



**Universidad  
de La Laguna**

# **Está usted repostando en Canarias**

**Un reportaje sobre el mercado de las gasolineras**

**Trabajo de Fin de Grado**

**Grado en Periodismo**

**Facultad de Ciencias Sociales y de la Comunicación**

**Autor: Cruz Milán, Javier del Cristo**

**Tutor: Toledano Buendía, Samuel**

**Curso académico 2021/2022**

Todas las vidas que habito tienen nombre de mujer.

A mi madre, Francisca;  
a mis hermanas, Isabel y Laura,  
y a mi abuela, Josefa.

A mi sobrino, Manuel.

## **Resumen**

El mercado de las gasolineras en Canarias está controlado por cuatro grandes operadores petrolíferos. El resultado: una competencia limitada que tiene efectos directos en el comportamiento de un sector de vital relevancia en el desarrollo económico de la región. Este reportaje en profundidad pretende analizar las características del negocio de las estaciones de servicio en el Archipiélago, los factores estructurales que condicionan el establecimiento de los precios finales de los carburantes o la legislación que regula el sector. Asimismo, se analiza la situación laboral de las personas empleadas en las gasolineras canarias y las relaciones de connivencia entre los principales actores del mercado.

**Palabras clave:** gasolinera, estación de servicio, precio, competencia, Disa, hidrocarburos, gasolina, gasóleo, repostaje.

## **Abstract**

The petrol station market in the Canary Islands is controlled by four large oil operators. The result: limited competition that has direct effects on the behavior of a sector of vital importance in the economic development of the region. This in-depth report aims to analyze the characteristics of the service station business in the archipelago, the structural factors that condition the establishment of final fuel prices and the legislation that regulates the sector. Likewise, the labor situation of the people employed in the Canary Islands gas stations and the connivance relations between the main actors of the market are analyzed.

**Keywords:** gas station, service station, price, competition, Disa, hydrocarbons, gasoline, diesel, refueling.

## **Índice de contenidos**

<b>1. <i>Introducción y justificación del reportaje</i>.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1. Fuentes documentales y personales.....</b>	<b>2</b>
<b>1.2. Intrahistoria y maquetación .....</b>	<b>3</b>
<b>2. <i>Anexo. Reportaje Está usted repostando en Canarias</i>.....</b>	<b>4</b>

## 1. Introducción y justificación del reportaje

La invasión rusa de Ucrania, y la crisis inflacionista que ha desencadenado, ha puesto en jaque un acto tan cotidiano y fundamental como repostar combustible. Ahora bien, ¿existen otros factores estructurales que se encuentren detrás y contribuyan al encarecimiento de los hidrocarburos? La respuesta es clara: sí, un mercado tensionado.

El sector de las gasolineras en Canarias goza de una competencia limitada. Así, cuatro grandes actores petrolíferos controlan alrededor del 80 % de la cuota de mercado. La situación actual en la que se encuentra el negocio de las gasolineras en el Archipiélago no solo contribuye a debilitar la posición económica de los consumidores -ocho de cada diez personas residentes en las Islas tienen un coche-, sino que además ejerce presión sobre un sector que resulta decisivo en la economía de cualquier región. En este sentido, los hidrocarburos son un *input*, bienes esenciales en el desarrollo económico, y el fiel reflejo es el peso que ejercen sobre la configuración del Índice de Precios de Consumo (IPC).

Así las cosas, el reportaje *Está usted repostando en Canarias*, enmarcado en el Trabajo de Fin de Grado, aborda una radiografía general sobre las principales características de un sector constituido por medio millar de estaciones de servicios en las Islas. Una radiografía inédita en el ámbito periodístico, que, a pesar de las continuas señales de la situación del mercado que se enviaban desde los organismos competentes, nunca tuvo cabida desde una mirada más general y profunda.

Este trabajo periodístico en profundidad recalca en la propiedad de las infraestructuras de almacenamiento en las islas capitalinas y no capitalinas como una de las principales razones, entre otras, que determinan la conformación de un mercado claramente congestionado.

El control que ejercen Cepsa y Disa -y, sobre todo, esta última tras la adquisición de los activos de Shell en las Islas- se encuentra detrás de las principales complicaciones que se presentan en el mercado canario. La situación se torna más compleja si cabe en las islas de La Palma, El Hierro y La Gomera, donde la presencia de Disa alcanza prácticamente el monopolio, siendo capaz de controlar la totalidad del almacenamiento y gran parte de las estaciones de servicio.

Por su parte, el reportaje pretende realizar un estudio de la legislación que permite operar a cualquier gasolinera en la región, así como analizar la situación laboral de las cinco mil personas empleadas por el sector.

### **1.1. Fuentes documentales y personales**

Las fuentes documentales constituyen la piedra angular sobre la que descansa el reportaje. Así, el trabajo recopila datos de más de medio centenar de informes elaborados por diferentes organismos e instituciones, como la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), el Ministerio para la Transición Ecológica del Gobierno de España o la consejería homóloga del Ejecutivo canario.

Las fuentes documentales se completan con documentos firmados por auditoras externas, sobre todo en el caso de las islas no capitalinas.

Entre las fuentes documentales más importantes, destacan:

- Informe mensuales y anuales sobre la situación del mercado y precios elaborados por la CNMC. Principalmente, se han utilizado los datos contenidos en los estudios publicados entre 2019 y 2021.
- Trabajos científicos elaborados, principalmente, por los profesores de Economía Aplicada Juan Luis Jiménez y Jordi Perdiguero. Las aportaciones académicas de estos investigadores sobre el mercado de los hidrocarburos en Canarias son pioneras y, de hecho, constituyen las limitadas evidencias científicas sobre la baja competencia del sector en la España peninsular y extrapeninsular.
- Informes elaborados por auditoras externas, encargadas por el Gobierno de Canarias. Estos estudios constatan el poder de mercado de los principales operadores, fundamentalmente en las islas occidentales no capitalinas.
- El resto de los datos, tal y como se señala en el desarrollo del reportaje, han sido extraídos de otras bases de datos (como el Instituto Canario de Estadística, el Instituto Nacional de Estadística, o el Boletín Oficial del Estado), así como de otras fuentes de información presentes en la web.

En lo que respecta a las fuentes personales, en este reportaje tienen voz una decena de personas, entre actores políticos, económicos y sociales. Asimismo, ningún representante de las principales petroleras en las Islas quiso participar del reportaje, así como ningún propietario de las estaciones de servicio consultadas.

Entre las principales fuentes personales, destacan:

- Juan Luis Jiménez, profesor de Economía Aplicada de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Jordi Perdiguero, profesor de Economía Aplicada de la Universitat Autònoma de Barcelona.
- Blas Acosta, viceconsejero de Economía del Gobierno de Canarias.
- Nacho Rabadán, director de la Confederación Española de Estaciones de Servicio.
- Juan Miguel Hernández, secretario general de Industria de Comisiones Obreras en Canarias.
- Rubén Sánchez, secretario general de Facua – Consumidores en Acción.
- Noemí Tejera, arquitecta y profesora de Arquitectura Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Marta Doval, profesora del Departamento de Ingeniería Química de la Universidad de Murcia.

Asimismo, aunque ningún representante accedió a una entrevista a título personal, la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos facilitó respuestas escritas enviadas por correo electrónico.

Por último, fueron entrevistadas otras fuentes personales, especialmente técnicos en urbanismo de distintos municipios, para esclarecer aspectos de las concesiones municipales para la apertura de gasolineras.

## **1.2. Intrahistoria y maquetación**

El hilo conductor del reportaje descansa en la voz de un navegador de conducción que advierte y aconseja sobre la necesidad de repostar combustible en el vehículo. Así, ofrece indicaciones sobre el nivel de carburante y cómo llegar a la estación de servicio más próxima. Esto permite hacer una caracterización general del mercado de las gasolineras.

