sobre los crudos de petróleo; este hecho, junto a lo reducido del mercado en esos momentos, desaconsejaba la instalación de una industria refinera que exigía un considerable volumen de producción para ser rentable. Por ello, los importadores adquirían en el exterior productos intermedios para su posterior transformación. En el período comprendido entre 1900 y 1927, como consecuencia del crecimiento económico experimentado en esos momentos junto a la difusión del automóvil, se produjo en España un fuerte aumento en la importación de productos petrolíferos.

En 1927, con la aprobación del Real Decreto-Ley 1142 de 28 de junio de 1927, se establece en España el Monopolio de Petróleos que incluía el Monopolio sobre la distribución y sobre la venta al por menor de productos petrolíferos. Para administrar el Monopolio, se crea CAMPSA (Compañía Arrendataria del Monopolio del Petróleo S.A.) que comienza a funcionar el 1 de enero de 1928 y que, hasta la liberalización del mercado en 1983, monopolizará la distribución de los productos petrolíferos en España.

Al finalizar la guerra civil española en 1939, España entra en un período de gran crisis económica, política y social; la posguerra se alargó debido al aislamiento político y económico al que se vio sometida España como consecuencia de su régimen político (la dictadura del General Franco). El nuevo régimen creó en 1939 un Patronato, dependiente del Ministerio de Hacienda, para la provisión de Agencias de Aparatos Surtidores de Gasolina (Ley 22 de julio de 1939 y sus normas complementarias) por el que se adjudicaba el 25% de las vacantes de agentes de surtidores de CAMPSA a los mutilados de guerra y el resto a excombatientes, quedando expresamente prohibida la transmisión de estas concesiones. Está claro que desde ese momento las gasolineras quedan sujetas a una concesión administrativa para cuya concesión había que ser, básicamente, afín al régimen.

En 1941 el Ministerio de Hacienda promulga una Orden que establece el Primer Reglamento para la venta de productos monopolizados, que sufrió distintas modificaciones para adaptarse a los requisitos del mercado hasta su anulación en marzo de 1986 (cuadro 1). La primera modificación de este reglamento, en 1958, pre-

CUADRO 1
EVOLUCIÓN CRONOLÓGICA DEL REGLAMENTO PARA EL SUMINISTRO Y VENTA DE CARBURANTES Y
COMBUSTIBLES OBJETO DEL MONOPOLIO DEL PETRÓLEO

FECHA	ORGANISMO	RANGO	CORRESPONDE A		
08-02-41	M ^o de Hacienda	Orden	Reglamento		
30-07-58	M ^o de Hacienda	Orden	Reglamento	Modificación	
12-03-59	M ^o de Hacienda	Orden		Modificación	
30-06-60	M ^o de Hacienda	Orden		Modificación	
31-03-62	M ^o de Hacienda	Orden		Modificación	
30-11-63	M ^o de Hacienda	Orden		Modificación	
24-12-66	M ^o de Hacienda	Orden		Modificación	
16-03-68	M ^o de Hacienda	Orden		Modificación	
05-03-70	M ^o de Hacienda	Orden	Reglamento		Derogación
					Nueva vigencia
10-04-80	M ^o de Hacienda	Orden	Reglamento		
22-01-86	M ^o de Hacienda	Orden		Modifica Art. 69	
03-03-86	Sentencia del Tribunal Supremo				Anulado

Fuente: www.cne.es

tendió estimular la instalación de gasolineras por parte de la iniciativa privada, para lo que se ampliaban los plazos de la concesión de explotación y se autorizaba la transmisión por actos inter vivos, previa autorización y por herencia.

A finales de 1984 comienza la reordenación del sector petrolero, de cara al ingreso de España en la CEE, con la publicación de la Ley 45/84 de 17 de diciembre: se inicia la transición desde una industria petrolera controlada en todos los aspectos por el Estado, rediseñando el sector para que cumpla los estándares de liberalización de la CEE.

Con la firma del tratado de adhesión de España a la CEE se aprueba el Real Decreto-Ley 5/1985, de 12 de diciembre, de Adaptación del Monopolio de Petróleos, en el que se aprueban los primeros cambios reguladores significativos, estableciéndose un Régimen de transición a la libre competencia entre 1985 y 1992.

La liberalización del sector petrolero español se inicia el 1 de enero de 1992 tal y como se aprobó en el Real Decreto-Ley 5/1985; con la Ley 34/1992 de 22 diciembre de Ordenación del Sector Petrolífero, se extingue el Monopolio de Petróleos liberalizándose el sector petrolero. Desde este momento:

- se eliminan las distinciones entre red concesional y red paralela, las Estaciones de Servicio tendrán libertad para elegir suministrador.
- CAMPSA pasa a tener una nueva denominación: Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH) que

se limitará a actividades de logística, siendo titular de la única red de oleoductos existente en España.

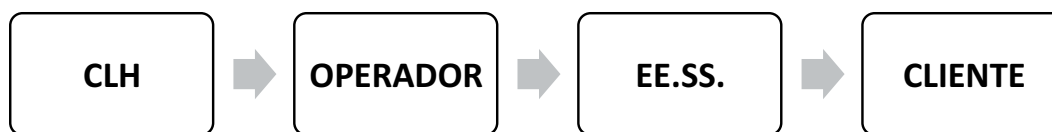
LA COMPAÑÍA LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS, GRUPO CLH ↓

La actual Compañía Logística de Hidrocarburos, CLH S.A., tiene más de 80 años de historia, ya que es el resultado de la escisión de los activos comerciales de la antigua Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos S.A. (CAMPSA) que se realizó en 1992, como culminación del proceso de liberalización del Sector Petrolero que se produjo en España tras su integración en el Mercado Común Europeo. Históricamente en su evolución podemos distinguir tres etapas claramente diferenciadas.

1^o etapa (1927-1983): La Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos (CAMPSA), de la que procede la actual CLH, se constituyó en 1927 con el fin de nacionalizar los activos de la incipiente Industria del petróleo que existía en aquel momento.

