

# AOP

MEMORIA  
2019





**AOP**

—

Memoria 2019

# 01

SALUDO

- 1.1. Saludo del presidente y del director general

# 02

CONTEXTO

- 2.1. Panorama económico general
- 2.2. Visión internacional del mercado del petróleo
- 2.3. Perspectiva sobre el mercado español

# 03

ORGANIZACIÓN Y OBJETIVOS DE AOP

- 3.1. Organización
- 3.2. Miembros
- 3.3. Objetivos

# 04

## ACTIVIDAD 2019

- 4.1. Actividad institucional
  - 4.1.1. Modernización institucional
  - 4.1.2. Visión 2050: presentación a la administración pública
  - 4.1.3. Cambio climático y transición energética
  - 4.1.4. Biocombustibles
  - 4.1.5. Fraude en el suministro de combustibles
  - 4.1.6. Perspectiva industrial
  - 4.1.7. Normativa europea sobre el suministro de combustible a buques

- 4.1.8. Marco estratégico de la industria y agenda sectorial
- 4.1.9. Existencias mínimas de seguridad
- 4.1.10. Mesa Redonda del Refino Europeo
- 4.2. Actividad de comunicación
  - 4.2.1. Actos y eventos AOP
  - 4.2.2. Comunicación en prensa
  - 4.2.3. Comunicación en redes
  - 4.2.4. Modernización de la comunicación

# 05

## DATOS ESTADÍSTICOS

- 5.1. Mercado mundial de crudo
  - 5.1.1. Producción y demanda
  - 5.1.2. Reservas
  - 5.1.3. Cotización
- 5.2. Datos nacionales
  - 5.2.1. Importaciones de crudo
  - 5.2.2. Sistema de refino
  - 5.2.3. Importaciones y exportaciones de productos petrolíferos
  - 5.2.4. Logística
  - 5.2.5. Consumo
  - 5.2.6. Precios y fiscalidad
  - 5.2.7. Puntos de venta
- 5.3. Movilidad y emisiones
  - 5.3.1. Opciones de descarbonización del transporte
  - 5.3.2. Evolución contaminantes
  - 5.3.3. Edad media del parque y estructura de las matriculaciones



SALUDO



01

# 1.1. SALUDO DEL PRESIDENTE Y DEL DIRECTOR GENERAL

## UNA ORGANIZACIÓN A LA ALTURA DEL TIEMPO EN QUE VIVIMOS

Recapitular y dar cuentas en una memoria anual es mucho más que un deber de AOP para con sus socios o un ejercicio de transparencia hacia la sociedad. Es una oportunidad de reflexión sobre el trayecto recorrido y el que queda por recorrer. Y en ese sentido, este documento es la oportunidad de dotar de visión de conjunto a los acontecimientos vividos y las decisiones tomadas durante un año crucial, como fue 2019, para la asociación y la industria a la que representa.

Como industria, el sector del refino y la distribución de productos petrolíferos tenemos muy clara la importancia de nuestro papel en la sociedad. Somos una parte fundamental de la producción y suministro de energía, garantes de la movilidad y pieza clave para la creación de productos no energéticos que facilitan la vida de las personas, como son todos los derivados del petróleo, ya sirvan para asfaltar carreteras o para atender a los enfermos.

Dentro del sector no hay dudas sobre nuestro papel, sobre nuestra importancia histórica como motor del progreso social y económico y sobre nuestra voluntad de continuar impulsando al bienestar de la sociedad. Del mismo modo que compartimos plenamente la voluntad de seguir ejerciendo una función estratégica, atendiendo a las nuevas circunstancias, condiciones y necesidades que supone nuestro compromiso en la lucha contra el cambio climático. Por eso, creemos que es también preciso

trasladar los motivos que fundamentan esta convicción al conjunto de la sociedad.

Son tiempos exigentes para el sector, con una ciudadanía concienciada ante los retos del cambio climático, una interpretación colectiva que avanza hacia la necesaria reducción de las emisiones y toda una generación que, con espíritu crítico, señala los errores de las precedentes en la gestión de la relación de la humanidad con el planeta.

Ante la gravedad de los problemas derivados de la emisión de gases de efecto invernadero, nuestra sociedad demanda soluciones. Durante 2019 pudimos ver cómo el debate sobre la transición energética alcanzaba un carácter global y llegaba a diferentes ámbitos de la sociedad. Para disminuir las emisiones y paliar los efectos de ese cambio climático, se hace necesaria una transición energética. Y es indiscutible que el sector del refino y la distribución no debe estar fuera de ese debate, sino que debe formar parte del mismo. Queremos y podemos estar con soluciones factibles a corto y medio plazo.

Ser una industria a la altura de los tiempos que vivimos, tiempos de incertidumbre y cambio, supone un esfuerzo de transformación para el sector: nuevos procesos productivos y nuevas materias primas para, en combinación con el petróleo, ofrecer productos con las mismas funcionalidades de los que venía ofreciendo, pero con cada vez menores emisiones. Durante 2019



Ser una industria a la altura de los tiempos que vivimos, tiempos de incertidumbre y cambio, supone un esfuerzo de transformación para el sector

presentamos ese plan de transformación, la Estrategia para la Evolución hacia los Ecocombustibles, que sin duda es el gran hito anual.

Ser una institución a la altura de los tiempos también requiere que AOP evolucione y se adapte a lo que la sociedad espera de una asociación como la nuestra. No podíamos quedarnos por detrás de nuestros propios planes de transición energética: AOP tiene que tener una voz clara en la transición energética y no solo ser una fuente de datos, sino una generadora de opinión.

Durante 2019 sentamos las bases de esta evolución con un plan de modernización institucional cuyo eje era y sigue siendo convertirse en una voz activa y relevante del debate público. Y en esta sociedad hiperconectada, la clave para estar en el debate y defender los intereses de AOP ante la sociedad es comunicar de forma abierta, transparente y constante.

Por todo esto, a lo largo de 2019 reforzamos la actividad de comunicación de AOP, tanto hacia los líderes políticos y económicos como hacia los medios de comunicación, con mayor contacto con la prensa y mucha más proactividad, también en la relación con la ciudadanía en general, poniendo la comunicación digital como una de nuestras prioridades. Este es un proyecto que viene para quedarse y que forma parte de nuestro compromiso con el bienestar económico y social de nuestro país.

Estamos convencidos de mostrar a la sociedad el papel que hemos desempeñado y la responsabilidad que queremos asumir, materializando nuestro compromiso contra el cambio climático, impulsando el liderazgo tecnológico en la reducción de emisiones y asegurando el sustento energético que necesita el progreso económico y social. Este tiempo también es nuestro tiempo.

—  
**Luis Aires**  
Presidente

—  
**Andreu Puñet**  
Director general



CONTEXTO



02

# CIFRAS DEL SECTOR EN ESPAÑA

CONTRIBUCIÓN  
ECONÓMICA

---

**2,2%** DEL VAB  
DE LA INDUSTRIA  
MANUFACTURERA

INVERSIONES  
REFINO

---

**957** M€

NºREFINERÍAS

9



53%  
PARTICIPACIÓN  
EN ENERGÍA  
FINAL

EMPLEO TOTAL  
GENERADO

MÁS DE

200.000

NºEES

11.602

EXPORTACIONES

15.147 M€

CIFRA DE NEGOCIOS

39.073 M€

RECAUDACIÓN  
DE IMPUESTOS

19.804 M€

IEH 12.264



IVA 7.540

## 2.1. PANORAMA ECONÓMICO GENERAL

El **ritmo económico mundial** en 2019 siguió la tendencia de los últimos tres trimestres de 2018; un crecimiento muy moderado del 2,3 %, lastrado por las disputas comerciales entre Estados Unidos y China, la escalada en las tensiones geopolíticas, la incertidumbre en torno al Brexit y la desaceleración del sector manufacturero. La elevada incertidumbre propició la debilidad en las relaciones económicas internacionales, con una desaceleración notable de las exportaciones, así como el freno del avance de la inversión y de la demanda externa en casi todas las áreas. Cabe destacar:



### DÉBIL COMERCIO MUNDIAL

— Débil comercio mundial que frenó la inversión y acentuó la desaceleración en las economías emergentes de Asia.



### INFLACIÓN MODERADA

— Nivel general de inflación moderado en la mayoría de las economías avanzadas y mercados emergentes.



### CONFIANZA MINADA

— Confianza internacional minada por los riesgos geopolíticos y las perturbaciones en las cadenas de suministro de la tecnología.



### DETERIORO DEUDA

— Deterioro de la dinámica de la deuda en países muy endeudados y política monetaria acomodaticia.



### POLÍTICA INCENTIVOS

— Política macroeconómica orientada a los incentivos.



La **economía española** creció en 2019, en términos reales, un 2 %, el menor ritmo de los últimos cinco años, pero superior al de la zona euro, situado en un 1,2 %.

Pese a que el crecimiento se vio afectado por el contexto mundial de incertidumbre en cuanto a las tensiones comerciales, el Brexit y la desaceleración de la demanda mundial, lo cierto es que las **exportaciones** representaron gran parte de ese crecimiento, con un aumento del 3,7 % potenciado, sobre todo, por las ventas de servicios al extranjero, mientras las importaciones alcanzaron un 2,1 %. El déficit comercial fue un 5,5 % menor que en 2018, llegando hasta los 33.979 millones de euros. Como aspecto a destacar, en el último trimestre se aceleraron las exportaciones e importaciones relativas al sector del automóvil. Un repunte respecto al año anterior en el que se había experimentado un retroceso por la entrada en vigor de la nueva normativa de emisiones.

Desde el punto de vista del mercado interno, a pesar de las condiciones de financiación holgadas propiciadas por la política expansiva del Banco Central Europeo, el **consumo de los hogares** se estancó en el cierre del año y la inversión de familias y empresas disminuyó un 2,5 %. El incremento en la ocupación en un 2,2 %, alcanzando los 16,7 millones de empleados, y la subida del salario mínimo interprofesional un 22,3 % no consiguieron aumentar el dinamismo de la demanda interna debido a la poca calidad del empleo y su vulnerabilidad a las fluctuaciones de la economía.

Las **tasas de inflación** fueron inferiores a las del conjunto de la Unión Europea y crecieron moderadamente. La inflación armonizada de precios al consumo media fue de 0,8 % y en noviembre ascendió tres décimas más que en los dos meses precedentes en gran medida por los efectos de la evolución del precio del petróleo sobre el componente energético.

