

Subida de los precios de la gasolina junto con record de fallas en las refinerías

Las refinerías de petróleo en todo el país (EEUU) han registrado un inusual registro elevado del número de incendios, de apagones, de escapes, de derrames y de interrupciones durante este año, haciendo que docenas de ellas cierren temporalmente o ajusten su producción. Las interrupciones están ayudando a que se eleven los precios de la gasolina a máximos jamás considerados desde el verano pasado. Estas interrupciones mecánicas, que un analista ha comparado con un “huracán invisible,” han creado un embotellamiento en los abastecimientos de energía domésticos, ayudando a elevar los precios de la gasolina 50 centavos de dólar durante este año para llevarlos por encima de \$3 dólares por galón. Una tercera parte de las 150 refinerías del país ha divulgado interrupciones en sus operaciones desde el principio del año, un record según los analistas. Ha habido alarmas en las refinerías de Luisiana, Tejas, Indiana y California, algunas de ellas causadas por huelgas relámpago. Las plantas han sufrido apagones que interrumpieron sus operaciones; un refinería de mediano porte en Kansas fue inundada por las lluvias torrenciales durante el mes pasado. Las refinerías americanas están funcionando 5 por ciento por debajo de sus niveles normales durante esta época del año.

“Se tiene un sistema que se está gravando hasta el límite,” dijo Adán Robinson, analista en investigación de temas energéticos en Lehman Brothers. “Esto es lo que sucede cuando se erosiona la capacidad de repuesta.” Después de los huracanes Katrina y Rita se interrumpieron los vínculos de mantenimiento en línea de la energía de la nación ya hace de esto dos años, mantenimiento retrasado de las compañías petroleras en muchas de sus plantas para compensar las fuertes pérdidas y tomar ventaja de los precios que iban en aumento. Pero, dicen los analistas, ahora están pagando un precio diferente por las reparaciones. En su totalidad, las interrupciones de las refinadoras han sido considerablemente más altas que en años anteriores:

Procesaron un promedio de 1.5 millones de barriles al día en el primer trimestre, comparado con 700.000 a 900.000 barriles al día en el período 2001 al 2005. En los días posteriores a los huracanes, los refinadores fueron forzados a parar brevemente en un equivalente de alrededor de cinco millones de barriles de producción. En el 2006, cuando los refinadores todavía estaban saliendo del impacto de los huracanes, las interrupciones durante el primer trimestre llegaron a ser de un promedio de 1.35 millones de barriles al día. Muchos factores han conducido a la subida de precios de la gasolina, incluyendo interrupciones de fuentes de crudo de lugares como Nigeria y Noruega. Pero los analistas dicen que el embotellamiento de la refinación en Norteamérica ha sido uno de los conductores principales de los costos más elevados de la energía durante este año. Los problemas de la refinación han empujado a los precios de la gasolina a incrementarse por encima del 35 por ciento este año y ha contribuido a un aumento de 23 por ciento en los precios del petróleo crudo. Los precios del crudo en Nueva York cerraron por encima del \$75.57 el barril el viernes 19 de julio de 2007. Algunos críticos de la industria han teorizado en blogs de Internet que la crisis de los precios en la gasolina y de otros productos refinados puntuales alcanza a ser un esfuerzo deliberado conjunto de las compañías petroleras para alentar los beneficios manteniendo a rienda corta su suministro de manera firme. Pero los expertos señalan que las compañías tienen ahora poco incentivo para retroceder en el caudal de combustible suministrado. “Cada refinería quisiera funcionar en el proceso de cantidades de petróleo crudo tanto como fuera posible pero simplemente, no pueden,” dijo David Greely, economista en materia de energía en Goldman Sachs, que en un informe reciente comparó la caída en la refinación doméstica con un “huracán invisible.” “Éstos son sistemas más complejos. Hay más ocasiones de que las cosas vayan mal. Y cuando las cosas van mal, tienden a revertir el marco del sistema.”

Mientras tanto, los refinadores han estado presionando para concretar una bolsa de regulaciones ambientales, para eliminar los añadidos tóxicos, para agregar etanol a la mezcla del combustible y para introducir nuevos estándares para un contenido de azufre ultra bajo tanto para la gasolina como para el diesel. Los expertos de la industria atribuyen mucha de la fragilidad de las

operaciones de la refinación a la dificultad de hacer estos combustibles más limpios. Los refinadores gastaron \$9 mil millones de dólares desde el 2002 al 2006 para hacer el diesel bajo en azufre. Pero producir estos combustibles más limpios significa procesar el petróleo crudo más intensamente durante el proceso de refinación, a mayor presión y a temperaturas más altas. Esto, a su vez, conduce a que haya más ocasiones en que se produzcan interferencias o interrupciones, dicen los refinadores. “Es una maravilla que podamos continuar haciendo funcionar las refinerías de la manera en que lo estamos haciendo actualmente dado los muchos requisitos y los cambios de la especificación que tenemos,” dijo Charles T. Drevna, vicepresidente ejecutivo de la National Petrochemical and Refiners Association. “Viene una época en que hay que pagar las consecuencias.” Los problemas actuales han provocado alarmas sobre la seguridad de las operaciones de refinación, especialmente luego del accidente mortal en la refinería de BP en Tejas. La Cámara federal de la seguridad de los productos químicos publicó un informe altamente crítico que culpaba a la BP de tener un quiebre en la cultura de la seguridad.