Por su parte, el surtidor de la gasolinera toma el relevo en la voz de la narración del reportaje. Este nuevo enfoque permite explicar aspectos como el precio o la legislación.

Con todo, la maquetación permite conectar los diferentes elementos. Se trata de un estilo sencillo, cromáticamente coherente y en consonancia con el color de la empresa de hidrocarburos Disa.

En líneas generales, el reportaje consta de 14 páginas, incluida la portada, organizada a dos columnas. Las fuentes de letra varían según la función que ejerza el texto en cada momento. El texto se completa con imágenes propias; infografías, que desgranar los aspectos más relevantes y complejos del reportaje, y con una viñeta de cómic.

## **2. Anexo. Reportaje *Está usted repostando en Canarias***



# ESTÁ USTED REPOSTANDO EN CANARIAS

SEP  
22



Estación de servicio Disa en el sureste de Gran Canaria | Javier Cruz

JAVIER CRUZ MILÁN

Las Palmas de Gran Canaria

El mercado de las gasolineras en Canarias es un oligopolio. El medio millar de estaciones de servicio que opera en las Islas está controlado por cuatro grandes operadoras petrolíferas. Así, Disa-Shell, Cepsa, BP y Repsol ostentan el 80% de la venta minorista de combustible.

La estructura del sector de los hidrocarburos en Canarias compromete la competencia efectiva del negocio del combustible. El negocio está sometido a una fuerte integración vertical, donde la distribución mayorista, el almacenamiento y la comercialización minorista es propiedad de los principales actores petrolíferos.

¿El resultado? Precios desorbitados, especialmente en las islas no capitalinas, donde Disa ostenta prácticamente el monopolio. Unos precios que consiguen compensarse gracias a una baja imposición fiscal.

La implantación de surtidores *low cost* en las Islas es aún escasa, desamparada por un modelo de negocio ligado a grandes tiendas de marcas comerciales y una legislación que dificulta *de facto* la introducción de más actores.

Un sector que goza de buena salud: cinco mil gasolineros en las Islas y, prácticamente, ningún cierre de una estación de servicio.

# Llenar el depósito en Canarias

“Atención: depósito casi vacío”, reza de manera cotidiana, repetitiva, incluso insistente, el panel de control. La luz naranja en forma de surtidor de combustible se ilumina en el salpicadero. El mensaje se completa: “¿Desea buscar una estación de servicio cercana?”

La trayectoria preestablecida se modifica de forma automática. “Autonomía: diez kilómetros. Diríjase, por favor, a la estación de servicio más próxima”, suplica el coche.

En Canarias, podemos dirigirnos a unas 500 gasolineras. Casi medio millar de estaciones de servicios, repartidas de forma desigual por el Archipiélago, que se constituyen como el centro neurálgico del aprovisionamiento energético de proximidad.

Las gasolineras representan la quintaesencia de un sector económico y estratégico de baja competencia. Y el eslabón más débil de un sector económico que, como consecuencia de la crisis mundial derivada de la invasión rusa de Ucrania, está generando, de acuerdo con el secretario general de las Naciones Unidas, António Guterres, “beneficios excesivos e inmorales”.

La relevancia de los productos derivados del petróleo es incontrovertible para el desarrollo económico de una región. La industria química y del refino representó el 6,5% del PIB español en 2017. De ahí que el medio millar de gasolineras que operan en Canarias desempeñen un papel clave.

La importancia del sector de los combustibles reside en el elevado consumo que las economías hacen de los hidrocarburos. Asimismo, los carburantes se constituyen como un *input* esencial en la producción y comercialización de la mayoría de los productos.

En otras palabras, son bienes de primera necesidad implicados en la generación de electricidad, en la actividad industrial, en el transporte y, principalmente, en la automoción.

Según los datos publicados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), los carburantes de automoción suponen en torno al 55% del consumo total de productos petrolíferos en España. Y se distribuyen, en su mayor parte, a través de estaciones de servicio.

El fiel reflejo es el elevado peso que tienen los precios de los combustibles en la configuración del Índice de Precios al Consumo (IPC). De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística, Canarias registró en julio de 2022 una inflación del 9,4%, con respecto al año anterior. Una de las tasas más bajas del país, en una región que históricamente también ha contado con los precios de venta al público de combustibles más bajos.

Un 15,2% se ha encarecido llenar el tanque del coche en Canarias, si lo comparamos con el verano de 2021.

## TF-1 antes que M-1

“La gasolinera más cercana se encuentra a menos de tres kilómetros”, insiste el navegador del coche. El 17 de febrero de 1902 fue seguramente impensable que un coche sugiriera desviarse del camino para encontrar la gasolinera más cercana.

Aquel día, el vehículo francés Panhard, con matrícula TF-1, se convertía en el primero que circulaba por las calles de Santa Cruz de Tenerife. Para entonces, el Archipiélago contaba ya con más coches que Madrid, que tuvo que esperar hasta 1907 para registrar su primera matrícula: M-1.

En 1922, en Canarias ya circulaban 1096 coches. Y sólo ocho años más tarde, en 1930, lo hacían 7662 automóviles. Hoy, alrededor de un millón doscientos mil turismos repostan en los surtidores de las Islas.

Los coches representan algo menos del 70% de todos los vehículos (incluyendo guaguas, camiones y motocicletas) que discurren por las carreteras del Archipiélago. Así, en el año 2021, según el Instituto Canario de Estadística (ISTAC), en el Archipiélago se registraron 813 vehículos por cada mil habitantes. Y con estos datos del parque automovilístico canario, “nadie va a renunciar a un mercado de un millón (ochocientos mil) vehículos”, aclara el viceconsejero de Economía del Gobierno de Canarias, Blas Acosta.

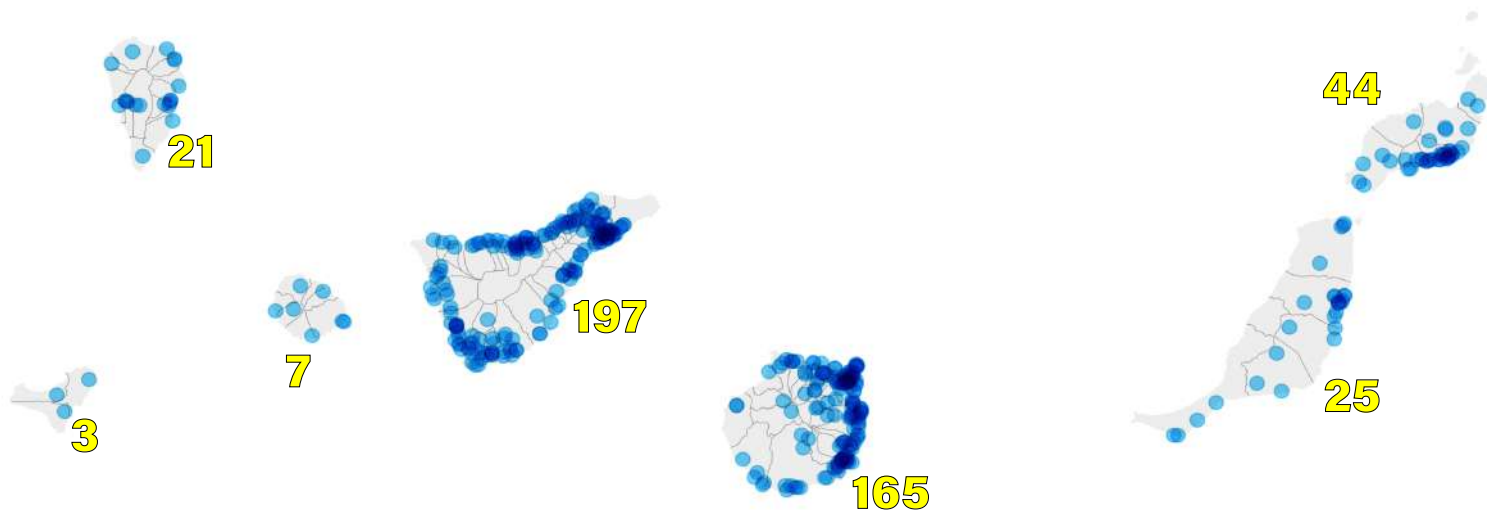
**Juan Luis Jiménez, profesor de Economía: “Habría de un mercado con una amplia falta de competencia”**

De acuerdo con los datos recopilados por el Ministerio para la Transición Ecológica, Canarias es la octava comunidad con un mayor número de estaciones de servicio.