Inicialmente el Monopolio Estatal de Petróleos se estableció sobre todo el territorio nacional (salvo las Islas Canarias y los territorios de soberanía de África) y comprendía la importación, las manipulaciones industriales de todas clases, el almacenaje, la distribución y venta de los combustibles minerales líquidos y sus derivados, esto es, el ciclo completo del negocio salvo la investigación, exploración y explotación de hidrocarburos, que ya con anteriori-

GRÁFICO 1
ESQUEMA BÁSICO DE LA DISTRIBUCIÓN DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS



Fuente: Elaboración propia

dad sólo podían gestionarse en virtud de concesión otorgada por el Gobierno.

En sus orígenes, CAMPSA fue una empresa mixta (participación minoritaria del Estado) hasta el año 1977, en que el Estado alcanzó una participación superior al 50%.

2ª etapa (1983-1992): La entrada de España en el Mercado Común Europeo (1986) implicaba la desaparición del Monopolio de Petróleos, lo que determinó un largo proceso de adaptación cuyos hitos principales fueron el Protocolo de 1983 y la Ley 45/84, que convirtieron a CAMPSA en una empresa participada mayoritariamente por las empresas refineras.

Posteriormente la ley 15/92 dispuso la segregación de los activos comerciales de CAMPSA a favor de sus socios refineros (Repsol, Petronor, CEPESA y BP) y por último La Ley 34/92 declaró la extinción del Monopolio de Petróleos, tras 65 años de existencia y la liberalización de las actividades relacionadas con los productos petrolíferos, entre otras las de transporte y almacenamiento.

3ª etapa (desde 1993): Como consecuencia de la escisión de los activos comerciales de CAMPSA la sociedad adoptó su actual denominación, Compañía Logística de Hidrocarburos CLH S.A. el 14 de enero de 1993 simultáneamente con la entrada en vigor de la Ley 34/92 de Ordenación del Sector Petrolero.

La Compañía Logística de Hidrocarburos es la empresa líder de transporte y almacenamiento de productos petrolíferos en el mercado español. La misión del Grupo CLH es la distribución de carburantes y combustibles líquidos de un modo continuo, eficiente y seguro. (Gráfico 1).

La principal actividad de CLH es el almacenamiento, transporte y distribución de productos petrolíferos en todo el territorio peninsular y las islas Baleares, garantizando además el libre acceso de terceros a su sistema logístico. En la actualidad, CLH tiene concertados contratos de servicios logísticos para la utilización de sus instalaciones con la mayor parte de los operadores que actúan en España y compite con más de una decena de compañías logísticas que prestan servicio de almacenamiento y transporte en el mercado español.

COMERCIALIZACIÓN AL POR MENOR: ESTACIONES DE SERVICIO (EE.SS.) ↓

Mientras los automóviles se hacían cada vez más populares, la necesidad de Estaciones de Servicio fue en aumento. La técnicas de producción masiva de automóviles implementadas por Henry Ford permitió que los consumidores pudieran acceder a autos a un precio módico y este aumento de propietarios de autos resultó en una demanda mayor de Estaciones de Servicio.

En España, el primer tercio del siglo XX es un período de crecimiento muy notable motivado por el auge del sector industrial, aunque dentro de un marco de fuerte protección e intervención estatal. La red de carreteras permaneció estacionaria hasta 1920, momento en el que se construyó a gran escala y el parque automovilístico tuvo el primer despegue.

Hasta 1920 el número de automóviles (1) matriculados anualmente no llegó nunca a 3.000, a partir de este año no estuvo ya nunca por debajo de 10.000 (salvo en 1921), subió meteóricamente hasta 1930 y bajo luego fuertemente como consecuencia de la Depresión (cuadro 2). Entre tanto, la red de carreteras duplicó su longitud entre 1910 y 1935.

CUADRO 2
AUTOMÓVILES MATRICULADOS ANUALMENTE Y PARQUE AUTOMOVILÍSTICO EN ESPAÑA EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX

Años	Matrícula anual	Parque automovilístico
1900-1904	41	98
1905-1909	559	1.249
1910-1914	1.512	5.762
1915-1919	1.864	10.874
1920-1924	14.172	44.367
1925-1929	29.614	127.970
1930-1935	19.352	186.077

Fuente: Elaboración propia

La capacidad de transporte y comunicación creció enormemente en este período lo que conllevó una expansiva demanda de energía y en particular de petróleo. La introducción del automóvil trajo consigo en España un aumento paralelo en el consumo de gasolina.

Hacia 1925 un corto número de importadores ligados a grandes productores internacionales, entre los que destaca la «Standar Oil», copaban importantes segmentos del mercado. La primera empresa que instaló en España postes surtidores en sustitución de la antigua forma de distribución en «latas», es seguramente, la compañía Surtidora de Gasolina «Uribe S.A.». Según Grandel (Grandel, 1935), en vísperas de crearse el Monopolio había en España unos 3.000 postes fijos o móviles de gasolina, mientras que en Francia había unos 20.000.

El Monopolio de Petróleos mantiene las actividades de importación, distribución y venta de forma que:

- hasta 1984 el Estado era titular de los activos de logística de productos petrolíferos y controlaba la red de Estaciones de Servicio mientras CAMPSA administraba el sistema nacional de transporte.
- Todos los productos refinados destinados al mercado doméstico eran vendidos al Estado y revendidos por el mismo a través de CAMPSA a la red concesional de Estaciones de Servicio.
- El Estado concedía la gestión de Estaciones de Servicio por un periodo de vigencia de 75 años. Los precios de los productos petrolíferos seguían un patrón de precios fijos establecidos por el Estado.

La Ley 45/84 de Reordenación del sector petrolero, de cara al ingreso de España en la CEE, contempla la posibilidad de que el Estado transfiera a CAMPSA la totalidad de los bienes y derechos afectados por el Monopolio de Petróleos de que es titular el Estado, entre los que se incluyen la red nacional de transporte y logística, así como las existencias de productos petrolíferos y se establece que todas las concesiones de Estaciones de Servicio reviertan a CAMPSA a su vencimiento, con lo que CAMPSA se convierte en titular de Estaciones de Servicio.