Los **ingresos tributarios** crecieron un 2 % con respecto al año anterior, elevándose hasta los 212.808 millones de euros. El aumento en la recaudación se debió principalmente a los ingresos procedentes de las retenciones del trabajo, el IVA y los buenos resultados en las cuotas a ingresar de las declaraciones anuales de IRPF de 2018.

## 2.2. VISIÓN INTERNACIONAL DEL MERCADO DEL PETRÓLEO

### HITOS INTERNACIONALES

El mercado petrolífero ha estado marcado por una serie de hitos internacionales que han hecho fluctuar la oferta y la demanda.



La creciente importancia de los productos petroquímicos, ya que la industria invierte para satisfacer la cada vez mayor demanda de los consumidores.



El **aumento de la oferta** gracias al rápido crecimiento de la producción de petróleo no convencional en Estados Unidos.

El crecimiento de la oferta en el mundo no perteneciente a la OPEP, incluidos Brasil, Canadá, Noruega y Guyana y la disminución de la producción de los países de la OPEP.

El crecimiento de la demanda respaldado por la República Popular China y la India.

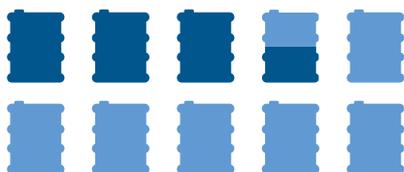
La adaptación a las nuevas normas sobre combustibles marinos de la Organización Marítima Internacional, que ya ha tenido efectos en los mercados.

Además, hay que recordar que las sanciones impuestas a Irán y a Venezuela, los conflictos civiles en Venezuela y Libia junto con los recortes en la producción de la OPEP y sus asociados causaron un **aumento del precio del crudo** que alcanzó máximos de 75 dólares por barril de Brent en mayo. Mientras, los temores a una desaceleración económica mundial propiciaron a finales de verano un **descenso** en torno a los 55 dólares por barril. Sin embargo, en septiembre, el ataque a ciertas instalaciones petrolíferas de Arabia Saudí causó una **reducción de la producción** de 5,7 millones de barriles que supuso un alza de los precios, llegando hasta los 69 dólares por barril.

El **crudo no convencional ha mantenido una evolución similar**, con una amplia diferencia con respecto al Brent en la primera mitad del año, de 12 dólares por barril como consecuencia del ciclo de mantenimiento del sistema de refino y la falta de capacidad de los oleoductos estadounidenses. En la segunda mitad del año se cerró esta diferencia a 6 dólares por barril al ponerse en marcha varios oleoductos en la cuenca de Permian.

### PRODUCCIÓN MUNDIAL TOTAL

100,3 Mb/d



■ Producción de los países de la OPEP:  
35,4 Mb/d

■ Producción de los países no pertenecientes a la OPEP:  
64,9 Mb/d

### PRECIO MEDIO DEL BARRIL (2019)



BRENT



-10,0%



WTI\*



-13,0%

\*West Texas Intermediate

## 2.3. PERSPECTIVA SOBRE EL MERCADO ESPAÑOL

Los gasóleos siguen siendo los productos petrolíferos más consumidos en España

**La producción de las refinerías españolas en 2019 alcanzó 66,5 millones de toneladas.** Este dato representa una caída de un 3,2 % respecto a 2018, es decir, se procesaron 2,2 millones de toneladas de crudo y materias primas menos. Estas cifras rompieron con la tendencia alcista registrada desde 2013 y fueron debidas a las paradas de mantenimiento en las refinerías, concentradas en 2019 más que en otros años.

La menor cantidad procesada de crudo y materias primas repercutió, como no podía ser de otra manera, en el **saldo neto exportador** de estos productos, es decir, en la diferencia entre productos exportados y productos importados en el mercado español. El saldo neto exportador positivo se mantuvo en 2019 y alcanzó los 3,3 millones de toneladas, pero fue un 31,2 % menor que en 2018. Aunque las exportaciones siguieron siendo más altas que las importaciones, el comercio exterior disminuyó en 1,7 millones de toneladas, debido al abastecimiento preferente del mercado nacional.

Por productos, los derivados del petróleo más exportados fueron los gasóleos, seguidos de materias primas petroquímicas con motivo del aumento de la demanda de productos químicos. Asimismo, se exportó aproximadamente la mitad de la producción nacional de gasolinas, 4,7 millones de toneladas, ocupando el tercer puesto en el comercio exterior de productos.

Por lo que respecta al **consumo interno**, los gasóleos siguen siendo los productos petrolíferos más consumidos en España y aumentaron ligeramente, respecto a 2018, en 27.000 toneladas. El comportamiento de la demanda interna en el sector se caracterizó por la estabilización del consumo, manteniéndose prácticamente en niveles similares a los del año 2018. La cifra

Hubo un leve descenso del consumo de gasóleos y aumentó la gasolina, cambiando la tendencia en los consumos de los combustibles de automoción

total se situó en 59,7 millones de toneladas, frente a las 59,9 de 2018. Esta caída se explica por la reducción de la demanda de fuelóleos para combustibles marítimos, consecuencia de la entrada en vigor de las nuevas especificaciones internacionales más estrictas. El crecimiento de la industria de la aviación por el aumento de los pasajeros en los últimos años ha propiciado un fuerte aumento de la demanda y, como consecuencia, se ha incrementado el peso del queroseno en el consumo.

Así como el nivel de consumo total fue estable, los cambios significativos se produjeron en el comportamiento de los **carburantes de automoción**. Hubo un leve descenso del consumo de gasóleos, después de 6 años de crecimientos interanuales, y aumentó la gasolina, cambiando la tendencia en los consumos de los combustibles de automoción. Si bien la reducción del gasóleo de automoción es modesta, un 0,4 % menos, resulta significativa en comparación con la subida de las gasolinas, un 5,6 %. Es necesario puntualizar también que el consumo de gasóleos está en torno a 23 millones de toneladas (52,8 % del consumo de productos petrolíferos en el mercado nacional) y las gasolinas en los 5,3 millones, por lo que el consumo de gasóleo sigue siendo mucho mayor.

Esta fluctuación se explica por varios motivos, desde la ralentización de la economía -que pasó de crecer a un ritmo del 2,5 % frente a un 2 % del PIB- hasta la influencia de la incertidumbre ante el nuevo marco regulatorio de transición energética sobre el sector y el cambio de tendencia en matriculaciones que han pasado de ser mayoritariamente de diésel a gasolina.



ORGANIZACIÓN Y  
OBJETIVOS DE AOP



03

## 3.1. ORGANIZACIÓN

Para hacer efectiva una transición energética justa, AOP acordó una actualización justa y modernización de sus estatutos

La Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) es, desde 1993, la asociación de las compañías que operan en España en los mercados de refino, distribución y comercialización de productos petrolíferos. **Lleva siendo, por tanto, desde hace 26 años el punto de encuentro de la industria del refino y distribución en España**, un sector en constante evolución que ha contribuido de forma significativa al desarrollo económico y social del país.

En este año 2019, ante el reto global del cambio climático, tanto el sector como la asociación han querido reafirmar su compromiso con un desarrollo sostenible que sitúe el cambio climático como una de sus prioridades capitales. En la voluntad de reivindicar nuestra participación y contribución en esta tarea, aportando experiencia y propuestas tecnológicas rigurosas para hacer efectiva una transición energética justa, que tenga en cuenta a toda la sociedad, AOP acordó una **actualización y modernización de sus estatutos**.

En esta nueva redacción, se amplió el **compromiso con asuntos de interés social**, reforzando los objetivos de elaboración y difusión de información, así como **fortaleciendo la prioridad otorgada al medio ambiente**, la implicación en la defensa de la sostenibilidad, la participación en la transición energética y la lucha contra el cambio climático. Entre estos cambios se incluyó, así, la **potenciación de la Comisión de Cambio Climático y Transición Energética**, creada en 2017, y su apertura a la participación de especialistas y expertos independientes, con la voluntad de que contribuyan a la elaboración de estudios e informes, a la toma de decisiones y a la definición de actuaciones de la asociación.

Esto no ha alterado la composición de AOP, que sigue estando organizada tal y como recogen sus estatutos, de acuerdo con principios democráticos y a través de los siguientes órganos de gobierno: la **Asamblea General**, la **Junta Directiva** -que planifica la gestión y coordina las comisiones de trabajo y grupos especiales sobre temas de interés para la industria- y el **Secretariado**, que se encarga de la gestión diaria de la asociación.

”

**LUIS AIRES,***Presidente,  
19/12/2019,*

“Hemos conseguido ya logros importantes para que se respete el principio de neutralidad tecnológica y tenemos que seguir trabajando para demostrar que queremos, podemos y debemos ser parte de la solución”.



**De izquierda a derecha. Fila superior:** Carlos Martín, João Diogo Marques da Silva, Paolo Morandotti, Inés Cardenal, Enrique González, Javier Albares, Manuel Pérez Jurado.

**Fila inferior:** Juan Antonio Carrillo de Albornoz, Luis Aires, Andreu Puñet, Javier Antúnez

Además, la Asamblea General de AOP celebrada el 19 de diciembre de 2019 decidió **renovar por unanimidad, por un periodo de dos años, a su presidente, Luis Aires y al resto de su Junta Directiva**. Luis Aires, presidente de BP España, está al frente de la asociación sectorial desde 2017 y permanecerá al frente de la asociación los próximos dos años.