Pero la presidente de la Cámara, Carolyn W. Merritt, quien ha hablado públicamente sobre problemas de seguridad en las refinerías, dijo que había un patrón en muchos otros incidentes en refinerías que la Cámara había investigado. “Hay una carencia de inversiones en equipo moderno,” dijo Merritt. “La preponderancia abrumadora es que si se tiene la ingeniería y los equipos inadecuados, gerencias pobres en los procesos de seguridad, y está provisto de un personal inadecuado, instalan una catástrofe.” Merritt, que fue designada por el presidente Bush y se retirará después de sus cinco años en el mes de agosto, también dijo que la Occupational Safety and Health Administration no lleva a cabo suficientes inspecciones. “No existe preocupación,” dijo ella.

El OSHA defendió su actuación y dijo que había examinado casi 500 refinerías a partir de 1994 y hasta el 2004. La agencia también dijo que examinaría todas las refinerías bajo su jurisdicción en el plazo de los dos años próximos. Las “inspecciones del OSHA de las refinerías han demostrado ser eficaces,” ha dicho la agencia. Mientras tanto, la demanda se ha visto incrementada de manera implacable, proporcionando un escaso plazo para la actualización de la infraestructura energética de la nación. Así como los consumidores se quejan en alta voz por los precios tan elevados, ellos no demuestran ninguna muestra de retroceso en su escala de consumo. El consumo de la gasolina alcanzó los 9.66 millones de barriles al día en la primera semana de julio, el segundo nivel más alto registrado.

“El amortiguador que había disponible hace cinco a siete años atrás para estas perturbaciones imprevistas no existe más,” dijo Jeet Bindra, presidente de Chevron. “Cuando una refinería tiene un problema, hay consecuencias en las fuentes de suministro.” Parte del problema, dicen los analistas y refinadores, provienen de los huracanes de hace dos años. En Luisiana y Mississippi, muchas refinerías fueron inundadas, y alrededor de un cuarto de la capacidad de refinación de la nación estuvo clausurada por semanas. “Puesto que la refinación se ha convertido en un negocio

tan maravilloso, los refinadores han retrasado su mantenimiento,” Dijo Robinson. “Pero cuando declinan las instalaciones, permanecen mal durante mucho más tiempo y descubren todas las clases de problemas.” A fines de marzo, por ejemplo, un incendio en un gran compresor en una refinería de BP en Whiting, causó que una unidad de tratamiento de hidrógeno-que trataba de quitar el azufre de algunos productos del crudo, tuviera que cerrar. Eso significó que BP tuviera que apagar una unidad procesadora de petróleo crudo para un temprano mantenimiento. Dos semanas más adelante, una breve interrupción de la energía dañó otra torre de destilación. Y en julio, una tercera torre procesadora de petróleo crudo fue cerrada brevemente para que los operadores pudieran realizar algunos pequeños ajustes.

Desde el primer incidente, la refinería con un ritmo de producción de 405.000 barriles al día ha estado funcionando aproximadamente a la mitad de su capacidad. No todas las interrupciones de la refinación son el resultado de incidentes similares. Las refinerías programan típicamente un mantenimiento anual que les requiere a veces parar totalmente la producción. Pero incluso los paros programados a largo plazo pueden ahora demorar para que se completen. No se ha construido ninguna refinería en los Estados Unidos durante tres décadas, porque los refinadores dicen que son demasiado costosas. En su lugar, han estado ampliando las refinerías ya existentes. Todo el esto está sucediendo mientras que la industria pasa por otra edad de oro. Después de 20 años sumergidos en una crisis, el negocio de la refinación nunca ha sido tan bueno para las compañías petroleras. Los márgenes de la refinación - la diferencia entre el precio del petróleo crudo y el valor de la gasolina refinada hecha a partir del mismo - han provocado que el precio rondara algo así como los \$25 dólares por barril para algunos tipos de petróleo crudo, comparados con cerca de \$5 dólares el barril solamente, hace algunos años atrás.

Pero con un tercer verano con altos precios de la gasolina, los legisladores están debatiendo sobre una legislación que demandaría castigo para las compañías petroleras que explotaran esta situación tan ajustada para el suministro y aprovechar las circunstancias. Al mismo tiempo, están presionando a los refinadores para que produzcan más combustible.

Los “refinadores desean mantenerse hoy funcionando en un ambiente económico,” dijo el Sr. Drevna de la Asociación de refinadores. “Pero cuando cierran son acusados de aprovecharse del sistema. Cuando no lo hacen, son criticados por desaprovechar sus instalaciones.”

22 de Julio de 2007