Además, la ratio de estaciones de servicios por habitantes es superior a la media nacional en el caso de las Islas. Así, corresponde una gasolinera por cada 4772 ciudadanos canarios. A nivel nacional, hay una estación de servicio por cada 4534 habitantes.

El surtidor número uno está vacío. “Asegúrese de apagar el motor y las luces del vehículo”, recuerda la cartelera. La máquina avisa: “¡Atención! Está usted repostando en Canarias”.

## Localización geográfica de las gasolineras en Canarias



Mapa: Elaboración propia • Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica • Datos cartográficos: CNIG • Creado con Datawrapper

Las estaciones de servicio se distribuyen de forma desigual por las islas y municipios en Canarias | JCM

### Características del mercado

Ahora bien, ¿cuáles son las particularidades del mercado de los hidrocarburos en Canarias? “En general, hablaría de un mercado con una amplia falta de competencia que, incluso, lleva a situaciones de monopolio en diversas islas y en algunos municipios”, sentencia el profesor de Análisis Económico Aplicado de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC) Juan Luis Jiménez.

El sector de los hidrocarburos en Canarias presenta ciertas diferencias respecto de la Península. La legislación, el comportamiento de las empresas, así como la estructura del mercado canario han sido históricamente diferentes a los mostrados en la España peninsular.

El Censo de Instalaciones de Suministro del Ministerio para la Transición Ecológica cifraba, en septiembre de 2020, en 462 las estaciones de servicio operativas en las Islas Canarias.

El Grupo Disa, compuesto por Disa Red de Servicios Petrolíferos y Disa Retail Atlántico, acapara el 41,8%. La Compañía Española de Petróleo S.A.U. (Cepsa) ostenta el 17,1%; British Petroleum (BP), el 14,3%, y Repsol, el 12,8%.

Por su parte, Petróleos Archipiélago, Grupo Insular Océano y Petrolífera Canaria (PCAN) operan un 6% del mercado canario.

### Ocho de cada diez gasolineras en Canarias pertenecen a cuatro marcas comerciales

Las gasolineras *low cost* (o bajo coste) en Canarias, una de las principales soluciones al problema de la nula competencia en las Islas, constituyen el 8% de la cuota de mercado. Una cifra ensombrecida por el 40% que se alcanza a nivel nacional.

En otras palabras, ocho de cada diez gasolineras que

puede sugerir el navegador del coche en Canarias estarán controladas por cuatro operadoras.

### División y tamaño de los mercados

Las Islas Canarias están aisladas del Continente y el territorio regional se encuentra fragmentado en ocho. De ahí que el mercado canario de hidrocarburos sea preso de su propia idiosincrasia.

La fragmentación es una de las primeras características. En este sentido, cada isla representa un mercado estratégico e independiente, “porque ningún consumidor va a ir regularmente a otra isla a consumir hidrocarburos”, explica el profesor de la ULPGC.

La segunda: el diferente tamaño de cada mercado insular. Gran Canaria y Tenerife lideran las importaciones de hidrocarburos. También la capacidad de almacenamiento y la concentración de gasolineras. La doble insularidad es un problema para repostar en Canarias.

De hecho, cuatro de cada diez gasolineras de Canarias radican en Tenerife. Y algo menos, el 35%, en Gran Canaria.

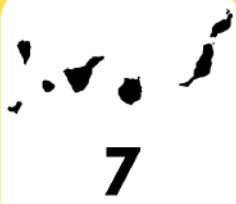
### Tres de cada tres, Disa

Y la desigualdad no solo se ejemplifica en la concentración de gasolineras por islas. También en la concentración de operadoras. El Grupo Disa tiene el monopolio en las únicas tres estaciones de El Hierro. Y en La Gomera, su cuota de mercado asciende hasta el 86%, al operar en seis de las siete estaciones de servicio de la isla colombina.

Tenerife, Gran Canaria y Lanzarote son los territorios insulares en donde se experimenta una mayor competencia por el mayor número de operadores. Aún así, la presencia de Disa en estas islas ronda el 40%.

Cierto es que la distribución del volumen de consumo de gasolina y gasóleo se concentra principalmente en las islas capitalinas.

## Algunos datos de un mercado con competencia aparente



7  
mercados estratégicos componen el sector de los hidrocarburos en Canarias, fruto de la fragmentación territorial



462  
gasolineras operan en Canarias, según el Ministerio para la Transición Ecológica



Las gasolineras dan soporte a

1.800.000

vehículos que circulan por las carreteras de Canarias



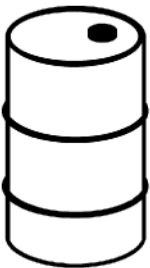
4

grandes marcas comerciales (Disa-Shell, Cepsa, BP y Repsol) controlan el 80 % de las estaciones de servicios en las Islas

La primera refinería española se implantó en Tenerife en 1930, gracias al capital privado de



controla  
+40%  
de la cuota de mercado



+94%

de la capacidad de almacenamiento de combustible se concentra en las islas capitalinas, Gran Canaria y Tenerife

Fuente: Anuario Energético de Canarias 2020, CNMC  
Elaboración propia

Así las cosas, el problema es claro: una importante integración vertical, donde la distribución mayorista, el almacenamiento y la comercialización minorista están sometidos al control de unos pocos actores petrolíferos, que operan en régimen de oligopolio.

“En absoluto, y a los datos nos remitimos”, sentencia una de las breves respuestas, enviadas por escrito, de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP). “En España, hay una gran competencia entre los distribuidores y la cuota de mercado de los tres principales operadores es muy similar a la de otros países europeos”, reza el comunicado.

*“En este surtidor puede repostar antes de pagar”, confirma la máquina. “Atención! Usted está repostando gasolina sin plomo 95”, advierte el surtidor número uno. Al accionar la manguera, discurre un flujo constante de combustible hacia el interior del coche. Ahora bien, ¿de dónde vienen los carburantes que se repostan en Canarias?*

### La primera refinería en España era canaria

De acuerdo con el estudio de Jiménez y Perdiguero *¿Competencia o colusión en el mercado de la gasolina? Una aproximación a través del parámetro*, “a diferencia de lo sucedido en el resto de territorio español, el mercado canario no se constituyó como un monopolio público posteriormente privatizado”.

En el Archipiélago el sector siempre fue privado. De hecho, la primera refinería española se instaló en Tenerife en el año 1930. Y estuvo promovida por Cepsa, capital privado.

Al calor de esta planta química, nacieron empresas privadas que pudieron operar en el mercado, aún sin capacidad de destilar industrialmente el petróleo.

En 2014, la refinería de la capital tinerfeña cesa su operativa. “Por lo tanto, una primera característica del mercado canario es que tiene que importar todo ya refinado, pues no tiene capacidad de refinado en ninguna isla”, apunta el profesor de Economía Aplicada de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) Jordi Perdiguero. Y la importación del producto acabado encarece el precio final.

### Los puertos canarios

Las siete millones de toneladas de combustible que llegan a las Islas anualmente tienen origen europeo. En 2018, el 95% de las importaciones de hidrocarburos provinieron de la Unión Europea. Aunque el principal flujo de productos acabados es el de España: seis de cada diez litros vienen principalmente de las dos refinerías andaluzas de Cepsa y de la murciana de Repsol. Cada una tiene, por cierto, libertad para establecer el precio de venta.