## **JUNTA DIRECTIVA**

### **Presidente**

Luis Aires (BP)

### **Vicepresidente 1º**

Juan Antonio Carrillo de Albornoz  
(REPSOL)

### **Vicepresidente 2º**

Javier Antúnez (CEPSA)

### **Vicepresidente 3º**

João Diogo Marques da Silva  
(GALP)

### **Vocales**

Enrique González (BP)

Francisco Quintana (BP)

Carlos Navarro (CEPSA)

Paolo Morandotti (ENI)

Emmanuel Robert (ENI)

Marta Vieira da Silva (GALP)

Manuel Pérez Jurado (REPSOL)

Federico Tarín (REPSOL)

Javier Albares (SARAS ENERGÍA)

Sara Oria (SARAS ENERGÍA)

### **Director General/ Secretario General**

Andreu Puñet

## **SECRETARIADO**

### **Director General**

Andreu Puñet

### **Directora de Comunicación y Asuntos Legales**

Inés Cardenal

### **Director Técnico y de Medio Ambiente**

Carlos Martín

### **Responsable de Estudios Económicos y Financieros**

Lara Sanz

### **Secretaría**

Patricia Marín

### **Apoyo administrativo**

Vicente Casas

## **COMISIONES Y GRUPOS DE TRABAJO**

### **Asuntos Legales y Ponencia Fiscal**

Federico Tarín

### **Biocombustibles**

Carlos Navarro

### **Cambio Climático y Transición Energética**

Manuel Pérez Jurado

### **Comunicación**

Enrique González

### **Estaciones de Servicio y Distribución**

João Diogo Marques da Silva

### **Refino y Medio Ambiente**

Javier Antúnez

## 3.2. MIEMBROS

AOP ha agrupado hasta 2019 a cinco compañías integradas, con capacidad de refino en la Unión Europea y distribución y comercialización en el mercado español: **BP, CEPSA, GALP, REPSOL y SARAS ENERGÍA.**

Desde finales de 2019 se venía trabajando desde la asociación para la **incorporación de la italiana ENI**, que se hizo efectiva nada más iniciar el año 2020, el 1 de enero.

### FORMAN PARTE DE AOP



## 3.3. OBJETIVOS

El principal objetivo de AOP es la defensa de los intereses generales de sus asociados estableciendo una serie de prioridades en las actuaciones que tienen en cuenta el interés particular de las compañías y el servicio que la asociación puede prestar a la sociedad. Ello significa que entre nuestros objetivos prioritarios está poner nuestro potencial como sector al servicio de un desarrollo sostenible y un progreso sólido, en términos económicos, sociales y medioambientales, destacando:



### SEGUIMIENTO Y COLABORACIÓN

Seguimiento de la legislación y normativa respecto al sector del refino, la lucha contra el cambio climático y la transición energética, así como de aquellos instrumentos de planificación que impacten sobre la actividad del sector; al tiempo que liderar la colaboración con las autoridades competentes de la administración, dando su opinión en aquellos asuntos que afectan al mismo.



### SOSTENIBILIDAD E INNOVACIÓN

Defensa de la postura y la participación del sector del refino en la lucha contra el cambio climático y la transición energética, sobre la base del potencial del sector en investigación e innovación y los diferentes avances tecnológicos que contribuyen a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.



### RESPONSABILIDAD Y SEGURIDAD

Responsabilidad con el medio ambiente, las condiciones de seguridad e higiene de las instalaciones o puntos de venta y distribución de productos petrolíferos, así como la seguridad de los mismos para los consumidores.



### INFORMACIÓN Y DIVULGACIÓN

Elaboración de informes, difusión de informaciones y divulgación de datos, así como organización de encuentros, foros y eventos sobre temas de interés para las compañías asociadas.



### REFLEXIÓN Y PROPUESTA

Valoración de las prioridades del sector, definición de las posturas a defender, articulación de planteamientos comunes y propuesta de iniciativas a los actores implicados, sobre la base de una reflexión abierta a la participación de sectores, administraciones y expertos.



### CUMPLIMIENTO NORMATIVO

Compromiso de cumplimiento de la normativa española y de la Unión Europea, así como cualquier otra que pueda ser de aplicación, en materia de defensa de la competencia.





ACTIVIDAD 2019



04

# 04

## **4.1. Actividad institucional**

- 4.1.1. Modernización institucional
- 4.1.2. Visión 2050: presentación a la administración pública
- 4.1.3. Cambio climático y transición energética
  - 4.1.3.1. Estrategia para la Evolución hacia los Ecombustibles (EEE)
  - 4.1.3.2. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (COP-25)
  - 4.1.3.3. Marco normativo estatal
  - 4.1.3.4. Ley Balear de Cambio Climático y Transición Energética
  - 4.1.3.5. Estudio de opinión sobre movilidad futura
- 4.1.4. Biocombustibles
  - 4.1.4.1. Sostenibilidad
  - 4.1.4.2. Promoción del uso de biocarburantes sostenibles en el transporte
- 4.1.5. Fraude en el suministro de combustibles
- 4.1.6. Perspectiva industrial
  - 4.1.6.1. Estatuto del Consumidor Electointensivo
  - 4.1.6.2. Circulares sobre gas natural

---

4.1.7. Normativa Europea sobre el suministro de combustible a buques

4.1.8. Marco estratégico de la industria y agenda sectorial

4.1.9. Existencias mínimas de seguridad

4.1.10. Mesa Redonda del Refino Europeo

## **4.2. Actividad de comunicación**

4.2.1. Actos y eventos AOP

4.2.2. Comunicación en prensa

4.2.3. Comunicación en redes

4.2.3.1. Twitter

4.2.3.2. LinkedIn

4.2.4. Modernización de la comunicación

## 4.1. ACTIVIDAD INSTITUCIONAL

### 4.1.1. MODERNIZACIÓN INSTITUCIONAL

En octubre de 2019, AOP decidió poner en marcha un **Plan de Modernización Institucional** para situar la lucha contra el cambio climático y la participación en la transición energética en el centro de su actividad, para recoger la plena implicación del sector del refino con la descarbonización, así como dar respuesta a las inquietudes sociales sobre el papel de la industria petrolífera en la transición energética.

El **objetivo** de este plan ha sido reforzar el compromiso, que los asociados llevan tiempo realizando, para responder con eficacia al reto del cambio climático sobre la base de la inversión, la investigación y la innovación, definiendo un nuevo planteamiento estratégico pensado para reafirmar la voluntad del sector de ser parte de la solución y su compromiso con ofrecer propuestas eficaces de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> y encontrar soluciones tecnológicas para una transición energética ordenada y justa, que tenga en cuenta a toda la sociedad. Para cumplir con este objetivo, el **Plan de Modernización Institucional** activado por AOP se centró en **cinco ejes de actuación**:



**LUIS AIRES,**

*Presidente,  
15/10/2019,*

“Con este plan, AOP está dando respuesta a las inquietudes sociales respecto al papel del petróleo en la transición energética y mostrando la voluntad compartida por el sector de ser parte de la solución y participar de forma mucho más activa en el debate público”.

## PLAN DE MODERNIZACIÓN INSTITUCIONAL DE AOP



### ACTUALIZACIÓN DE ESTATUTOS

Ampliación del compromiso con asuntos de interés social, reforzando los objetivos de elaboración y difusión de información, así como fortaleciendo la prioridad otorgada al medio ambiente, la implicación en la defensa de la sostenibilidad, la participación en la transición energética y la lucha contra el cambio climático.



### REFUERZO DEL DIÁLOGO

Potenciación de la Comisión de Cambio Climático y Transición Energética creada en 2017, abriéndola a la participación de especialistas y expertos independientes, con la voluntad de que contribuyan a la elaboración de estudios e informes, a la toma de decisiones y a la definición de actuaciones de la asociación.



### ESPACIOS DE REFLEXIÓN

Fortalecimiento del diálogo, debate y reflexión, abriendo la asociación a la participación de otros sectores y de todo tipo de expertos, para valorar conjuntamente las prioridades y propuestas del sector, especialmente en los ámbitos de la transición energética y la lucha contra el cambio climático.



### COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL

Refuerzo de la actividad de comunicación y divulgación, potenciando la elaboración de propuestas e informes sectoriales y una mayor intensidad en la comunicación digital y tradicional, con un cambio de logo como reflejo visual de un compromiso reforzado de la asociación en la defensa del sector y herramienta para la potenciación de su papel en la sostenibilidad económica, social y medioambiental.



### PROPUESTA TECNOLÓGICA

Presentación de un documento estratégico, centrado en la propuesta tecnológica del sector del refino español para participar en la transición energética, que incluye planteamientos, opciones y oportunidades para establecer las bases de un compromiso compartido entre empresas y administración pública para articular la contribución del sector en la lucha contra el cambio climático.

## 4.1.2. VISIÓN 2050: PRESENTACIÓN A LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

La Visión 2050, elaborada por FuelsEurope, es la **articulación del compromiso de la industria europea del refino para contribuir a la consecución del objetivo de la Unión Europea de liderar la lucha contra el cambio climático global**, mediante la reducción continua de sus emisiones de CO<sub>2</sub> y el suministro a la economía y a los ciudadanos de combustibles bajos en carbono y otros productos que la sociedad necesita.

### LA VISIÓN 2050 SE CONCRETA EN



#### CONVICCIÓN

Esta Visión parte de la convicción de que el desarrollo de una diversidad de energías y vectores energéticos para dotar a la economía de flexibilidad y resiliencia permitirá al mercado elegir la solución óptima para cada sector y uso energético.



#### CONTRIBUCIÓN

Por este motivo, defiende que el refino de la UE continuará jugando durante mucho tiempo un papel importante entre las opciones energéticas, suministrando combustibles líquidos bajos en carbono que complementarán a otros vectores energéticos también bajos en carbono como los "electrones", el gas o el hidrógeno. Además, la tecnología y la colaboración entre los diversos sectores industriales facilitarán la producción de estos combustibles líquidos con bajo contenido en carbono.



#### COLABORACIÓN

Para ello, reivindica que la contribución del refino europeo puede verse potenciada por la estrategia industrial de la UE y por un marco regulatorio que facilite su transición, permitiendo a las refinerías europeas mantener su viabilidad económica ante unos mercados locales en declive y una competencia internacional cada vez más agresiva.

La Visión 2050 del refino europeo fue presentada en septiembre de 2018 y durante el año 2019 AOP ha trabajado de forma intensa, por un lado, para **trasladar sus principios y objetivos a las distintas autoridades de la administración española** y, por otro, para **transformar estos principios y objetivos en una visión propia para España**, adecuada a nuestras particularidades, avances y necesidades como país, que se concretó en octubre de este mismo año en la Estrategia para la Evolución hacia los Ecocombustibles (EEE).

En los contactos con la administración pública para compartir esta perspectiva estratégica hay que destacar las reuniones previas con el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) y el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (MINCOTUR). En este diálogo, además, AOP pudo constatar el interés del Gobierno de España en contar con una visión estratégica del refino adecuada y aplicada a nuestro país, una demanda que cumplimos con la EEE.