Con la firma de Tratado de Adhesión de España a la CEE en 1985, se aprueba el Real Decreto-Ley 5/1985 de Adaptación del Monopolio de Petróleos, estableciéndose un régimen de transición hacia la libre competencia entre 1985 y 1992. Se da vía libre a la creación de una red de Estaciones de Servicio, paralela a la concesional (que únicamente podía comercializar productos previamente adquiridos a CAMPSA), para que cualquier empresa de la CEE que quiera pueda distribuir, al por menor y libremente, productos petrolíferos en España; esta nueva red entra en servicio en 1987.

Este camino hacia la teórica liberalización del mercado, junto con la creación del grupo Repsol, exigió la aprobación en 1988 de un Reglamento para el suministro y venta de gasolinas y gasóleos de automoción (Real Decreto 645/1988) que estableció unos criterios mínimos de distribución geográfica para hacer compatible la libertad de instalación con la adecuada cobertura del suministro en todo el territorio nacional. Así, para colaborar con la liberalización del sector se re-

dujeron las distancias mínimas entre instalaciones que regían hasta el momento.

La liberalización del sector petrolero español que se inicia el 1 de enero de 1992 elimina las distinciones entre red concesional y red paralela, a partir de este momento las Estaciones de Servicio tendrán libertad para elegir suministrador. Tomadas las primeras medidas se continuó avanzando hacia la liberalización del Sector Petrolero español, extinguiéndose definitivamente el Monopolio de Petróleos en diciembre de 1992, con la promulgación de la Ley 34/1992 de Ordenación del Sector Petrolero. Esta Ley dio un nuevo empuje a la venta al por menor de productos petrolíferos y las sucesivas regulaciones revolucionaron a la vez que hicieron evolucionar al mundo de las Estaciones de Servicio.

La Ley 34/1992, de 22 de diciembre, de Ordenación del Sector Petrolero, establece que las actividades petrolíferas pueden ser realizadas libremente por quienes cumplan las condiciones y requisitos establecidos en ella y en las demás disposiciones aplicables. Respecto de la distribución al por menor de carburantes y combustibles petrolíferos en instalaciones de venta al público el artículo 8 de la citada Ley establece que sólo podrán realizarse en instalaciones previamente autorizadas para desarrollar esta actividad y en las condiciones establecidas reglamentariamente.

La supresión del régimen de distancias mínimas, efectuada en virtud del Real Decreto 155/1995, de 3 de febrero, entre instalaciones de venta al público, hizo necesaria la sustitución del Reglamento para el suministro y venta de gasolinas y gasóleos de automoción, aprobado por el Real Decreto 645/1988, de 24 de junio, por una nueva norma que, respondiendo a lo dispuesto en la Ley 34/1992, de 22 de diciembre, de Ordenación del Sector Petrolero, regulase las condiciones de la distribución al por menor de carburantes y combustibles petrolíferos de automoción en instalaciones de venta al público, ya no centradas en el cumplimiento del régimen de distancias entre los mismos.

El nuevo Reglamento responde a los principios esenciales del hasta ahora vigente, adaptados a la Ley 34/1992, si bien a partir de su puesta en vigor deberá ser cada Comunidad Autónoma la que, conforme a lo previsto en el mismo, autorice las instalaciones situadas en su territorio. No obstante, el Registro de Instalaciones de Venta al por menor de gasolinas y gasóleos de automoción llevado en el Ministerio de Industria y Energía se mantiene a los exclusivos efectos de facilitar el ejercicio de las competencias que a dicho Departamento corresponden en la materia.

Hasta la liberalización del sector las gasolineras pertenecían a CAMPSA o CEPESA, las actividades para el suministro y venta de carburantes objeto del Monopolio del Petróleo se regulaban y eran controlados por el aparato del Estado y el mercado permanecía cautivo.

La liberalización del sector, trajo consigo la competencia entre los distintos operadores o petroleras para controlar el mercado dando lugar a distintos modelos de

negocio (de Félix, E.; 2009) cuya cuota de mercado ha ido evolucionando con el tiempo. Todos coexisten en el mercado actual, cada modelo de distribución tiene sus propias características y todos compiten entre sí.

Gasolineras, modelos de negocio

En el mercado español de distribución minorista de carburantes en Estaciones de Servicio compiten distintos tipos de empresas. La clasificación más habitual entre ellas es en función de la relación que estas mantienen con los operadores al por mayor que las suministran, ya que éste vínculo condiciona el modo de gestión del punto de venta y por tanto su forma de competir por el cliente final o consumidor. Existen diferentes modelos de gasolineras libres y abanderadas (COCO, DOCO, DODO, CODO) en función de cómo se desdobra o no la propiedad de la gasolinera de su explotación (Miras Salamanca, P.; 2007).

- Libres.
Suministro, imagen y explotación se gestionan libremente. La libertad de suministro facilita al empresario la compra del carburante a diferentes suministradores (generalmente a través de CLH) en función de las condiciones de cada momento.
- Estación de servicio de compañía: Integradas con un operador petrolero que realiza su gestión y suministro. Se dividen en:
 - B.1. COCO (Company Owned – Company Operated).
Este tipo de estaciones son las llamadas propias de la petrolera, en la cual ellos son dueños del suelo, la instalación y ellos mismo gestionan la estación, definiendo sus márgenes y precio.
 - B.2. DOCO (Dealer Owned – Company Operated).
La instalación es propiedad de un particular o sociedad que cede la gestión de la gasolinera a la petrolera a través de un contrato de arrendamiento de la instalación.
- Estación de servicio abanderada: Son gestionadas por empresas de distribución minorista de carburantes (denominadas habitualmente como «gestores»), con contratos de suministro en exclusiva con operadores petroleros que implican el abanderamiento de la instalación con la imagen corporativa de la marca del suministrador. Se dividen en:
 - C.1. DODO (Dealer Owned – Dealer Operated).
La instalación es propiedad de una sociedad que a su vez es quien la explota, tienen la imagen de la petrolera con quien mantienen un contrato de suministro en exclusiva, acordando la distribución de márgenes, comisiones y gastos.
 - C.2. CODO (Company Owned – Dealer Operated).
La instalación es de la petrolera, la cual alqui-

la a un tercero que es el que la gestiona mediante un contrato de imagen y suministro en exclusiva.