El Puerto de La Luz y el Puerto de Santa Cruz son el punto de llegada de los hidrocarburos a las Islas. Además, los puertos de Granadilla y Salinetas, en Tenerife y Gran Canaria, respectivamente, también cuentan con las infraestructuras necesarias para la recepción del carburante.



**Disa puede acumular el 17 % de la gasolina y el 46 % del gasoil de Canarias**

Instalación de almacenamiento de la empresa Disa en su planta de Salinetas, Gran Canaria | JCM

Las islas capitalinas son las únicas que disponen de servicios portuarios capacitados para el atraque de buques de gran tamaño. De ahí que las principales instalaciones de almacenamientos para gasolinas y gasóleos estén también concentradas en Gran Canaria y Tenerife. Las islas mayores almacenan el 94% del combustible importado.

La cuestión, más bien, es quién ostenta la propiedad del almacenamiento en cada isla y cómo afecta a la competencia en el mercado de las gasolineras en Canarias. Y quien controla el almacenamiento tiene la capacidad, en definitiva, de controlar el resto de la cadena.

### **Sin tanque no hay gasolinera**

Incentivar la competencia en las gasolineras de Canarias es difícil, porque, en palabras del viceconsejero de Economía del Gobierno de Canarias, Blas Acosta, “si no tengo donde almacenar, no puedo venir”.

De acuerdo con el *Anuario Energético de Canarias* de 2020, el almacenamiento en Canarias está controlado, fundamentalmente, por Cepsa, Disa, BP y Repsol. Y las operadoras deciden si dar acceso de combustible (bien para el almacenamiento, bien para la venta) a otros operadores, además de establecer el precio de almacenaje. Es decir, sin tanque, no hay gasolinera.

La isla de Tenerife es el principal punto de almacenamiento de combustible en el Archipiélago. Así, la isla alberga más de la mitad de los hidrocarburos, casi el 60% en su vetusta refinería. Aunque, por ley, no hay obligación de dar acceso a terceros a las instalaciones de almacenamiento integradas en la refinería.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ya consideró la disponibilidad privilegiada en el almacenamiento de las instalaciones de la refinería, regulada en el artículo 41.1 de la Ley 34/1998 del sector de hidrocarburos (LSH), como uno de los principales

factores que obstaculizan la entrada de otros operadores en el mercado canario.

Los datos de la CNMC muestran que la petrolera Cepsa, y su filial Petrocan, controlan el 69% de la capacidad de almacenamiento en Canarias. Por su parte, Terminales Canarios (controlada a partes iguales por BP y Repsol) hace acopio del 8%.

### **Disa, el actor principal**

Pero ¿por qué Disa controla el mercado de las gasolineras si está relegada a una segunda posición de almacenamiento con respecto a Cepsa? La respuesta es clara: la connivencia. Y viene de lejos.

Disa solo es capaz de acumular el 17% de la gasolina, y el 46% del gasoil de Canarias. En total, el 7% del carburante canario. Pero es la única operadora que tiene implantación en todas las islas, excepto en Tenerife.

De acuerdo con el *Estudio para Analizar la Estructura del Sector del Transporte y Almacenamiento de Combustibles en Canarias*, encargado por el Gobierno autonómico y realizado por una auditora externa, Disa mantiene una fuerte dependencia de Cepsa en el aprovisionamiento de carburantes. Empresa con la que mantiene (y mantuvo), además, estrechos vínculos comerciales en las fases de distribución y logística.

Así, Cepsa y Disa alcanzan las tres cuartas partes para el almacenamiento de gasolina en Canarias, y almacenan algo más de seis de cada diez litros de gasoil.

Sin embargo, Disa ostenta el control de distribución mediante buques cisterna desde Gran Canaria y Tenerife hacia las islas no capitalinas. Y, en estas últimas, ejerce el monopolio en el almacenamiento. Esta situación de monopolio en la logística de almacenamiento de combustibles es la causa directa del alza de los precios en los mercados menores.

## Precios del almacenamiento

De acuerdo con el informe, almacenar un metro cúbico de gasolina en las instalaciones de Disa en El Hierro asciende a los 230 euros. Acceder al mismo volumen de gasolina en las instalaciones de la petrolera en Gran Canaria cuesta algo menos de 18 euros.

Las conclusiones del estudio con respecto al precio de aprovisionamiento son claras: los precios de almacena-

miento en islas no capitalinas, especialmente en aquellas en las que Disa aparece como única bandera de distribución minorista, “se disparan de forma desproporcionada”.

De hecho, los precios de almacenamiento de combustible en Fuerteventura se sitúan por encima del 175 % con respecto a Gran Canaria. Y el Gobierno de Canarias lo sabe.

## Disa y Cepsa, o cómo romper las reglas del mercado

“Disa tenía muchas gasolineras y era líder en el mercado -expone Perdiguero-, pero no tenía una refinería. Y Cepsa, que tenía refinería, no tenía estaciones de servicio. Además, el presidente de Disa ( Demetrio Carceller) estaba en el Consejo de Administración de Cepsa”.

Hubo un tiempo en el que Disa no tenía emblema propio. Tampoco tenía refinería, pero (casi) controlaba el mercado de las gasolineras en Canarias.

En 2004, Disa, propiedad de Carceller -a la sazón, número 85 en la Lista Forbes de las 100 personas más ricas de España en 2021- abanderaba con la enseña Cepsa, al menos, 142 de las 147 gasolineras propiedad de Disa. Pero todo acabaría por dinamitarse.

“El mercado canario ya tenía sus problemas, pero la fusión Disa-Shell le hizo mucho daño”, apunta Perdiguero. Por su parte, el profesor Jiménez asegura que “la adquisición de los activos de Shell por parte de Disa ha supuesto el espaldarazo para apuntalar el poder de mercado que tiene la empresa Disa en el mercado de los hidrocarburos”.

**Jordi Perdiguero, profesor de Economía: “La fusión Disa-Shell hizo mucho daño al mercado de las gasolineras en Canarias”**

Ahora bien, ¿en qué consistió esta operación? Ese mismo año, el grupo Royal Dutch-Shell comienza un proceso de desinversión de sus actividades en España y Portugal.

El resultado: una batalla por 600 gasolineras repartidas entre Portugal, la España peninsular, Ceuta, Melilla y Canarias. Repsol quedó fuera de la operación, porque la aprobación del Real Decreto-Ley 6/200 de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicio suponía que los operados al por mayor con una presencia del 30% en el mercado no podrían aumentar sus instalaciones de servicio en cinco años.

Por lo tanto, Repsol no podría ejecutar ninguna operación hasta 2005 en España. Pero adquirió las 290 estaciones de Shell en Portugal. Con Repsol fuera de la ecuación, Cepsa estaba interesada en la transacción de los activos de Shell en España: 310 estaciones de servicios. Pero Disa no quería renunciar a las 74 de la petrolera anglo-holandesa en Canarias.

Ni tampoco a ampliar su presencia en el resto de territorio nacional. La portuguesa Galp también era una de las favoritas en la batalla por la misma tajada del pastel

El 8 de septiembre de 2004, la operación se materializaba: ni Galp ni Cepsa. “Disa compra las gasolineras de Shell y se convierte en el cuarto operador de España”, titula ese día ‘Abc’.

Así, Disa no solo se posicionaba por primera vez fuera de las Islas, al sumar en total 485 estaciones de servicio por España y un 5% de la cuota de mercado. Tampoco ampliaba solo al 10% su participación en la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), encargada del almacenamiento, transporte y distribución del carburante en la Península. Disa se convertía en la primera operadora de Canarias.

El Tribunal de Defensa de la Competencia ratificó la operación porque consideró en el expediente C86/04 que no presentaba problemas “para el mantenimiento de la competencia efectiva” en Canarias.