**LUIS AIRES,**

*Presidente,  
Junio, 2019,*

“Estamos trabajando en la transformación de las refinerías europeas a través de la Visión 2050, que nos permitirá reducir significativamente el contenido de carbono en los combustibles líquidos.”

## 4.1.3. CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA

### 4.1.3.1. ESTRATEGIA PARA LA EVOLUCIÓN HACIA LOS ECOCOMBUSTIBLES (EEE)

En octubre de 2019, AOP presentó la Estrategia para la Evolución hacia los Ecocombustibles, en la que se articula el compromiso del sector con la lucha contra el cambio climático y el cumplimiento de los Acuerdos de París, con la voluntad de participar en la transición energética con soluciones tecnológicas rigurosas y factibles, compatibles con el desarrollo económico y social.

#### PROPÓSITOS



- Trasladar a España la Visión 2050 para la evolución de la industria del refino y los combustibles líquidos.
- Articular el compromiso del refino español en la lucha contra el cambio climático y los objetivos del Acuerdo de París.
- Aprovechar el potencial del sector del refino para el desarrollo de procesos y productos más sostenibles y en su aportación a la reducción de emisiones.

#### OBJETIVOS



- Contribuir a la lucha contra el cambio climático desde nuestra participación en la transición energética, que ha de basarse en la neutralidad tecnológica.
- Poner al servicio de este objetivo, nuestro potencial tecnológico y nuestro esfuerzo en la investigación y el desarrollo, para la reducción de emisiones
- Ofrecer alternativas tecnológicas para la lucha contra el cambio climático sin poner en riesgo la competitividad del país ni el bienestar de los ciudadanos.

#### METAS



- Reducir al mínimo el CO<sub>2</sub> generado en el proceso del refino de petróleo.
- Crear alternativas ecológicas y bajas en emisiones para los combustibles líquidos necesarios en los sectores del transporte y la movilidad y para las materias primas petroquímicas bajas en carbono.



La EEE describe rutas tecnológicas con potencial para alcanzar la neutralidad climática a mitad de siglo.

La EEE persigue situar todo el potencial del sector del refino al servicio de la lucha contra el cambio climático, aprovechando la intensa labor de investigación y desarrollo de tecnologías que venimos aplicando desde hace años. Gracias a este proceso innovador, estamos avanzando hacia la **refinería del futuro**, un centro de producción hipereficiente y sostenible, que:

## LA REFINERÍA DEL FUTURO



### REDUCIR EMISIONES

Reduzca al mínimo las emisiones de sus procesos de producción.



### INTEGRACIÓN INDUSTRIAS

Esté plenamente integrado con otras industrias, para aprovechar economías de escala y gestionar de forma compartida sistemas energéticos.



### NUEVAS MATERIAS PRIMAS

Emplee de forma creciente nuevas materias primas como la biomasa, el hidrógeno verde o los residuos para la producción de ecombustibles (combustibles líquidos bajos en carbono).

Para lograrlo será necesaria la aportación combinada de **diversas rutas tecnológicas**, todas conocidas, aunque en distinto estadio de desarrollo.

Por un lado, **la eficiencia energética es, desde hace tiempo, una de las palancas fundamentales no solo para la sostenibilidad, sino también para la competitividad** del sector del refino. Aunque las refinerías europeas, y muy singularmente las españolas, han reducido en los últimos años significativamente la intensidad de sus emisiones de CO<sub>2</sub>, se pueden generar nuevas oportunidades de ahorro energético y consecuentemente de reducción de emisiones mediante la optimización de los sistemas de gestión energética (gracias a la digitalización), la renovación de equipos o la mejora continua de procesos.

Junto con la eficiencia energética será preciso contar, para alcanzar el escenario de neutralidad de emisiones a mitad de siglo, con la aportación de nuevas **rutas tecnológicas que habrán de desplegar su potencial** de abatimiento a lo largo de los próximos años:

## NUEVAS RUTAS TECNOLÓGICAS



### HIDRÓGENO VERDE

En primer lugar, el **hidrógeno verde, una ruta con alto potencial** en el refino dado que la producción de H<sub>2</sub> representa aproximadamente un 20 % del total de las emisiones de CO<sub>2</sub> en las refinerías y seguirá siendo necesario producir H<sub>2</sub> para asegurar la calidad técnica de los productos refinados. Con la producción de H<sub>2</sub> mediante electrólisis del agua a partir de energía eléctrica renovable se podría evitar hasta el 72 % de las emisiones asociadas a la producción de H<sub>2</sub> en las refinerías españolas en 2030 y llegar al 100 % en 2050.



### CAPTURA DE CO<sub>2</sub>

En segundo lugar, la **captura y uso del CO<sub>2</sub> es una tecnología clave** para descarbonizar los sectores industriales intensivos en el consumo de energía, incluido el refino. El potencial de captura de CO<sub>2</sub> en el sistema de refino español podría alcanzar hasta el 70 % del CO<sub>2</sub> emitido en el horizonte de 2050.



### MATERIAS PRIMAS BAJAS EN CARBONO

Finalmente, también se podrá **reducir la intensidad de emisiones** de los productos finales obtenidos en las refinerías y de las materias primas que suministramos a la industria química a través de diversas opciones de **integración progresiva de materias primas bajas en carbono**:

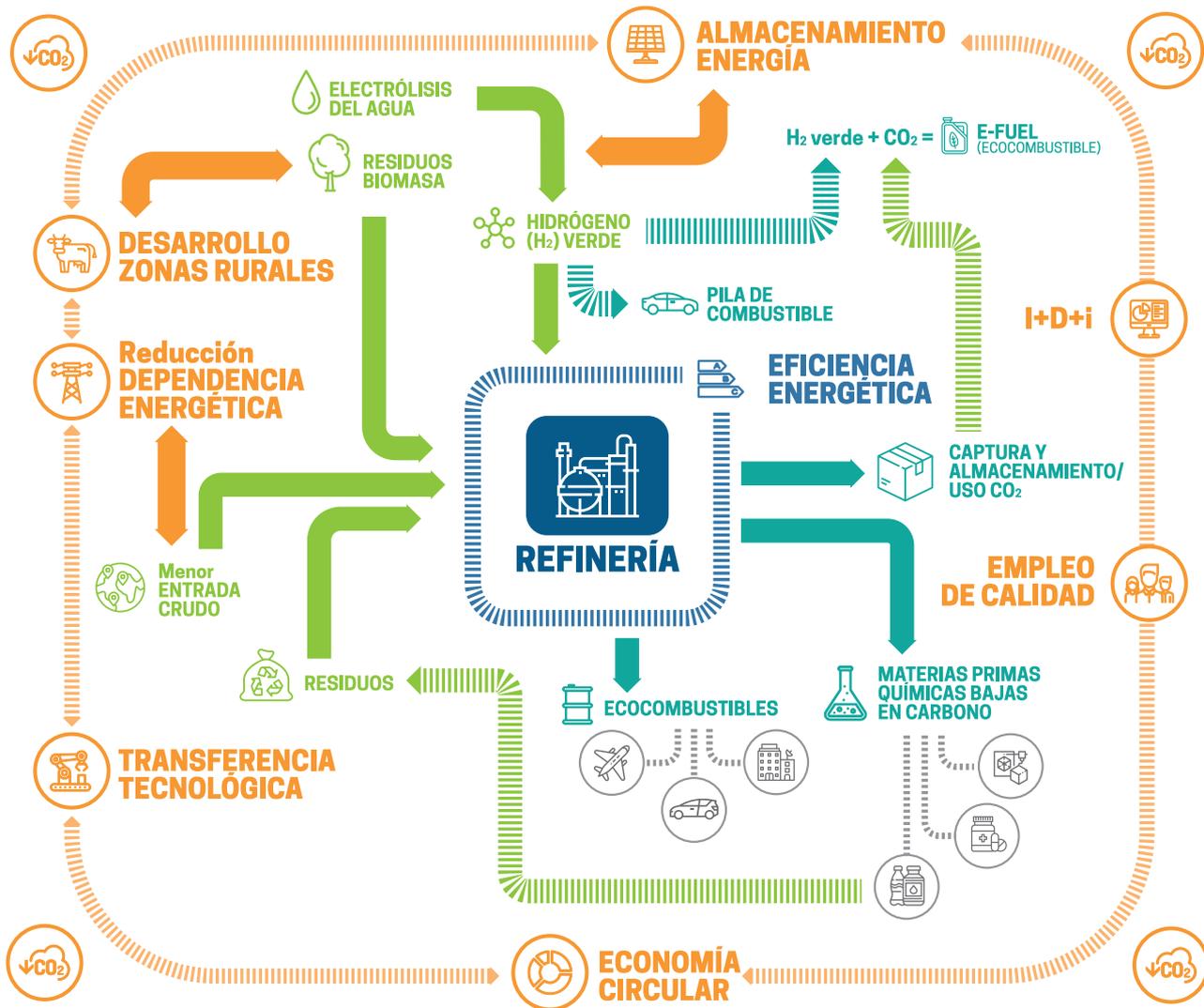
**Combustibles sintéticos** producidos a partir de CO<sub>2</sub> capturado y del H<sub>2</sub> verde obtenido en las refinerías.

**Biocombustibles avanzados** producidos a partir de residuos agrícolas, forestales o industriales.

**Otros combustibles bajos en carbono** a partir de residuos de origen no biológico como los residuos sólidos urbanos o los residuos plásticos.

La incorporación creciente de estas nuevas materias primas permitiría en el horizonte de 2050 reducir la intensidad de carbono “del pozo a la rueda”, es decir, midiendo las emisiones en la producción, transformación y consumo de energía de los combustibles hasta en un 80 % en comparación con los combustibles convencionales actuales.

## LA REFINERÍA DEL FUTURO



FUENTE: AOP. "Estrategia para la Evolución hacia los EcoCombustibles"

Gracias a este proceso innovador, las refinerías del futuro se convertirán en centros de producción hipereficientes y sostenibles, altamente integrados con otras industrias, especialmente con la petroquímica, con las que podrán no solo optimizar el intercambio de materias primas y productos, sino también aprovechar economías de escala y gestionar de forma compartida sus sistemas energéticos.

Serán centros, dentro de hubs industriales, en los que se emplearán de forma creciente nuevas materias primas, incluidos los residuos plásticos, colaborando de esta manera al cumplimiento de los objetivos de la economía circular.