También ha aparecido en el mercado una nueva modalidad de Estaciones de Servicio que se están instalando cada vez más, son las llamadas gasolineras o Estaciones de Servicio desatendidas o fantasma. Suelen estar ubicadas en carreteras nacionales con poca afluencia de tráfico y, por lo tanto, con poca rentabilidad para instalar una normal, además de estar ubicadas en carreteras con poco tráfico, también se instalan en cooperativas que se suministran ellas mismas y polígonos industriales. Estas estaciones fantasmas son como un cajero en el que primero pagas y luego te suministras; cuentan con unos sistemas informáticos de última tecnología.

Este tipo de Estaciones de Servicio ha encontrado un sitio y proliferado gracias a precios mucho más competitivos y la ausencia de una regulación específica en la mayoría del territorio nacional. Tomando como referencia: febrero de 2015, podemos decir que en ese momento sólo Navarra, Andalucía, Castilla-La Mancha y Aragón recogen en su legislación la obligatoriedad de contar con un profesional en la instalación, no permitiendo que se encuentren absolutamente desatendidas. Baleares y Asturias, ultimaban en ese momento la tramitación parlamentaria de una regulación que limitase su proliferación.

En julio de 2017, se publica el Real Decreto 706/2017 mediante el cual se aprueba la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 «instalaciones para suministro a vehículos» y se regulan determinados aspectos de la reglamentación de instalaciones petrolíferas con el objeto de mejorar las condiciones de seguridad de este tipo de Estaciones de Servicio y prevenir riesgos.

Estaciones de Servicio en Galicia

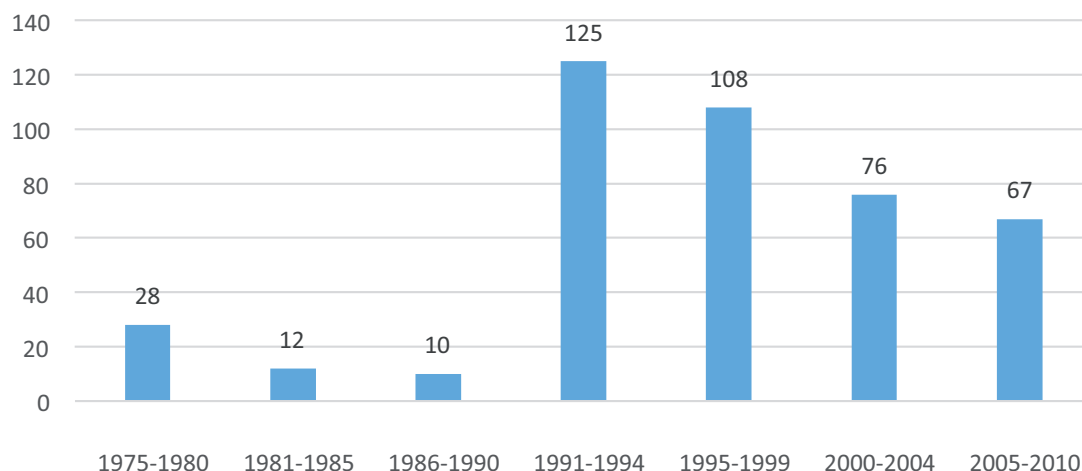
Antes de 1975, existían en Galicia 232 puntos de suministro, gasolineras o como ahora las conocemos: Estaciones de Servicio, en nada parecidas a lo que actualmente asociamos con este tipo de establecimiento, dado que únicamente había en ellas surtidores de combustible y funcionaban prácticamente como un estanco, debido a su régimen de concesión administrativa y la vigencia del Monopolio de Petróleos administrado por CAMPSA y distribuidas por provincias como se indica en el cuadro 3.

CUADRO 3
NÚMERO DE PUNTOS DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AUTOMOCIÓN EN GALICIA POR PROVINCIA ANTES DE 1975

TOTAL	ANTES DE 1975 ¹⁾	A CORUÑA	LUGO	OURENSE	PONTEVEDRA
232		70	53	45	64

Fuente: Elaboración propia
(1 estos datos incluyen también a las unidades de servicio)

GRÁFICO 2
Nº DE ALTAS EN ESTACIONES DE SERVICIO EN GALICIA, 1975-2010



Fuente: Elaboración propia

Hasta ese momento nos encontramos con un modelo de negocio totalmente cautivo, controlado por el Estado y con la peculiaridad del modo en que se había llegado a ser beneficiario de la posibilidad de acceder a una concesión.

En Galicia, los datos que se han manejado para la realización del presente trabajo, en relación a la evolución sufrida por el número de altas en Estaciones de Servicio entre los años 1975 y 2010 (Gráfico 2) confirman que el proceso de liberalización del mercado propició la apertura de nuevas instalaciones en un sistema en el que las propias características del sector habían propiciado escasas nuevas incorporaciones en los años previos al fin del Monopolio: constatándose el mayor número de altas en el periodo 1991-1994, con un total de 125 frente a las sólo 10 abiertas en el periodo inmediatamente anterior, 1986-1990 (cuadro 4).