No así, el Tribunal obligó a la operadora canaria a no ampliar su mercado en un periodo de cinco años. Asimismo, le requirió operar con una marca propia. Y, por último, procedió a dinamitar la relación de connivencia entre Cepsa y Disa, obligando a Carceller a abandonar el consejo de administración del Grupo Cepsa.

“Fue un error propiciado casi por casualidad. Quizá Repsol se podía haber quedado con las de Shell en Canarias, donde tenía menos estaciones de servicio. Igual hubiera permitido generar más competencia”, concluye el profesor de la UAB Perdiguero.

“Cantidad seleccionada: 10 euros”, avisa el surtidor. La cantidad del precio y del volumen comienzan a competir en la pantalla. Así, ¿cómo se conforma el precio de venta al público (PVP), el precio de comercialización de cada litro repostado en Canarias?

### Los impuestos del carburante, el 30%

En Canarias, existe un régimen económico y fiscal diferente del resto de España. En este sentido, a las gasolinas y gasóleos de automoción no se les aplica el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), tampoco el Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos, ni el Impuesto Especial sobre Hidrocarburos, como sí sucede en la España peninsular.

El combustible repostado en el Archipiélago se grava con el Impuesto Especial sobre Combustibles Derivados del Petróleo y con el Arbitrio sobre Importaciones y Entregas de Mercancías en las Islas Canarias (AIEM). Por su parte, el gravamen aplicable del Impuesto General Indirecto Canario (IGIC) es del tipo cero.

La imposición fiscal se completa con el tributo sobre la gasolina y el gasóleo de automoción a través de los cabildos insulares. Así, por cada diez euros de combustible repostado en Canarias, aproximadamente tres serán impuestos.

### El precio de mercado, el 50%

El PVP del combustible en Canarias se configura, fundamentalmente, a partir de la cotización internacional del combustible *Platts*. El precio de cotización del combustible (también conocido como el *Coste del Producto al por Mayor*) se trata del valor al que se compran los hidrocarburos a la salida de la refinería o a la entrada de un terminal portuario.

Está sometido a la inestabilidad de los mercados internacionales. Y es el responsable, en parte, de la volatilidad del precio final del combustible. De acuerdo con el estudio encargado por el Gobierno canario, el precio de cotización supone más de la mitad del precio final de comercialización. Así, por cada diez euros repostados, el precio de cotización del petróleo supondrá entre cinco y seis euros.

### El margen bruto, el 20%

Por su parte, el tercer elemento del precio que aparece en el surtidor es el margen bruto. A diferencia de la carga impositiva y del coste al por mayor, el margen bruto es el elemento más controlado por las operadoras de petróleo. Constituye entre uno y dos euros del precio de venta al público.

Este margen incluye los gastos de personal, la distribución y el almacenamiento que se paga al comerciante mayorista, y los beneficios del empresario de cada gasolinera.

## CÓMO SE COMPONEN

# 10€

### DE CARBURANTE REPOSTADO EN CANARIAS

## 5€



### LA COTIZACIÓN INTERNACIONAL 'PLATTS'

Es el precio al que se compran al por mayor los hidrocarburos y está sometido a la inestabilidad de los mercados internacionales.

Es el componente que más pondera en la pantalla del surtidor.

### IMPUESTOS

Gracias al régimen económico y fiscal, en Canarias se pagan menos impuestos que en el resto del territorio nacional. De ahí, que sea más barato repostar en las Islas. Supone un 30 % de la cuantía total del repostaje.

## 3€



## 2€



### MARGEN BRUTO

Incluye gastos de almacenamiento y logística, gastos de personal o los beneficios empresariales.

Es el componente controlado por las operadoras y distribuidoras.

### PRECIO DE VENTA AL PÚBLICO (PVP)

# 10€

La fiscalidad en Canarias es el único elemento que abarata el precio final de los combustibles.

El Archipiélago es, de hecho, la región con los precios antes de los impuestos más caros de España.

En 2020, los márgenes brutos se duplicaron en las Islas.



Fuente: CNMC, Gobierno de Canarias  
Elaboración propia



Estación de servicio BP en el sureste de Gran Canaria | JCM

## La baja competencia

El comportamiento de los precios en Canarias es notablemente diferente al de la España peninsular. El coste medio de comercialización en las Islas es significativamente inferior que la media nacional. Pero esto es solo gracias a la menor carga fiscal.

Como consecuencia de su condición extrapeninsular, Canarias cuenta con los precios antes de los impuestos más elevados. Asimismo, en 2020, el Archipiélago fue el territorio en el que más aumentó el margen bruto: aproximadamente, el doble que en la Península.

Y esto, ¿por qué sucede? Por la falta de competencia. Las conclusiones del estudio para analizar la estructura del sector encargado apuntan a los mayores costes del transporte del combustible hacia el Archipiélago. También a los costes de almacenamiento, transporte entre islas o mantenimiento de las infraestructuras en cada una de las islas. Pero, fundamentalmente, “a la aplicación de unos márgenes mayoristas derivados de una posición de dominio clara en el mercado”.

Suena el teléfono. Al otro lado, la persona responsable del área de comunicación de Repsol. “Entiendo, pero para hablar de precios... (titubea). No creo que puedan atenderte”, lamenta. Repsol ha declinado la invitación para participar de este reportaje. Cepsa tampoco contestó nunca a las peticiones.

## Repostar en las Islas Verdes

Sin lugar a duda, las condiciones estructurales del mercado de los hidrocarburos en Canarias afectan muy especialmente a los precios que registran las *Islas Verdes*.

Repostar en El Hierro, La Gomera o La Palma es significativamente más caro que en el resto del Archipiélago. Y “la respuesta es casi única: la existencia de un monopolio”, explica Jiménez.

Así, el régimen de monopolio en el que opera Disa en estas islas es la principal causa del desfase de precios. En El Hierro solo hay tres gasolineras: las de El Pinar, Valverde y Frontera. Las tres son de Disa y las tres venden el litro de combustible al mismo precio.

Según los datos consultados el 24 de agosto de 2022 en el Geoportal del Ministerio para la Transición Ecológica, repostar un litro de gasóleo en cualquier gasolinera de El Hierro asciende a 1,631 euros. Algo más de tres céntimos cuesta el litro de gasolina. El mismo día en Tenerife, el litro de cualquier combustible marcaba una media de 30 céntimos menos.

“Los precios serían más bajos de los que actualmente están si hubiese algo de competencia en ese mercado. Pero como por desgracia en la isla de El Hierro no existe competidor alguno a las tres estaciones de servicio de la marca Disa, los resultados son los que tenemos”, subraya el profesor de la UPLGC Jiménez.

Una de las principales causas que históricamente ha esgrimido Disa para justificar el incremento de precios es la falta de demanda. Lo cierto es que el bajo volumen de negocio en esas islas siempre ha existido y los precios, a lo largo de los años, se han incrementado sobremanera.



Jiménez y Perdiguero, en el año 2019, también a petición del Gobierno de Canarias, elaboraron el estudio para la *Evaluación de los Mercados Minoristas Insulares de Hidrocarburos para Automoción en Canarias y la Conformación de Precios Finales, con Especial Incidencia de la Doble Insularidad*.

### “Tenemos poca demanda”

Las conclusiones del estudio son claras: entre 2006 y 2019, “mientras que la gasolina 95 y el diésel aumentaron (...) en torno al 30% en Tenerife, en El Hierro este aumento medio superó el 68%”.

Jiménez aclara: “Si el problema de demanda es el que explica que, en El Hierro, a día de hoy, los precios sean más caros que en el resto (de islas), esa diferencia debería haberse dado también en 2006”. El famoso argumento de ‘tenemos poca demanda’ no es el factor determinante de diferencia entre El Hierro y el resto de las islas”.

El punto de inflexión, señala el informe, se produce a partir del año 2015 con el cierre de la refinería, cambios en los beneficios fiscales y modificaciones impositivas.