**LUIS AIRES,**  
*Presidente,*  
24/10/2019,

“España cuenta con uno de los sistemas de refino más competitivos de Europa y con esta Estrategia queremos que sea el más sostenible del mundo”.

## **BENEFICIOS PARA EL PROGRESO ECONÓMICO Y SOCIAL**

A partir de la implantación de estas rutas tecnológicas y el desarrollo de la EEE, no solo podemos contribuir a cumplir el objetivo de neutralidad climática en 2050, sino que además, podemos también lograr múltiples **beneficios** para el progreso económico y social:



**ECONOMÍA  
CIRCULAR**

### **Impulsar la economía circular**

Favorecer el uso y reutilización eficiente de los recursos, incluyendo los residuos sólidos urbanos, domésticos y también agrícolas y forestales.



## GESTIÓN ENERGÍA

### Mejorar la generación y gestión de la energía

Proporcionar nuevas formas de almacenamiento de energía, al ayudar a poder almacenar energía eléctrica generada por fuentes renovables en periodos de baja demanda, en forma de H<sub>2</sub> producido por electrólisis del agua, para que se vuelva a convertir en electricidad, frente a desajustes entre la producción renovable y la demanda eléctrica.

Incrementar la seguridad del suministro en nuestro país, porque el aprovechamiento de residuos y la generación de hidrógeno verde como almacenamiento puede ayudarnos a reducir la dependencia energética del exterior.



## IMPULSAR I+D+i

### Impulsar la I+D+i

Fomentar los avances tecnológicos en el sector y plantear el aprovechamiento de los programas marco europeos y los planes de investigación estatales para fortalecer la generación de conocimiento.



## TRANSFERENCIA TECNOLOGÍAS

### Facilitar la transferencia de tecnologías

Articular la actuación integrada de las refinerías con otras industrias, en especial la química, lo que contribuye a reducir costes (como el transporte de materias primas o la propia energía), y permite intercambiar y compartir tecnologías, y rentabilizarlas en un mejor servicio a la sociedad, más eficaz y más sostenible.



## EMPLEO DE CALIDAD

### Generar empleo de calidad

Seguir contribuyendo de forma muy importante a la generación y mantenimiento de empleo de calidad, con puestos de trabajo cualificados, estables y retribuciones por encima de la media, como los 200.000 puestos de trabajo que actualmente mantiene la industria.



## OPORTUNIDAD ESPAÑA RURAL

### Crear oportunidades en la España rural

Contribuir a la lucha contra la despoblación, mediante la generación de oportunidades en las zonas rurales a partir de la utilización de residuos agrícolas y forestales, para producir ecocombustibles.

Para impulsar esta Estrategia, es imprescindible que se generen las condiciones adecuadas para poder afrontar el gran esfuerzo inversor que estas tecnologías suponen para el sector. Por este motivo, AOP ha demandado la colaboración de la administración para alcanzar un **compromiso compartido y trabajar conjuntamente** en la lucha contra el cambio climático y el impulso de un progreso sostenible. Es decir, es necesario que la administración se comprometa a facilitar unas **condiciones básicas en cuatro ejes clave**:

- 1** Un **marco regulatorio** claro y estable, que permita asumir el esfuerzo de inversión que demanda la EEE.
- 2** Un **marco de impulso decidido de la investigación**, con instrumentos adecuados a las rutas tecnológicas.
- 3** Un **marco fiscal** adecuado, que incentive la inversión de las compañías y la demanda de ecocombustibles.
- 4** Una **política industrial** en la que se tenga en cuenta el potencial del sector del refino, en términos de contribución a la economía, empleo, la innovación y la lucha contra el cambio climático.

Con el objetivo de demandar esta colaboración e impulsar este compromiso compartido, AOP ha realizado una **intensa actividad de difusión**, presentando sus propuestas al conjunto de fuerzas políticas con representación y realizando todo tipo de acciones de comunicación, del mismo modo que ha abierto **vías de diálogo con el Gobierno de España**, manteniendo contactos y reuniones tanto con MITECO como con MINCOTUR, que manifestaron una buena acogida y disposición a su valoración. Con base en estos avances, AOP ha venido trabajando asimismo en la concreción de los ejes para articular la colaboración entre el sector y la administración, definiendo una serie de **propuestas estratégicas que se han presentado en el año 2020**.



**ANDREU PUÑET,**  
*Director general,*  
24/10/ 2019,

“Necesitamos la confianza y el respaldo de la administración para generar las condiciones adecuadas que impulsen esta Estrategia, por eso reclamamos un marco regulatorio estable y claro que tenga en cuenta al sector e impulse la innovación”.

### 4.1.3.2. CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE CAMBIO CLIMÁTICO (COP-25)



#### CUMBRE DEL CLIMA

En noviembre de 2019, Naciones Unidas anunció que la Cumbre del Clima (COP-25) no se celebraría, como estaba previsto, en Chile, que renunció a acoger el evento debido a los problemas en el país por la crisis política y social. Aunque el país latinoamericano mantuvo la presidencia de la Cumbre, la **nueva sede elegida para su celebración fue Madrid, de forma que tuvo lugar entre el 2 y el 13 de diciembre de 2019.**

En este marco, AOP decidió **impulsar y protagonizar una amplia participación e implicación en la Cumbre del Clima**, como expresión del compromiso del sector del refino en la lucha contra el cambio climático y la transición energética, promoviendo la celebración de eventos propios y participando en mesas sectoriales, centrando su actividad en la difusión de la postura y las propuestas del sector, articuladas en torno a la Estrategia para la Evolución hacia los Ecocombustibles.



#### ESTRATEGIA ECOCOMBUSTIBLES MUY CONSISTENTE

De esta forma, AOP participó en la organización de la **mesa redonda “¿Puede descarbonizarse la industria?”**, el 12 de diciembre, en la que se dieron cita representantes de los sectores de la automoción, los plásticos y el refino para debatir con expertos académicos y de MINCOTUR la viabilidad de las propuestas de descarbonización. El acto contó con la participación de la Ministra de Industria, Comercio y Turismo, que calificó de “muy consistente” la Estrategia para la Evolución hacia los Ecocombustibles presentada por AOP para conseguir la neutralidad de emisiones del sector del refino. Se celebró una mesa redonda moderada por Vicente Cortés, catedrático de la Universidad de Sevilla, que contó con la participación de Alejandro Cros, subdirector general de políticas sectoriales industriales de MINCOTUR, el director general de ANAIP, Luis Cediell, la vicepresidenta ejecutiva de FACONAUTO, Marta Blázquez, y el catedrático del Departamento de Organización Industrial de ETSI-ICAI Pedro Linares. Por parte de AOP intervinieron tanto el presidente, Luis Aires, como el director general, Andreu Puñet.



#### REYES MAROTO,

Ministra de Industria, Comercio y Turismo,  
12/12/2019,

“La apuesta por los ecocombustibles (combustibles líquidos bajos en carbono) va a contribuir a la descarbonización del transporte muy pronto”.

”

**ANDREU PUÑET,**

Director general,  
12/12/2019,

“Necesitamos que se nos acompañe: para desarrollar las tecnologías primero y, después, para las grandes inversiones que implica su implantación. Cuanto más exigentes sean los objetivos, más tecnologías y rutas serán necesarias para conseguirlos”.

”

**CARLOS MARTÍN,**

Director técnico y de medio ambiente,  
12/12/2019,

“La eficiencia energética es una palanca básica para nuestra actividad y con ella hemos conseguido reducir las emisiones”.

AOP también participó, en el marco de la Cumbre del Clima, en la **jornada organizada por CEOE “Escaparate de soluciones innovadoras para la descarbonización”**, en la que empresas representantes de distintas áreas industriales y entidades como nuestra asociación participamos con el fin de abarcar la descarbonización desde todos los puntos de vista. En el evento, celebrado en la Zona Verde de la COP-25, participaron, además de nuestro sector, que defendió la Estrategia para la Evolución hacia los Ecombustibles y las refinerías del futuro, empresas del sector cemento, eléctrico, infraestructuras, químico, TIC, refino, siderurgia y papel.

En cuanto a los **acuerdos alcanzados en la Cumbre**, hay que señalar que las delegaciones de los 200 países consiguieron llegar a un consenso con el compromiso de aumentar la ambición climática y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), pero no sobre la modificación del artículo 6 del Acuerdo de París, referente a los mercados de carbono, que se prevé tratar en la siguiente Cumbre del Clima, en Glasgow. Los acuerdos alcanzados se centran, por tanto, en tres grandes cuestiones: presentar planes de reducción de emisiones más ambiciosos, adecuar la política climática a los avances de la ciencia y mantener el equilibrio entre el uso del suelo y el océano para el buen funcionamiento del sistema climático.

### 4.1.3.3. MARCO NORMATIVO ESTATAL

En febrero de 2019, el Consejo de Ministros presentó el **Marco Estratégico de Energía y Clima**, incluyendo el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC), enviado a la Comisión Europea, el anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética, y la Estrategia de Transición Justa.



**MODERNIZACIÓN  
ECONOMÍA  
ESPAÑOLA**



**APOYAR  
CONSUMIDORES  
MÁS VULNERABLES**

#### **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030**

Su objetivo es sentar las bases para la modernización de la economía española, el posicionamiento de liderazgo de España en las energías renovables, el desarrollo del medio rural, la mejora de la salud de las personas, el medio ambiente y la justicia social.

Para ello plantea en el horizonte de 2030 una reducción del 23 % de las emisiones de GEI respecto al nivel de 1990 y un 42 % del consumo de energías renovables sobre el uso de energía final. En el caso de generación eléctrica, el porcentaje de renovables sería del 74 %. La eficiencia energética del país mejoraría en 2030 un 39,5 %.

#### **Proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética**

Constituye el marco normativo e institucional para la descarbonización, con dos horizontes diferenciados: 2030 y 2050. Según el último borrador conocido, para 2030 la meta es reducir las emisiones de emisiones de GEI, en al menos, un 20 % con respecto a 1990; generar, al menos, el 70 % de la electricidad con renovables; asegurar que, al menos, el 35 % del consumo final de energía provenga de renovables; y mejorar la eficiencia energética, como mínimo, un 35 % respecto a un escenario tendencial. En 2050, España deberá alcanzar la neutralidad de emisiones y el sistema eléctrico deberá ser ya 100 % renovable. Promueve para ello las energías renovables, estableciendo un objetivo anual de capacidad instalada con subastas de renovables de, al menos, 3.000 megavatios (MW) al año.