CUADRO 4
Nº DE ALTAS DE EE.SS. EN GALICIA POR
PROVINCIA / PERIODO DE TIEMPO

GALICIA	PERIODO DE TIEMPO	Nº DE ALTAS DE ESTACIONES DE SERVICIO			
		A CORUÑA	LUGO	OURENSE	PONTEVEDRA
232	ANTES DE 1975	70	53	45	64
426	1975-2010	180	69	55	122

Fuente: Elaboración propia

A partir de 1995 el sistema registró nuevas altas pero con un crecimiento bastante menor y marcado por el tipo de modelo de negocio con el que trabaja cada una de estas Estaciones de Servicio; existe un alto número de ellas que pertenecen a las propias petroleras

(COCO) que, como aclararemos más adelante, han hecho que el mercado, a juicio de no pocas opiniones, haya pasado de un Monopolio a un Oligopolio.

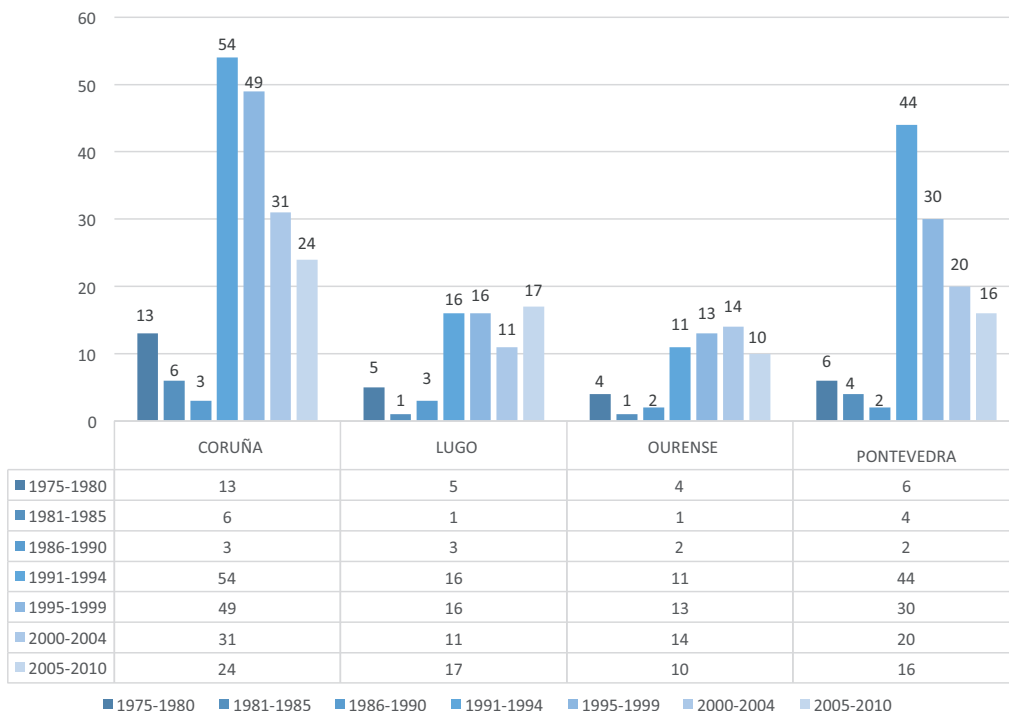
En Galicia, las Estaciones de Servicio han proliferado en el entorno de grandes núcleos urbanos y/o industrializados, la mayor densidad de Estaciones y Unidades de Servicio se encuentra en las provincias de la costa atlántica, A Coruña y Pontevedra, más industrializadas y donde se encuentra concentrada la mayor parte de la población. El porcentaje de Estaciones de Servicio abiertas entre las provincias de A Coruña y Pontevedra representan entre los años 1975 y 2010, el 75% del total de nuevas aperturas, frente al 13% abiertas en Lugo y el 12% abiertas en Ourense (Gráfico 3).

En Galicia, las bajas de establecimientos al por menor de productos petrolíferos registradas han sido mínimas por no decir testimoniales, hemos constatado únicamente 12, lo que demuestra que este es un tipo de negocio que aunque antes de la liberalización estaba tremendamente protegido y muy encorsetado, ha resistido bien en los últimos años tanto a los vaivenes del mercado, fruto de la crisis económica sufrida en España desde 2007, como a las nuevas exigencias del mismo.

El incremento en el número de EE.SS. en España fue especialmente pronunciado entre los años 1992 y 2000, cuando pasó de cerca de 6.300 a aproximadamente 8.500. Tras ese momento, durante varios años se estabilizó el aumento y sólo en 2007 experimentó un repunte, con cerca de 300 nuevas aperturas; en 2010 se alcanzaron las 10.238 de las que 623 se encontraban en la Comunidad Autónoma de Galicia.

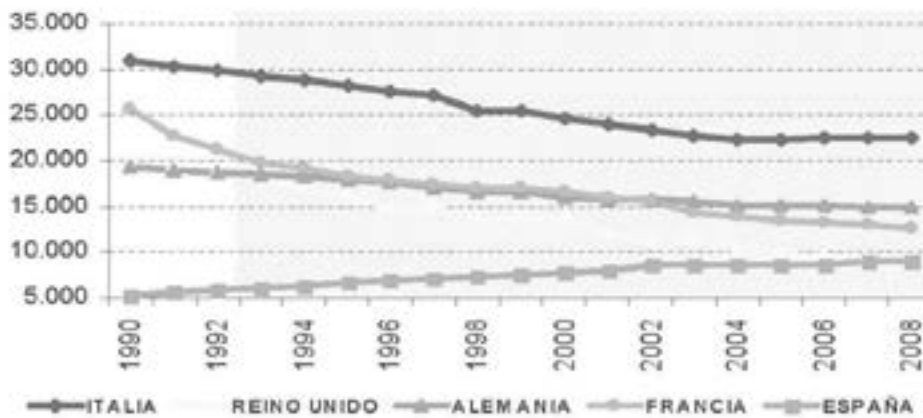
Respecto al mismo periodo: 1992-2010, la tendencia de implantación de Estaciones de Servicio en España es totalmente contraria a la de los países europeos de su entorno (Mazarrasa, 2010), donde se observa una clara disminución del número de Estaciones de Servicio

GRÁFICO 3
Nº DE ALTAS DE ESTACIONES DE SERVICIO POR PROVINCIA, 1975-2010



Fuente: Elaboración propia

GRÁFICO 4
EVOLUCIÓN DE Nº DE EE.SS. EN ALGUNOS PAÍSES DE LA UE, AOP



Fuente: http://www.aop.es/informes/informes_sector/CEE_El_Sistema_Energetico_Espa%C3%B1ol-Petroleo_22112010.pdf

en funcionamiento (gráfico 4). Esta tendencia se justifica por la liberalización del sector petrolero español.