El Gobierno de Canarias conoce la situación y cuánto costaría bonificar la diferencia de precios entre islas. Además, el Ejecutivo canario ha pedido a la CNMC un expediente de investigación para ratificar si Disa mantiene o no una posición dominante en el mercado en las islas menores.

### Océano, tras la caída del paradigma Disa

El cambio de bandera de una gasolinera Disa en La Gomera es el fiel reflejo de que introducir algo de competencia en el mercado genera también precios más competitivos. Y desmonta, por completo, el paradigma Disa.

“Simplemente con el cambio de bandera de Disa a Océano Combustible ya observamos una bajada significativa de tres o cuatro céntimos”, subraya en llamada telefónica Perdiguero. Y confirma: “Y sin entrar más estaciones. No es porque haya más gasolineras. Simplemente ese cambio de bandera”.

De acuerdo con el profesor de la UAB, “se observa que Océano ofrece precios más bajos. Pero es que, incluso, las de Disa de La Gomera han tenido que bajar el precio. Claramente ahí había un sobrepeso que lleva años y años”.

Las soluciones a los problemas generados en las *Islas Verdes* no pasan por aliviar la carga fiscal o por bonificar el transporte, por ejemplo, de combustible de las islas capitalinas a las no capitalinas.

“En La Palma, La Gomera y El Hierro no se han subido los impuestos, como sí ha sucedido en otras islas, y el precio no se ha reducido. Si fuéramos a dar dinero público (a las operadoras) para subsidiar el transporte, lo que estaríamos haciendo directamente es dar dinero público para engrosar la cuenta de resultados de la empresa, una transferencia hacia los beneficios de la empresa”, sentencia Jiménez. Esto mismo planteó, junto a Perdiguero en el estudio encargado por el Gobierno de Canarias.

### Topar el precio

Una de las principales propuestas que gozan de mayor quórum para desatascar el mercado de la gasolina en Canarias es la de topar el precio del carburante.

El secretario general de FACUA-Consumidores en Acción, Rubén Sánchez, está convencido de que “la única manera de intervenir en el mercado y provocar que los precios sean algo más razonables sería poner precios máximos”. Eso, o, ironiza, “pedir por favor al sector que

baje los precios”.

Una tesis compartida por el viceconsejero de Economía del Gobierno de Canarias: “La única manera que hemos calculado aquí (en la Viceconsejería), la más racional, es la de topar el precio. ¿Y se podría topar el precio? Se podría, se podría... -reflexiona Acosta-. También se decía que era un disparate lo del gas y, al final, lo tomó como bueno el Ministerio. Y, a lo mejor, algunas opiniones salieron de aquí. Si topas el precio, verás cómo automáticamente se acomodan los precios. Pero esa es la opinión de un humilde cargo público”. Un humilde viceconsejero de Economía.





Estación de servicio Disa dotada de una tienda en el sureste de Gran Canaria | JCM

## Montar una gasolinera en Canarias

*“Importe a abonar: diez euros. Diríjase a la tienda a pagar”, anuncia el surtidor. “Empuje”, reza el cartel de la puerta.* De acuerdo con los datos de la AOP, al menos el 75% de las gasolineras en España cuenta con una tienda de conveniencia. Y es ahí, donde se encuentra gran parte del negocio de una estación de servicio.

“A un inversor, a un empresario, casi le aconsejaría que se dedicara a cualquier otra cosa que a montar una estación de servicio”, asegura por teléfono, mientras se ríe, el director de la Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio (CEEES), Nacho Rabadán.

“Aquí hay dos cuestiones”, sentencia el secretario general de Industria de Comisiones Obreras (CCOO) en Canarias, Juan Miguel Hernández. Prosigue: “O los que montan estaciones de servicio no están muy lúcidos, porque no vas a montar un negocio que no da dinero... O nos están mintiendo”.

## Un periplo legislativo

El sector, en palabras de Rabadán, “está absolutamente liberalizado”. Montar una estación de servicio en las Islas comienza con un largo procedimiento burocrático, sometido a una extensa legislación.

En este caso, de acuerdo con el artículo 43 de la Ley del sector de los hidrocarburos (LSH), la Comunidad

Autónoma de Canarias es el organismo responsable de acreditar y registrar la actividad de las gasolineras.

La Consejería de Industria del Gobierno de Canarias, a través de su Servicio de Combustibles y Energías Renovables, es la encargada última de verificar técnicamente la viabilidad de una gasolinera.

## Sin límites ni distancias mínimas

El municipio es el encargado de licitar la actividad y las obras. Y no parece haber, en la teoría, demasiadas restricciones para el establecimiento de una estación de servicio. Por el contrario, la Ley 11/2013, para apoyar al emprendedor y estimular el crecimiento y la creación de empleo, trató, hace casi una década, de relajar aún más las restricciones recogidas en la LSH, que vertebra la actividad en el país.

De hecho, según el artículo 39 de norma, “los usos del suelo para actividades comerciales (...), centros comerciales, (...), y zonas o polígonos industriales, serán compatibles con la actividad económica de las instalaciones de suministro de combustible al por menor”.

El objetivo: facilitar la apertura de gasolineras en entornos comerciales que beneficiaran la competencia. “Vimos -afirma Perdiguero- que las estaciones de servicios que comenzaron a operar en zonas industriales ofrecían precios más bajos”.

Y la ley va más allá: “El órgano municipal no podrá denegar la instalación de estaciones de servicio (...) por la mera ausencia de suelo cualificado específicamente para ello”.

La legislación central no contempla otro tipo de requisitos, más allá de una lista interminable de condiciones técnicas, para el establecimiento de una gasolinera. Ni distancias mínimas a centros escolares, hospitalarios o a núcleos urbanos.

Al contrario: la Ley 11/2013 relaja las condiciones para montar una gasolinera, en aras de mejorar la introducción de nuevos operadores y, por lo tanto, la competencia.

Y aunque los consistorios no puedan restringir el establecimiento de gasolineras por ley, lo cierto es que en la práctica sí sucede, abriéndose, para el director general de CEEES, “una casuística casi infinita”.

## Canarias, debajo de 500 gasolineras

“El Caso Lanzarote es paradigmático. De acuerdo con el informe ‘Biocrit’, en Lanzarote, la isla volcánica por excelencia, hay más rotondas que volcanes”, lamenta la arquitecta y profesora de Arquitectura Urbanística y Ordenación del Territorio de la UPLGC Noemí Tejera.

El coche es el protagonista indudable de nuestras ciudades. Por consiguiente, también lo son las infraestructuras de soporte, como las carreteras y las gasolineras.

“Todos los planteamientos que tienen que ver con el coche como primer orden,

son planteamientos que derivan de desarrollos urbanísticos desde la óptica androcentrista, capitalista, en los que, sobre todo, la movilidad es el centro de las decisiones urbanas”, asegura Tejera.

En las principales ciudades de Canarias, encontrar una gasolinera es una tarea muy sencilla. Vivir al lado o encima de una gasolinera se ha vuelto un hecho incontrovertible.

“(El modelo de ciudad en la que vivimos) tiene implicaciones totalmente directas (en nuestra salud), a nivel físico y emocional. El tema de que haya una gasolinera en tu entorno inmediato significa que va a haber un flujo, una movilidad y un ruido”, aclara Tejera.

Un estudio publicado en 2011 por investigadores de la Universidad de Murcia (UM) concluía que la contaminación de las gasolineras se percibe desde los edificios ubicados a menos de 100 metros. “El problema es que la gasolina tiene benceno”, aclara la profesora del Departamento de Ingeniería Química de la UM y autora del estudio Marta Doval. “El benceno -continúa la investigadora- es uno de los gases que están regulados en la calidad del aire. Y es una sustancia cancerígena. De este modo, si estás expuesto a una sustancia de ese tipo, aumenta la probabilidad de padecer un cáncer”.