#### **Estrategia de Transición Justa**

Constituye el marco de actuación para optimizar las oportunidades de la transición ecológica para generar empleo, a través de marcos de formación profesional, políticas activas, medidas de apoyo y acompañamiento -con especial atención a sectores estratégicos- y planes de reactivación de los territorios afectados por este proceso de transición. También recoge instrumentos para reducir la desigualdad y apoyar a los consumidores, en particular los más vulnerables.

## APORTACIONES SOBRE EL BORRADOR DEL PLAN NACIONAL INTEGRADO DE ENERGÍA Y CLIMA (PNIEC) 2021-2030

En los sucesivos trámites de participación pública, AOP remitió al MITECO sus aportaciones sobre el borrador del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030, de las que cabe destacar los siguientes aspectos:

**1.** El PNIEC, en su segundo borrador, incorpora **mejoras sobre los principios de neutralidad tecnológica y de coste eficiencia**. Los objetivos de lucha contra el cambio climático solamente se conseguirán a través de un debate consensuado, riguroso y realista que contemple la totalidad de las soluciones existentes hoy y que sea abierto a todas aquellas que pudieran existir en el futuro, considerando la competitividad del sector empresarial como una palanca para la consecución de los objetivos.

**2.** El PNIEC **no realiza un análisis suficientemente profundo** en lo relativo a la seguridad del suministro, al equilibrio y diversidad del mix energético, al empleo y al desarrollo industrial, a la integración de conexiones españolas e internacionales o a los efectos positivos que podría causar la aparición de nuevas tecnologías de reducción de emisiones.

**3.** La estimación de **5 millones de vehículos eléctricos en España en 2030 podría no ser realista** y poner, por tanto, en riesgo el objetivo de energías renovables en el transporte que se ha incluido en el plan. Para llegar a este objetivo sería necesario que, a partir de 2025, cuando se prevé que los precios de los vehículos de combustión interna y eléctricos se igualen, la venta de los eléctricos fuera el 40 % del total de las ventas de vehículos en España y que de ahí en adelante se incrementase hasta alcanzar el 80 % en 2030.

## PROYECTO DE LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA

Asimismo, AOP participó en el marco de los sucesivos trámites de audiencia e información públicas del **proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética (LCCyTE)**, con el objetivo de aportar sus opiniones al respecto de la futura norma, destacando las siguientes:

**La LCCyTE no es flexible en cuanto a la consecución de los objetivos de incorporación de energía renovable en el transporte.**

Además de promover los biocarburantes avanzados y los combustibles renovables de origen no biológico en el transporte aéreo, se considera imprescindible que el proyecto de ley incluya también, dentro de las medidas de fomento de combustibles alternativos, a los biocarburantes sostenibles y demás combustibles líquidos bajos en carbono (ecocombustibles) en todos los modos de transporte. En lo que se refiere específicamente al transporte por carretera, los ecocombustibles constituyen actualmente la principal opción para el cumplimiento de los objetivos

europesos de incorporación de energía renovable en este modo de transporte. Frente a otras alternativas energéticas renovables, los ecocombustibles permiten reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> con carácter inmediato, aprovechando la amplia y versátil infraestructura de distribución de combustibles líquidos existente en España y la aptitud de los ecocombustibles para ser usados por la práctica totalidad de nuestro actual parque de vehículos.

### **La LCCyTE no tiene en cuenta las emisiones netas en el transporte.**

La reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> en el transporte debería abordarse desde una perspectiva de emisiones netas, esto es, computando las emisiones totales asociadas a la producción, transformación y uso de la energía, puesto que el cambio climático es un problema global y las emisiones de CO<sub>2</sub> tienen el mismo efecto con independencia del lugar en el que se produzcan. Por lo tanto, las emisiones directas e indirectas de gases de efecto invernadero asociadas a la movilidad tienen el mismo impacto en el cambio climático y deben abordarse conjuntamente. El uso de la electricidad en el transporte no representa cero emisiones de CO<sub>2</sub>. Las regulaciones y enfoques de marketing que afirman que los vehículos eléctricos tienen cero emisiones de CO<sub>2</sub> en el tubo de escape dejan fuera del análisis una parte importante de la realidad y pueden desinformar a los consumidores. Por lo tanto, especialmente cuando se habla de medidas de largo plazo, debería adoptarse un enfoque de emisiones netas para asegurar que se contabilicen todas las emisiones de GEI de cada vehículo.

### **La LCCyTE establece una obligación de instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en las estaciones de servicio sin atender a criterios de idoneidad, ni contemplar posibles restricciones técnicas.**

La penetración, en los términos pretendidos en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima del vehículo eléctrico como alternativa para la reducción de emisiones en el transporte por carretera requiere, ciertamente, del despliegue de una infraestructura de recarga de acceso público a disposición de los potenciales usuarios de dichos vehículos. Sin embargo, el establecimiento sobre los titulares de las instalaciones de suministro, a partir de determinado volumen de ventas, de la obligación de instalar puntos de recarga eléctrica en sus instalaciones sin atender a criterios de idoneidad por razón de su ubicación (en función de su entorno urbano o de carretera, por ejemplo), a las eventuales restricciones técnicas para acometer la instalación, a la capacidad financiera de cada titular o a la posibilidad de recuperar la inversión de manera rentable, resultaría desproporcionada y contraria a los principios de libertad de empresa si no viniera acompañada de un programa de ayudas económicas que permitieran compensar el riesgo económico cuya asunción se impone con carácter coercitivo sobre dichos titulares.

La nueva legislatura supuso el decaimiento de esta norma y la apertura de una nueva etapa de Gobierno. En este sentido, una de las primeras iniciativas del nuevo Ejecutivo fue llevar al Consejo de Ministros, el 21 de enero, una **Declaración de Emergencia Climática** y la adquisición de nuevos compromisos como la ejecución de 30 medidas en los primeros 100 días de Gobierno, incluyendo la remisión al Parlamento del **proyecto de Ley de Cambio Climático**, la definición de la senda de descarbonización a largo plazo para asegurar la neutralidad climática en 2050 y la creación de una Asamblea Ciudadana del Cambio Climático que incorpore la participación de los jóvenes. Aunque este plazo no ha podido cumplirse, no cabe duda de que el **año 2020 no dejará de estar, en cierta medida, marcado por el debate respecto a la transición energética.**

#### 4.1.3.4. LEY BALEAR DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA

En febrero de 2019, el Parlamento de las Islas Baleares aprobó la **Ley 10/2019, de 22 de febrero, de Cambio Climático y Transición Energética**, elaborada con el objetivo de cumplir con los compromisos del Acuerdo de París.

Esta ley también incluía, sin embargo, una **prohibición completa de la circulación de coches diésel a partir del 1 de enero de 2025** en todo el territorio de la región, así como a cualquier vehículo nuevo que no fuera “cero emisiones” desde el 1 de enero de 2035; una medida sin precedentes en este área y que, en opinión de AOP, podría suponer una violación de la legislación de la UE.

Por este motivo, la asociación remitió, el 19 de enero, con carácter previo a la aprobación de la ley, una **carta a la comisaria europea de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y PYMES**, Elżbieta Bienkowska, explicando las inquietudes y problemas motivados por la aprobación de esta norma.

#### PRINCIPALES ARGUMENTOS DE LA CARTA DE LA ASOCIACIÓN A LA COMISIÓN



**AFECTADA**  
LIBRE CIRCULACIÓN



**FRAGMENTACIÓN**  
MERCADO INTERNO



**REDUCCIÓN VENTAS**  
DE COCHES DIÉSEL



**GRAVE IMPACTO**  
A LA INDUSTRIA

En estas circunstancias, y pese a la aprobación de la Ley en febrero, el Ministerio de Política Territorial y Función Pública y el Govern balear alcanzaron un acuerdo en noviembre de 2019 para la **suspensión de la prohibición a la entrada de coches diésel a partir de 2025**, a la espera de la aprobación de la futura ley estatal de cambio climático, según la Conselleria de Transición Energética y Sectores Productivos. Con este acuerdo se evitó la interposición de un recurso de inconstitucionalidad, fundamentado en el hecho de que esta disposición invadía competencias exclusivas del Estado, como son la regulación en materia de tráfico y la circulación de vehículos a motor y el establecimiento de las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

#### 4.1.3.5. ESTUDIO DE OPINIÓN SOBRE MOVILIDAD FUTURA

En noviembre de 2019 se hicieron públicos los resultados del **panel de opinión sobre opciones de movilidad futura en Europa, elaborada por la empresa demoscópica independiente OPINIUM**, con sede en Reino Unido, que se ha realizado bajo la iniciativa de FuelsEurope, asociación que representa a la industria del refino en la Unión Europea. El estudio, cuyo trabajo de campo se realizó a mediados de septiembre, recoge la opinión de 10.000 entrevistados en diferentes países de la Unión Europea, de los cuales el 10 % (1.000) residen en España. Con respecto a los resultados para nuestro país, **cabe destacar las siguientes conclusiones:**

Los resultados reafirman la **importancia del coche en España**, con un 80 % de encuestados que lo tiene y usa de forma habitual (69 % de media europea) y un 55 % que lo emplea a diario para ir al trabajo. El parque automovilístico se compone mayoritariamente de motores diésel (54 %) y de gasolina (46 %). La penetración del coche eléctrico es inferior al 1 %.

Los datos advierten asimismo de la **antigüedad del parque móvil en España**. Un 42 % de propietarios conservan su vehículo 10 o más años antes de cambiarlo. A la hora de adquirir un coche nuevo, el precio (64 %) es el principal factor de decisión, muy por encima del consumo energético (38 %), el equipamiento (28 %), la tecnología del motor (24 %) o las emisiones de CO<sub>2</sub> (24 %), entre otros criterios.

La encuesta apunta a una **preferencia por vehículos de combustión de diversas tecnologías** (76 % de las respuestas<sup>1</sup>) como opción de compra, considerando entre las respuestas tanto coches nuevos como de segunda mano. A la hora de comprar un vehículo de nueva fabricación, los híbridos (20 %) y los coches de gasolina (13 %) son las opciones favoritas de los españoles. El vehículo eléctrico puro nuevo se contempla como una opción de compra en un 11 % de los casos, con el coste (54 %), la insuficiencia de puntos de carga (49 %) y la falta de autonomía para recorrer determinadas distancias (46 %) como principales barreras para su implantación.