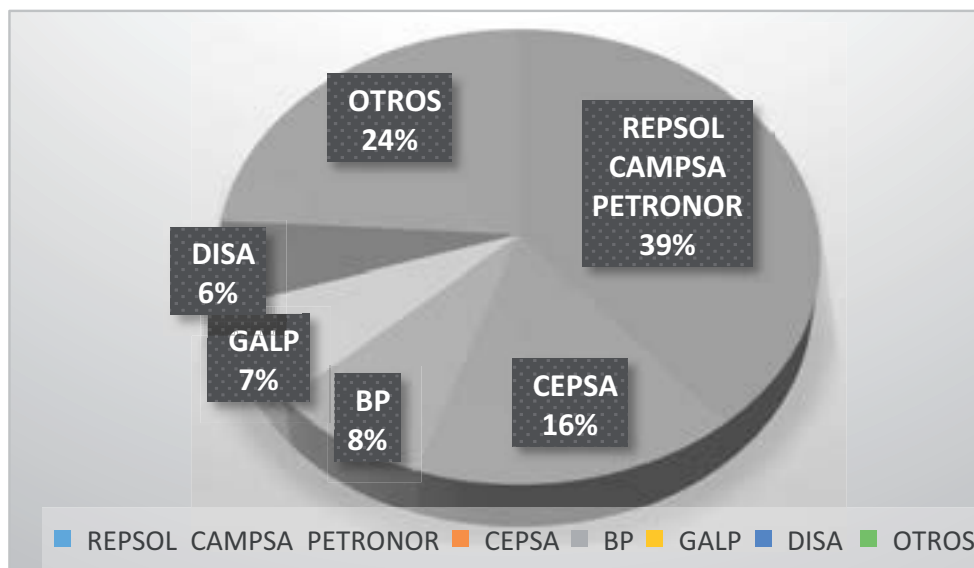
OPERADORES DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS

Un distribuidor al por menor mediante suministros directos de productos suministra al cliente, usuario final, un producto procedente de un operador; este es una persona física o jurídica autorizada para desarrollar en todo el territorio la distribución al por mayor de carburantes

y combustibles petrolíferos, ya sean de producción nacional, de intercambios intracomunitarios o de importación.

El R.D. 2487/1994, de 23 de diciembre, establece el Estatuto regulador de la distribución al por mayor y al por menor mediante suministros directos e instalaciones fijas, de carburantes y combustibles petrolíferos; dicho estatuto establece que dichos productos sólo pueden ser comercializados por quienes obtengan la condición de Operador o Distribuidor previa acreditación del cum-

GRÁFICO 5
ABANDERAMIENTOS EN EE.SS. ESPAÑOLAS - 2010



Fuente: Elaboración propia

plimiento de las condiciones que establece para dichas actividades la Ley 34/1992 de 22 de diciembre además de las establecidas en el Estatuto.

Todos los Operadores/Distribuidores mayoristas autorizados de productos petrolíferos en España son miembros obligatorios, según la Ley, de CORES (2). La condición de miembro se obtiene automáticamente en el mismo momento en que se obtiene la licencia administrativa correspondiente.

A mediados de 2010, formaban parte de CORES 153 entidades de las que 108 eran Operadores autorizados a distribuir al por mayor productos petrolíferos, pero no todas operaban en todo el territorio nacional. Destacan los grupos REPSOL, CEPSA, BP, GALP y DISA

Operadores en el Mercado gallego

El mercado de la distribución de carburantes es muy dinámico, los datos con los que realizamos este estudio se realizan en base al año 2010 pero, desde el 2007, se observa que las marcas independientes y operadores no integrados, los hipermercados y las cooperativas con venta al público han ganado cuota de mercado a costa de los operadores integrados tradicionales, tanto en número de puntos de venta, como en sus volúmenes de venta (Gráfico 5).

De las aproximadamente 10.238 Estaciones de Servicio existentes en 2010 en España, 623 se encontraban en la Comunidad Autónoma de Galicia, consultados los datos facilitados por la Dirección Xeral de Industria, Enerxía e Minas, de la Consellería de Economía e Industria de la Xunta de Galicia la relación existente entre Estaciones de Servicio y Operador, se constata la distribución que se refleja en el cuadro 5 y los gráficos 6 y 7.

CUADRO 5
NÚMERO DE EE.SS. EN FUNCIÓN DEL OPERADOR POR PROVINCIA

PROVINCIA	OPERADOR				
	REPSOL	CEPSA	GALP	OTROS	INDEP.
CORUÑA	88	49	17	33	54
LUGO	60	19	4	12	20
OURENSE	36	17	7	8	27
PONTEVEDRA	79	22	13	23	35
GALICIA	263	107	41	76	136
			623		