Esta investigación, ‘Evaluación del impacto de las gasolineras en su entorno inmediato’, (del inglés ‘Assesing the impact of petrol station on their immediate surroundings’),



Antigua gasolinera de Suárez Valido reconvertida en una cafetería | JCM

aconsejaba una distancia mínima con respecto a las estaciones de servicio: de 50 metros para viviendas y de 100 para actividades vulnerables, como hospitales o colegios.

“Los valores de benceno en las gasolineras pueden llegar a ser entre ocho y nueve veces superiores a los valores que hay en otras zonas de la ciudad”, concluye Doval.

Así las cosas, Tejera apuesta por “hacer ciudad”. “Tanto las gasolineras como los párquines van a ser grandes espacios de transformación. ¿Por qué las gasolineras no podrían tener espacios de merenderos, infraestructuras verdes en los bordes, que cuidaran su paisaje, su configuración?”, reflexiona la arquitecta.


“No solo se ha producido una banalización de lo que significa una gasolinera, entendida como una arquitectura, sino de lo que significan a nivel medioambiental, paisajístico”, sentencia Tejera. El informe ‘Biocrit’, que analiza el paisaje insular de Lanzarote, apunta al “impacto paisajístico en una isla de arquitectura blanca”, ya que las gasolineras “se tratan de estructuras generalmente aisladas, singulares y cromáticamente fieles a sus colores corporativos”.

La histórica gasolinera de Suárez Valido, en la capital gran-canaria, es hoy una cafetería. Impulsada por Disa. “La atención va a estar en la regeneración de la ciudad a partir de lo construido: vamos a abordar una ciudad que ya tenemos entre manos”, anhela la Tejera.

# Ley 11/2013

de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo

## INCREMENTAR LA COMPETENCIA...




La Ley reconoce en su preámbulo la "necesidad de velar por la estabilidad de los precios de los combustibles de automoción". Por ello, en su articulado, se adoptan "una serie de medidas tanto en el mercado mayorista como en el minorista" que permitan "incrementar la competencia efectiva en el sector".

### ...REFORMANDO LA LEY

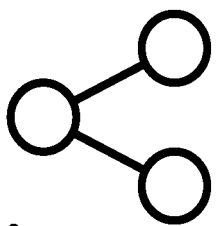
La Ley modifica, entre otras, y puntualmente, la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de los hidrocarburos, que establece el marco sectorial básico. Asimismo, la norma aprobada en 2013 reconsidera el Real Decreto-Ley 6/2000, de 23 de octubre, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia.

## EL ÁMBITO MINORISTA



La Ley propone "medidas para eliminar barreras administrativas", simplificar los trámites a la apertura de nuevas gasolineras y fomentar la entrada de nuevos operadores. Asimismo, facilita la apertura de estaciones de servicio en centros comerciales

## EL ÁMBITO MAYORISTA



La norma pretende garantizar la eficiencia logística de los hidrocarburos para garantizar precios de distribución más bajos. Además, profundiza en el acceso a terceros a las instalaciones de almacenamiento.

## Dificultad en la implantación de gasolineras

En realidad, "los ayuntamientos hacen unas leyes de uso del suelo que vetan completamente la entrada de nuevos compradores", aclara el profesor de la UAB Jordi Perdiguero. Y resalta: "Es una actividad que no les gusta a los municipios ni a los vecinos: pasan coches, hay ruido, olor".

En la misma línea, el viceconsejero de Economía canario, Blas Acosta, aclara que "las ordenanzas urbanísticas en Canarias, para bien, han ido impidiendo que este tipo de instalaciones estén dentro de los cascos urbanos". Así las cosas, cuando una gasolinera supera los trámites administrativos, comienza a operar.

## Las low cost en Canarias

"La única evidencia empírica para solucionar el problema se sostiene en mejorar la competencia", subraya Jiménez. Por su parte, Perdiguero asegura que "no es fácil introducir competencia. Crear un mercado oligopolístico, muy concentrado, fue muy fácil. Ahora, una vez generado el problema, solucionarlo ya no es tan sencillo".

Aparte de las modificaciones introducidas en el sector a través de la Ley 11/2013, que han ayudado sobremedida a descongestionar el mercado, aún hay que seguir trabajando en otras alternativas.

"En las islas más grandes, lo que hemos visto que funciona es la entrada de nuevos operadores independientes o *low cost*", subraya Perdiguero.

La implantación de gasolineras de bajo coste apunta como una de las principales salidas de la situación. "Son las que hacen que, allí donde estén situadas, los precios sean más bajos, incluso en las estaciones que están alrededor de ellas", afirma Jiménez.

La CNMC, de hecho, incluye en las recomendaciones de su *Informe Anual de Supervisión de la Distribución de Carburantes en Estaciones de Servicio de 2020* que "los modelos más eficientes en costes promueven la competencia en el mercado al poder ofrecer precios comparativamente más bajos".

No así, no suponen un cambio de paradigma. Las *low cost* trabajan con las mismas estructuras, productos y similares estructuras de coste que las gasolineras convencionales. Pero la gran diferencia reside en que sus márgenes de beneficios son más reducidos que otros operadores, "bien sea porque funcionan mejor, porque tienen menos costes o porque se han decantado por precios más bajos para atraer a más clientes", apostilla el profesor de la ULPGC.

Para la Confederación Española de Estaciones de Servicios no es, desde luego, la mejor de las soluciones. Su director general, Nacho Rabadán, asegura que las *low cost* "a día de hoy, no cumplen con la legalidad vigente". "Lo que no nos parece bien es que las instalaciones en las que no hay personal se pasen por alto medidas de seguridad y de calidad", apunta Rabadán.

Por su parte, el secretario general de Industria de Comisiones Obreras en Canarias, Juan Miguel Hernández, cree que el fenómeno de las gasolineras de bajo coste supone “una competencia que es dañina para el trabajo”.

“Ni siquiera es beneficiosa para los derechos laborales, porque lo que produce es destruir empleo”, reflexiona el sindicalista.

En contraposición, Competencia recomienda apostar por “modelos de instalaciones más sencillos, de régimen sin personal *in situ*”. El personal supone, reza el informe, una importante contribución a la conformación del margen bruto.

### El minorista y el mayorista

A través de la cristalera de la tienda, un trabajador de una gasolinera Disa del sur de Gran Canaria se esfuerza en escuchar la pregunta. “Esta es gestionada directamente por Disa. Vete a (la oficina en) Salinetas. Allí seguro que te pueden decir”, responde.

En España, una parte de los puntos de venta son COCO (*Company Owned - Company Operated*). Es decir, la compañía es propietaria y encargada de la gestión de la estación.

Sin embargo, “de las algo más de once mil estaciones de servicio censadas por el Ministerio para la Transición Ecológica, el 70 % están en mano de pymes”, subraya Rabadán. Las gasolineras DODO (*Dealer Owned - Dealer Operated*), en las que la titularidad y la operativa corren a cuenta de una persona física o jurídica, son las que más proliferan en el mercado español. Estas estaciones se encuentran vinculadas al operador mayorista mediante un contrato de suministro, que incluye el abanderamiento de la instalación con el emblema de la marca del suministrador.

Este tipo de vínculo contractual se encuentra, en gran medida, detrás de la falta de competencia que presenta el mercado de los hidrocarburos. Aunque las autoridades, sabedoras del abuso que existían, en muchos casos, situaciones de indefensión de los pequeños empresarios con respecto de las grandes operadoras, tomaron cartas en el asunto.

### Clientes y litros para la marca abanderada

“Antes, el operador petrolífero fijaba o recomendaba el precio de venta. Para los hechos, estaba fijando también el margen (de beneficio) de una estación de servicio”, relata Rabadán. Ahora, está prohibido. El artículo 43 bis de la LSH (enmendado en la Ley 11/2013) redujo la duración de estos contratos de cinco a un año, prohibió la recomendación de precios, y limitó la expansión de los operadores que ostentasen el 30% de la cuota de mercado.