(1) Incluye: gasolina, gasóleo, híbrido, híbrido enchufable, gas/auto/GLP. GNC (gas natural comprimido)

”

Los españoles quieren **libertad para elegir qué coche comprar** y tienen preferencia por la compra de vehículos con algún tipo de motor de combustión, nuevos o de segunda mano, siempre que cumplan con el límite de emisiones. Un 76 % de los encuestados están a favor de tener siempre libertad de elección, independientemente de la tecnología, y solo un 8 % están en contra.

**ANDREU PUÑET,**

*Director general,*  
21/11/2019,

“El camino no está en prohibir ninguna tecnología, sino en incentivar el desarrollo de diversas alternativas bajas en emisiones para que el consumidor decida cuál se adapta mejor a sus necesidades.”

Los encuestados españoles están convencidos de que el transporte va a cambiar de forma esencial (un 69 %) en los próximos años, pero el respaldo al coche eléctrico como única solución no llega a la mitad (48 %), mientras que el **apoyo al desarrollo de múltiples opciones de movilidad** bajas en carbono es del 80 %.

La mayoría de encuestados (72 %) considera que la reducción de emisiones a través del coche eléctrico depende del origen de la electricidad y el mismo porcentaje (72 %) considera que los **combustibles líquidos bajos en carbono (ecocombustibles) pueden ser una manera asequible y eficiente** de reducir emisiones, una alternativa que en España tiene un apoyo tres puntos por encima de la media europea (69 %). La principal barrera para la penetración de estos ecocombustibles está, según los encuestados, en la falta de promoción e incentivo público (60 %).

”

**ANDREU PUÑET,**

*Director general,*  
21/11/2019,

“El coste de los vehículos y el coste de la energía necesaria para propulsarlos es un elemento clave en el debate sobre la movilidad, pero también la renovación del parque automovilístico: necesitamos un Plan Renove que permita acceder a vehículos menos contaminantes a las capas sociales que no pueden adquirir un vehículo eléctrico o un híbrido por cuestiones de precio.”

## 4.1.4. BIOCOMBUSTIBLES

### 4.1.4.1. SOSTENIBILIDAD

A lo largo del año 2019 se produjeron algunas **novedades respecto a la regulación de los biocombustibles, concretamente sobre el aspecto de la sostenibilidad:**

Orden TEC/1420/2018, por la que se desarrollan aspectos de detalle del Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad y de la emisión del informe de verificación de la sostenibilidad regulados en el Real Decreto 1597/2011, de 4 de noviembre, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad de los biocarburantes y biolíquidos, el Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad y el doble valor de algunos biocarburantes a efectos de su cómputo. Su objetivo es posibilitar el paso al sistema definitivo de verificación de la sostenibilidad previsto en el mismo real decreto, a partir del 1 de enero de 2019, mediante el desarrollo de los aspectos de detalle necesarios y la emisión del informe de verificación de la sostenibilidad por parte de una entidad de verificación.

### 4.1.4.2. PROMOCIÓN DEL USO DE BIOCABURANTES SOSTENIBLES EN EL TRANSPORTE

Respecto a la promoción del uso de biocarburantes sostenibles en el transporte hay que destacar igualmente **diversas novedades producidas en el ámbito normativo en 2019, así como varias acciones de defensa de la postura de AOP** al respecto:

**Resolución por la que se aprueban las Instrucciones del sistema de certificación de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte (SICBIOS).** Esta resolución fue publicada el 10 de octubre, limitando considerablemente las materias primas que se consideran de doble cómputo para la certificación, en relación con la normativa española y comunitaria. Esto provocó una importante incertidumbre y desorientación a todos los sectores implicados.

Un mes después, la CNMC publicó **otra resolución con una lista con nuevas materias primas para cumplir con las obligaciones de incorporación de biocarburantes**, que sin embargo no recoge aún todas las materias primas de doble cómputo previstas reglamentariamente

**Orden TEC/1367/2018, de 20 de diciembre, por la que se establecen los peajes y cánones asociados al acceso de terceros a las instalaciones gasistas y la retribución de las actividades reguladas para el año 2019.** Recoge, en su disposición adicional segunda la prórroga de la **obligación de suministro de gasolina de protección hasta el 31 de diciembre de 2019.** Ello significa que deberán estar disponibles gasolinas con un contenido máximo de oxígeno del 2,7 % en masa y un contenido máximo de etanol del 5 % en

volumen, en todas las instalaciones de suministro de este carburante, siendo estas gasolinas las de menor índice de octano comercializadas.

**Petición para que España solicite ante la Comisión Europea la aplicación de la excepción a los requisitos de presión de vapor de la gasolina con bioetanol comercializada en periodo estival a partir de 2021.** La Directiva 98/70/CE relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo establece que determinados países de la UE tienen la opción de comercializar gasolina con una presión de vapor superior en el período estival a fin de favorecer la incorporación de bioetanol. La excepción vigente vence en diciembre de 2020.

#### 4.1.5. FRAUDE EN EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES

AOP participó en el trámite de audiencia pública del **Anteproyecto de Ley de Medidas de Prevención y Lucha contra el Fraude Fiscal**, desarrollado a finales de 2018, que entre sus novedades incluye la regulación de la responsabilidad subsidiaria de los depósitos fiscales de hidrocarburos en el IVA. Establece, así, que los titulares de los depósitos distintos de los aduaneros serán responsables subsidiarios del pago de la deuda tributaria que corresponda a la salida o abandono de los bienes objeto de impuestos especiales. Es decir, que, en caso de incumplimiento por un operador o distribuidor de productos petrolíferos de su obligación de ingresar el IVA en el Tesoro Público, deberá ingresarlo el titular del depósito.

Esta medida **pretende atajar el fraude del IVA que cometen algunos operadores** que retiran producto de un depósito exento de IVA para venderlo cobrando las importantes cantidades de éste que se devengan y desapareciendo posteriormente sin ingresar dicho impuesto. Esto no solo supone un considerable perjuicio a las arcas públicas, sino también un instrumento de competencia desleal, puesto que permite ofrecer precios de venta por debajo de los de mercado.

Las **compañías integradas en las tres asociaciones representativas del sector de hidrocarburos en España, AOP, UPI y ASTERQUIGAS**, llevan muchos años planteando a la administración la demanda y propuesta de medidas para atajar este fraude. Pero también hemos señalado que **la medida propuesta en el anteproyecto de ley no es la solución adecuada ni resulta razonable**, ya que produce efectos perversos en el sector de hidrocarburos al limitarse a trasladar la responsabilidad del pago y no atajar el fraude, perjudicar a las compañías que únicamente prestan servicios logísticos y poner en riesgo

La medida propuesta en el anteproyecto de ley no es la solución adecuada ni resulta razonable

su viabilidad, llevar a los depósitos fiscales a exigir a todos los operadores y distribuidores avales para cubrir la totalidad del IVA devengado, introducir costes notables a todos los operadores que cumplen puntualmente sus obligaciones fiscales y, además, incorporar una medida inédita en la UE en contra de la cual se han pronunciado los tribunales europeos ante propuestas similares. Frente a ello, trasladamos una propuesta alternativa, que incluye los siguientes aspectos:

## PROPUESTA ALTERNATIVA DE AOP



### ÁMBITO SECTORIAL

**Exigencia de una garantía en favor de la administración para operadores y para distribuidores que suministran a otros distribuidores.** La capacidad financiera debería quedar acreditada con una garantía constituida a favor de la administración por valor de 3 millones de euros. Esta garantía sería exigible a todos los operadores, existentes y nuevos, así como a aquellos distribuidores que suministraran a otros distribuidores de conformidad con el artículo 43.1 de la Ley del Sector de Hidrocarburos (LSH).



### ÁMBITO FISCAL

**Aplicación del régimen mensual del IVA e inclusión en el Suministro Inmediato de Información (SII) de todos los sujetos que retiren producto del régimen suspensivo, independientemente de su tamaño.** No retrasar un año la aplicación del régimen mensual del IVA y la inclusión en el SII de estos sujetos, sino que se haga desde el inicio de las operaciones, con independencia de su volumen. Para ello, podría crearse un registro en la Agencia Estatal de la Administración Tributaria (AEAT) de operadores al por mayor de productos petrolíferos y distribuidores “mayoristas” que implicaría la obligación de presentar declaraciones mensuales del IVA y la obligación de informar en el marco del SII.

En esta nueva legislatura, estaba **prevista la aprobación de un nuevo proyecto de ley para comienzos del año 2020**. A este respecto, AOP señala, como siempre ha defendido, que en la determinación de una medida o conjunto de medidas eficaces contra el fraude del IVA a la salida del depósito fiscal de hidrocarburos, es necesario tener en cuenta todos los efectos, positivos y negativos, de cada una de esas medidas y buscar una solución equilibrada que tenga en cuenta todos los intereses legítimos en juego que, al fin y al cabo, repercuten en el interés general.

## 4.1.6. PERSPECTIVA INDUSTRIAL

### 4.1.6.1. ESTATUTO DEL CONSUMIDOR ELECTROINTENSIVO

En marzo de 2019 se inició el trámite de audiencia e información pública del proyecto del **Real Decreto por el que se regula el Estatuto de Consumidores Electrointensivos**. Esta norma recoge la caracterización del consumidor electrointensivo, como aquellas empresas industriales en las que el coste de la electricidad representa un porcentaje muy elevado de sus costes de producción.

Entre sus objetivos principales está dotar a estos consumidores de un marco jurídico y económico para el suministro eléctrico que les ayude a mitigar los efectos adversos de sus altos costes energéticos, conforme a la normativa comunitaria, y potenciar la competitividad de la industria, el crecimiento económico y el mantenimiento y generación de empleo de calidad. Además, impone obligaciones y compromisos a las empresas en los ámbitos de eficiencia energética, I+D+i, sustitución de fuentes contaminantes y empleo, que los consumidores electrointensivos habrán de asumir para optar a los mecanismos destinados a la reducción de los costes energéticos.

AOP participó en este trámite para formular las correspondientes **observaciones en defensa del sector, en relación con los criterios de caracterización de este tipo de consumidor y a los mecanismos de ayuda al mismo**.