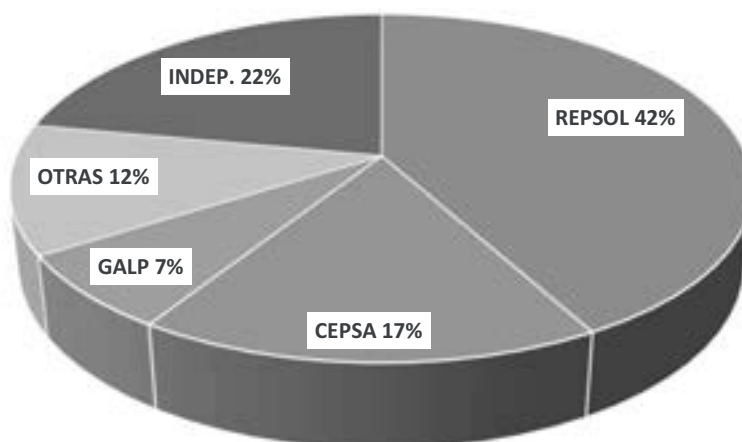
Fuente: Elaboración propia

CUADRO 6
PORCENTAJE DE MERCADO DE LOS DISTINTOS OPERADORES QUE DISTRIBUYEN EN GALICIA POR PROVINCIA

ZONA GEOGRÁFICA	RATIOS %				
	REPSOL	CEPSA	GALP	OTRAS	INDEP.
A CORUÑA	37	20	7	14	22
LUGO	52	17	4	10	17
OURENSE	38	18	7	8	28
PONTEVEDRA	46	13	8	13	20
GALICIA	42	17	7	12	22

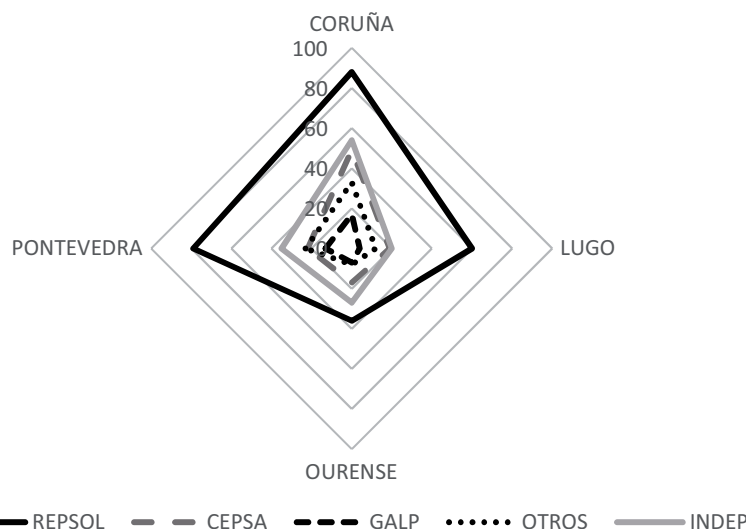
Fuente: Elaboración propia

GRÁFICO 6
PORCENTAJE DE EE.SS. SEGÚN EL OPERADOR EN GALICIA, 2010



Fuente: Elaboración propia

GRÁFICO 7
PREVALENCIA DE OPERADORES DE EE.SS. EN EL MERCADO GALLEGO



Fuente: Elaboración propia

CUADRO 7
INFLUENCIA DE OPERADORES, ESPAÑA VERSUS GALICIA, 2010

ZONA GEOGRÁFICA	RATIOS %				
	REPSOL	CEPSA	GALP	OTRAS	INDEP.
ESPAÑA	39	16	7	14	24
GALICIA	42	17	7	12	22

Fuente: Elaboración propia

Los Operadores que dominan el mercado de distribución de combustibles de automoción en Galicia son

REPSOL, CEPSA y GALP, entre los tres tienen una cuota global del 64%, tan sólo el 22% de las Estaciones de Servicio no tienen ningún vínculo con alguna petrolera (Cuadro 6).

Si comparamos el dominio de las mismas petroleras sobre las Estaciones de Servicio ubicadas en el resto del territorio nacional (62% del total), observamos que el porcentaje de Estaciones de Servicio operadas por cada una de ellas es muy similar a los encontrados con los datos manejados en la Comunidad Autónoma de Galicia (Cuadro 7).

Los datos también demuestran que en los últimos años el modelo de negocio ha cambiado, se ha incrementado la tendencia hacia el autosericio y ha au-

mentado la instalación de Estaciones de Servicio en los hipermercados y grandes superficies comerciales, establecimientos que suelen ofrecer descuentos y promociones asociadas al consumo de combustible en sus Estaciones de Servicio; todo hace presagiar que cada vez tendrán una mayor cuota en el mercado de venta al por menor de combustibles tanto en Galicia como en el resto del territorio nacional.

El modelo de gestión predetermina el operador que utilizará para su abastecimiento, por lo que para entender y valorar los datos debemos conocer el modelo de negocio bajo el que operan cada una de las Estaciones de Servicio instaladas en Galicia, por otra parte idéntico al de las instaladas en el resto del territorio nacional. Destaca el porcentaje de Estaciones de Servicio libres, en Galicia dominan el 22% del mercado; más de una quinta parte del mismo se gestiona de forma independiente sin las obligaciones que implica el estar ligado a una petrolera pero también sin el soporte comercial que facilita la misma.

Otro modelo de negocio que ha cobrado auge en los últimos tiempos son las Estaciones de Servicio «desatendidas» o «low cost» (3), este modelo de negocio permite abaratar precios a costa de abaratar costes. En España, los datos de 2015 demuestran que aún son pocas aunque ya algunas grandes petroleras se han hecho eco de este tipo de negocio: REPSOL ha abierto Estaciones de Servicio automatizadas en la zona del Mediterráneo; en Galicia su presencia es aún testimonial, pero hace años que son una realidad en el resto de Europa, en países como Francia o Bélgica son ya el 20% del total y en Dinamarca, Finlandia, Suecia y Suiza superan el 50%.

CONCLUSIONES ↓

En España, el Sector Petrolero siempre ha estado bajo el punto de mira de las autoridades de competencia. En 2014 las extintas Comisión Nacional de la Competencia (CNC) y Comisión Nacional de la Energía (CNE) elaboraron dos informes demoledores en los que incidían en la falta de competencia de un mercado en el que tres compañías, Repsol, Cepsa y BP, acaparaban el 73% de las ventas. Este escenario propiciaba, según estos organismos, una posición dominante que incluso les permitía pactar precios consiguiendo así incrementar sus márgenes. Además, los mejores puntos de venta están copados por estas compañías a través de contratos de larga duración lo que hace prácticamente imposible la presencia de nuevos operadores en el mercado.