Facilitar los cambios de bandera ha generado competencia. Pero quien hizo la ley... “¿Qué han hecho las grandes compañías? Han ido adquiriendo las estaciones (de pymes, pasando de DODO a COCO), o comprando el suelo, con lo que el terreno es de la operadora, y la gasolinera del empresario”, relata el profesor de la UAB. La justicia ha ido “declarando (estas maniobras) como ilegales”.

Con todo, “un empresario independiente tiene los márgenes más altos, pero lo normal es que venda menos litros”, describe Rabadán. “El abanderamiento -añade- garantiza que tu carburante sea de máxima calidad. Las grandes compañías patrocinan el mundial de motos y los deportes en los telediaros, ofrecen tarjetas de fidelización, descuentos para profesionales... Y por ahí vienen muchos litros a las estaciones de servicio. ¿Problema? -reflexiona- Que, al final, esos litros no son tuyos (del empresario), sino de la petrolera”.

### Un negocio de volumen

El *quid* es la cantidad de carburante vendido. Al tratarse de un negocio de volumen, cuantos más litros se vendan, más alto serán los beneficios. Y para vender más litros, hace falta un importante flujo de clientela, que normalmente se consigue aportando valor añadido. “Raras son las gasolineras que solo tienen carburante -razona Rabadán-. Normalmente tienen una tienda: en términos de beneficio, el carburante solo representa un tercio de las ganancias de una estación de servicio media. Y tiene que ver con las ventas *non oil*, como la tienda, el lavado... Digamos, por tanto, que el carburante es el ‘mal necesario’ para tener una alta rotación de clientes por nuestras instalaciones”.

## Nacho Rabadán, director de CEEES: “El carburante solo representa un tercio de los beneficios”

En muchos casos, estos establecimientos *retail*, de venta minorista, asociados a las gasolineras, son tiendas de conveniencia. Las grandes operadoras de petróleo establecen acuerdos marco, por ejemplo, con grandes cadenas de hipermercados.

Repsol y El Corte Inglés, Cepsa y Carrefour, o BP e HiperDino, por ejemplo, operan en una relación de simbiosis, de modo que llenar el tanque implique llenar la cesta de la compra con algún descuento.

Estas relaciones “tampoco dan un beneficio exagerado”, pero mueven clientes. No obstante, existen costes asociados a estos puntos de venta. De acuerdo con un estudio publicado en 2007 por la extinta Comisión Nacional de Energía (hoy, la CNMC), los costes asociados al punto de venta suponían entonces un 60% del margen bruto de una gasolinera.

### 5000 gasolineros en Canarias

“No podré entender nunca que (los empresarios y las petroleras) digan que una estación de servicio no da (dinero) cuando no paran de abrirse”, comenta por teléfono, con un cariz de indignación, el secretario general de Industria de CCOO en Canarias.

“No he vivido ningún expediente regulador de empleo (ERE) -sentencia Hernández- Absolutamente ninguno. Y no conozco ninguna estación cerrada, ni siquiera con el cambio de precios (por la bonificación del Gobierno central de 20 céntimos por litro de carburante repostado)”. Sin lugar a duda, un síntoma de la buena salud que goza el negocio de la gasolina, para el que trabajan en Canarias, sólo en estaciones de servicios, “entre 4800 y 5000” personas, de acuerdo con el sindicalista.

Un trabajador de una gasolinera BP en el sureste de Gran Canaria se interesa por la evolución de este reportaje: “¿Conseguiste hablar con el propietario?”. Ante la negativa y tras una breve, casi pueril reflexión sobre el pacto de silencio que parece haberse instalado en el sector, asiente con la cabeza y sonríe nervioso. “Te lo dije”, parece querer decir. Ningún miembro de BP aceptó participar de este reportaje.

Ese trabajador, que desempeña funciones de expendedor y vendedor, percibe un sueldo base mensual, de acuerdo con la revisión de 2021 de la tabla salarial del Convenio Estatal de Estaciones de Servicio, de unos 1040 euros.

### 500% menos salario

La orquilla de los sueldos para las personas empleadas en una gasolinera oscila entre 1624 euros, para técnicos y administrativos, y 1014, para los subalternos. ¿Y la hora extra? A poco menos de ocho euros. Por lo tanto, un trabajador medio de una gasolinera cobra al año algo menos de dieciséis mil euros, teniendo en cuenta las tres pagas extraordinarias.

El consejero delegado de BP, Bernard Looney, generó en beneficios 7,6 millones de dólares. Según el último informe anual de la situación financiera de la petrolera británica, publicado en 2021, Looney percibió prácticamente ocho millones de euros, solo en 2021. Es decir, un 500 % más que este gasolinero del sureste grancanario.

En el año 2016, Disa facturó 2122 millones de euros, lo que se tradujo en 116 millones de beneficios.

“En cuestión salarial, sí que se aplica la tabla salarial de convenio, pero a la hora de ejercer la jornada anual, acaba por generarse un exceso de entre 20 y 22 días trabajados de más, pues en la mayoría de las pequeñas estaciones de servicios se trabajan cinco días y se descansan dos”, denuncia Hernández. Y esta situación va en detrimento de la “jornada laboral anual máxima (...) de 1760 horas” que establece el convenio. “Y estamos hablando de un convenio que afecta a 50 mil trabajadores en todo el territorio nacional”, reflexiona el secretario general de Industria de CCOO en Canarias.

Todos los convenios se incumplen -ríe al otro lado del teléfono Hernández- y perdóname la risa”. Y continúa relatando: “Alguna gasolinera conozco también en la que solo se libra un día a la semana”.

*“Repostaje completado. Gracias por confiar en nosotros. ¡Buen viaje!”, concluye la pantalla del surtidor número uno.*



## Fundación DISA

Desde 2011, el grupo Disa “canaliza el compromiso con la sociedad, apostando por proyectos que refuerzan la Responsabilidad Social Corporativa de la compañía”. Así, Disa destina cientos de miles de euros a proyectos sociales, medioambientales, deportivos, culturales y científicos en las Islas

### 1. Ámbito social

El grupo Disa ayuda a entidades que apoyan a menores en riesgo de exclusión e impulsa iniciativas sociales.

Asimismo, colabora con Radio Ecca y ha puesto en marcha los programas de ayudas Mochilas llenas o Barrios Orquestados.



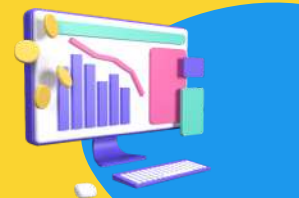
### 2. Ámbito deportivo y cultural

Disa impulsa la Orquesta Juvenil Sinfónica de Tenerife, además de organizar conciertos escolares.

Por su parte, la compañía ofrece becas a deportistas y trabaja con el Comité Paralímpico Español para fomentar el deporte de personas con discapacidad.

### 3. Ámbito científico y medioambiental

La Fundación Disa premia la excelencia académica en colaboración con la Consejería de Educación del Gobierno de Canarias y organiza foros para la transición energética.



### Unión Deportiva Las Palmas



El club de fútbol grancanario luce en su camiseta el logo de Disa, al ser su patrocinador oficial.

También patrocinó al Club Deportivo Tenerife

### Disa y Carceller

El presidente ejecutivo de Disa, Demetrio Carceller, también lo es de la empresa de alimentación y bebidas Damm (la conocida marca de cervezas, que también integra a Fuente Liviana o Cacaolat)

Asimismo, Carceller es vicepresidente de la empresa constructora y de servicios Sacyr.

# Damm

Fuente: Página Web Disa  
Elaboración propia

**Juan Miguel Hernández,  
secretario Industria CCOO:  
“No he vivido ningún ERE.  
Absolutamente ninguno”**