Aunque no era el objetivo, la desaparición del Monopolio de Petróleos con la liberalización del Sector Petrolero ha conducido a un Oligopolio que evidentemente perjudica el interés general. El gobierno intenta cambiar esta situación, para ello en los últimos tiempos ha modificado y permitido el establecimiento de nuevos modelos de negocio.

Los últimos datos manejados demuestran que el número de Estaciones de Servicio no vinculadas a los operadores integrados no ha dejado de crecer en los últimos años (2010-2014). Por lo que respecta a los hipermercados, aunque su cuota de mercado por número de puntos de venta sea pequeña, su cuota de mercado por volumen de ventas ha aumentado considerablemente durante la crisis, llegando a alcanzar una cuota próxima al 20% en el sector de consumidores no profesionales, lo que equivale a situar a este formato de distribución como el segundo operador del mercado español en cuota de mercado.

Para mejorar la competencia y en último fin rebajar los precios, los informes de la CNC y la CNE recomendaban abrir más Estaciones de Servicio en hipermercados, centros comerciales y autopistas; revisar la duración de los contratos de suministro en exclusiva y prohibir que las petroleras recomienden los precios a sus asociados.

Pues bien, el Gobierno ha seguido estas recomendaciones e incluyó en el Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, por el que se modificó la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos entre otras las siguientes medidas:

- Desde julio de 2014, el abanderamiento tiene un contrato máximo de un año prorrogable hasta tres, frente a los cinco anteriores; con ello se pretende reforzar la competencia entre las petroleras para conquistar gasolineras.
- Las petroleras con una cuota de mercado superior al 30% en una provincia no podrán firmar más contratos (afecta a Repsol, fundamentalmente y a Cepsa).
- Asimismo, las compañías no podrán fijar directa o indirectamente los precios de los combustibles.

También, con el fin de facilitar la competencia, la nueva Ley de Carreteras (Ley 37/2015, de 29 de septiembre) no permitirá que los conductores encuentren tres gasolineras seguidas de un mismo operador a lo largo de una carretera.

NOTAS ↓

- [1] La información sobre el parque móvil y su desarrollo puede seguirse gracias a las series de matriculación elaboradas por el R.A.C.E., y las Estadísticas del Comercio Exterior para el período anterior a la Guerra Civil (ya que en estos años los vehículos matriculados eran en su gran mayoría de importación) y, desde 1943, los datos provienen de las completas estadísticas de la Jefatura Central de Tráfico. Junto a ellas, completan la información las diferentes publicaciones del Ministerio de Obras Públicas.
- [2] CORES, Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos
- [3] <http://www.expansion.com/juridico/opinion/2015/03/19/550b20f2268e3e9f688b456b.html>

BIBLIOGRAFÍA

Álvarez García, S.; Jorge García-Inés, M.; Romero Jordán, D. (2007). «Los precios de los carburantes de automoción en la UE. Análisis de sus factores determinantes». *Revista de Economía Industrial*, 365, 87-96.

Barreiro Gil, M.J. (2008). «Galicia/Europa, 1955-2005. Medio siglo de proximidad». *Revista Galega de Economía*, 17 nº extraordinario.

Cabezas, J.A. (1977). «Cincuenta años de CAMPSA». CAMPSA, Madrid

CAMPSA (1958). *CAMPSA 1928-1958*. (1958). CAMPSA, Madrid.

Comellas García-Llera, J.L. (2014). *Historia de España Contemporánea*, Rialp, Madrid, (1ª ed. 1988).

Comisión Nacional de la Energía (2006). *Cronología del sector petrolero español*. Dirección del petróleo, Comisión Nacional de la Energía (CNE), Madrid.

http://www.cne.es/cne/doc/publicaciones/IAP_CRONO_DP06.pdf

Comisión Nacional de la Energía (2012). *El mercado español de la distribución de gasolina y gasóleo a través del canal de estaciones de servicio*. Comisión Nacional de la Energía, Madrid.

http://www.cne.es/cne/doc/publicaciones/cne37_12.pdf

Espejo Marín, C. (2008). «La distribución al por mayor de productos petrolíferos en España». *Papeles de Geografía*, 47, 55-80.

Félix Parrondo, E. de. (2008). «Problemática de la fijación de precios en los contratos entre operadores petrolíferos y estaciones de servicio». *Revista de derecho de la competencia y la distribución*, 4, 197-212.

Figuroa, E. El comportamiento económico del mercado del petróleo. ISBN 9788479787394. 304 págs. Editorial: Díaz de Santos, Madrid-2006.

Grandel, J. (1935). *Le monopole du pétrole en Espagne*. Librairie Technique Économique, París.

Jiménez, J. (1998). *Comercio del Petróleo en España y Régimen de Formación de Precios, 1927-1993*. Paraninfo, Madrid.

Matilla Prieto, E. (2013) «Evolución del precio del gasóleo en España durante el último medio siglo. Análisis cuantitativo y cualitativo de la serie cronológica 1960-2011 de todas las Estaciones de Servicio». *Revista de Economía Industrial*, 387, 171-178.

Mazarrasa, A. (2010). *El sector energético español. Situación actual-El petróleo*, AOP, Madrid.

http://www.aop.es/informes/informes_sector/CEE_EI_Sistema_Energetico_Espa%C3%B1ol-Petroleo_22112010.pdf

Miras Salamanca, P. (2007). «Los mercados de productos petrolíferos: una perspectiva». *Revista de Economía Industrial*, 365, 69-78.

Nadal, J.; Carreras, A; Sudriá, C. (1987). *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*. Ariel, Barcelona.

Sánchez de Toca, J. (1917). *El petróleo como artículo de primera necesidad para nuestra economía nacional*. Imp. I. Perales, Madrid.

Tortella Casares, G., Ballesteros, A., Díaz Fernández, J. L. (2003). *Del monopolio al libre mercado: La historia de la industria petrolera española*. LID, Madrid.