A la vista de los cambios en la tramitación del proyecto de real decreto, en particular después de que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) pidiera que se tuvieran en consideración las ayudas a la industria electrointensiva que otros Estados miembros ya habían adoptado, en febrero de 2020 el MINCOTUR **volvió a someter a consulta pública el nuevo texto**.



**MITIGAR COSTES  
ENERGÉTICOS**



**POTENCIAR  
COMPETITIVAD**

#### 4.1.6.2. CIRCULARES SOBRE GAS NATURAL

En mayo de 2019, AOP participó junto con otras nueve asociaciones sectoriales (GasINDUSTRIAL, ACOGEN, ANFEVI, ANFFECC, AOP, ASCER, ASPAPEL, CONFEVICEX, FEIQUE y UNESID) en una **iniciativa para evidenciar la grave situación de desventaja competitiva que genera el diferencial con Europa de los peajes del gas, ante el calendario de nuevas circulares normativas** publicado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) y su incidencia en el precio que paga por el gas el consumidor industrial.

A este respecto, señalamos que la industria es la base del sistema gasista, supone el 62 % del consumo nacional de gas con una factura de 4.700 millones de euros. Advertimos que el gas es determinante en los costes industriales y en la competitividad, pero nuestros industriales pagan por los peajes un 45 % más que la media europea, una preocupante situación que lastra la competitividad de las empresas frente a sus homólogas europeas en los mercados globales.

Apuntamos que la nueva normativa en ciernes podría ser clave para solucionar este diferencial y lograr un gas competitivo para la industria española, por lo que solicitamos a la CNMC que erradicase esta desventaja diseñando unos peajes ajustados a la realidad europea. Asimismo, señalamos que estas asociaciones tenían en marcha informes de situación a modo de observatorio comparativo de los costes regulados del gas en España y resto de Europa, por lo que nos poníamos a disposición de la CNMC a la que ofrecimos toda nuestra colaboración para el desarrollo de las circulares.

En julio de 2019, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) **sometió a consulta pública los siete proyectos de circulares** con el objeto de definir un marco regulatorio estable y riguroso de la retribución de la electricidad y del gas en los próximos años, tras la atribución de competencias del RDL 1/2019 a dicha entidad.

#### 4.1.7. NORMATIVA EUROPEA SOBRE EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A BUQUES

La transposición del Reglamento 2017/352 de la Unión Europea, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes para la transparencia financiera de los puertos, ha supuesto que la actividad del suministro de combustible a buques o “bunkering” en los puertos **dejase de ser considerada un servicio comercial**, comenzando a tener obligaciones como servicio público.

Aunque el reglamento debería haber entrado en vigor en 2017, se estableció un plazo mayor para que los países comunitarios, las instituciones europeas y las empresas y clientes afectados pudieran adaptarse plenamente a la normativa antes de su aplicación.

AOP ha trabajado junto a Puertos del Estado para trasladarle la preocupación de nuestra asociación respecto de la adaptación al reglamento y solicitarle que la misma se realice de forma que no afecte al servicio de suministro de combustible para buques que lleva décadas compitiendo en un mercado mundial, completamente abierto y liberalizado.

#### 4.1.8. MARCO ESTRATÉGICO DE LA INDUSTRIA Y AGENDA SECTORIAL

En enero de 2019, AOP y FEIQUE presentaron, junto con MINCOTUR, la **Agenda Sectorial de la Industria Química y del Refino**, elaborada conjuntamente por las tres entidades, como parte de la iniciativa Marco de la España Industrial 2030 para el impulso de la industria que incluye quince agendas sectoriales que el Ministerio impulsó junto a las asociaciones empresariales que representan a estos sectores.

El documento plantea la **hoja de ruta a seguir para impulsar los sectores del refino y químico**, destacando las fortalezas y claves de competitividad de ambas industrias e incluyendo una propuesta de medidas para estimular el crecimiento sostenible y competitivo de estos sectores de referencia en la economía española.



Los sectores químico y del refino alcanzan una cifra de negocios de 103.000 millones de euros, contribuyen de manera directa, indirecta e inducida en un 6,5 % al PIB español, realizan el 20 % de las exportaciones industriales de España, representan el 25 % de la inversión y gasto en I+D+i del conjunto de la industria y generan, a través de sus 720.000 empleos directos, indirectos e inducidos, el 4 % del empleo español.

La Agenda Sectorial de la Industria Química y el Refino se estructura en **8 líneas de actuación**: política industrial, inversión y crecimiento, energía y cambio climático, infraestructuras logísticas y de transporte, marco regulatorio y administrativo, política comercial y vigilancia de mercado, innovación, digitalización, y desarrollo tecnológico, productividad laboral y desarrollo de talento, y estímulo de la demanda, estableciendo medidas concretas para cada una de ellas bajo un común denominador: **impulsar un crecimiento sostenible y justo**.

El **objetivo** de ambos sectores, con base en este planteamiento, es **incrementar la producción en términos proporcionales**, lo cual solo será posible combinando tres enclaves estratégicos de forma simultánea: el impulso de una política industrial capaz de mejorar aquellos factores de competitividad que dependen de las decisiones de las administraciones públicas o de los poderes legislativos, promover el acceso de las empresas a los mercados internacionales y la apuesta firme por la I+D+i, incluyendo en este último ámbito la digitalización en las empresas.

La Agenda Sectorial de la Industria Química y del Refino comparte el propósito de la **“Estrategia renovada de política industrial de la UE”**, publicada en septiembre de 2017, en la que la Comisión Europea destacaba la necesidad de adoptar un enfoque global y una visión de futuro para la industria europea con el fin de **incrementar el peso de la misma en el PIB de la UE hasta situarse nuevamente en el 20 % en 2020**. Este planteamiento requiere la participación de las autoridades públicas junto con el sector privado para lograr “una industria inteligente, innovadora y sostenible, que contribuya a la competitividad, el empleo y el crecimiento, en beneficio de todos”. En ello coincide también la agenda sectorial, **apoyando la elaboración de una Estrategia Integral para el Impulso de la Industria** que contemple la apertura a la participación de los agentes sociales y económicos en la formulación de propuestas, mediante la actualización de los espacios de diálogo ya existentes.

## 4.1.9. EXISTENCIAS MÍNIMAS DE SEGURIDAD

En febrero de 2019, en el marco del trámite de consulta pública previa a la elaboración del **Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 1716/2004, de 23 de julio, por el que se regula la obligación de mantenimiento de existencias mínimas de seguridad, la diversificación de abastecimiento de gas natural y la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (RD 1716/2004)**, abierto por el MITECO, AOP participó dando respuesta a las preguntas planteadas en el documento justificativo de la consulta pública previa, y trasladando ciertas propuestas adicionales relativas al cálculo del nivel de existencias mínimas de seguridad (EMS):

### PROPUESTAS ADICIONALES DE AOP



SISTEMA  
FLEXIBLE

La Directiva 2009/119/CE permite incluir en el cálculo del nivel de existencias mínimas, el petróleo crudo y los productos semirrefinados. Por el contrario, la normativa española (RD 1716/2014) solo permite computar una determinada equivalencia de crudo y semirrefinados a cada categoría de productos (gasolinas, destilados medios y fuelóleos) y obliga a que las existencias en crudo y productos semirrefinados sean objeto de una reducción del 4 %. Por eso se propuso que **se pueda utilizar el volumen total de estos productos para cubrir la obligación (sin coeficientes de equivalencia) y que a los semirrefinados no se les aplique la reducción.**



EFICIENCIA  
ECONÓMICA

El RD 1716/2004 también fija el máximo de la obligación que se puede cubrir con crudo y productos semirrefinados, limitando la equivalencia de dichas existencias a un 40 % de la obligación del grupo de gasolinas y destilados medios, y a un 50 % de la de fuelóleos. Sin embargo, la Directiva 2009/119/CE tan solo prevé que cada Estado miembro que no se haya comprometido por un determinado año natural entero a mantener como mínimo 30 días de reservas específicas, se asegurará de que al menos un tercio de sus obligaciones de almacenamiento se mantienen en forma de productos. Por eso se propuso que **se valore la posibilidad de permitir que las obligaciones de los sujetos se puedan cubrir con crudo y semirrefinados una vez superado el nivel de reservas específicas.** Esto daría flexibilidad al sistema y sería eficiente desde el punto de vista del coste.

## 4.1.10. MESA REDONDA DEL REFINO EUROPEO



BRUSELAS

25 ABRIL

El 25 de abril de 2019 tuvo lugar en Bruselas el **noveno encuentro de alto nivel de la Mesa Redonda del Refino Europeo** (EU Refining Forum), centrada en el debate sobre el papel de la industria del refino de la UE en los próximos años y cómo abordará el cambio climático, los desafíos competitivos que enfrentan el refino y otras industrias intensivas en energía, y su contribución a la transición energética.

En el Foro, al que asistió AOP, participaron el Comisario de Acción Climática y Energía, Miguel Arias Cañete, y altos funcionarios de la Dirección General de Energía de la Comisión Europea, junto con ponentes invitados de alto nivel de la industria del refino y otras industrias intensivas en energía, sindicatos y representantes de Estados miembros y organizaciones de la UE.

## 4.2. ACTIVIDAD DE COMUNICACIÓN

### 4.2.1. ACTOS Y EVENTOS AOP

21/01/19

#### AGENDA SECTORIAL



#### Presentación de la Agenda Sectorial de la Industria Química y del Refino

Presentación con la participación de Reyes Maroto, Ministra de Industria, Comercio y Turismo; Raúl Blanco, Secretario General de Industria y de la Pyme; Carles Navarro, presidente de Feique; y Luis Aires, presidente de AOP.

26/02/19  
01/03/19

#### GENERA 2019



#### GENERA 2019

Feria celebrada en IFEMA (Madrid), reuniendo a ingenieros, gestores de proyectos energéticos, fabricantes y distribuidores de equipos, entre otros profesionales, para mostrar las últimas novedades del sector de la energía. La Feria registró 14.695 visitantes profesionales de 45 países y 114 expositores. AOP formó parte del Comité Organizador de la Feria, junto con otras entidades y asociaciones sectoriales relevantes.

29/03/19

#### BALANCE Y PERSPECTIVAS



#### Balance Energético 2018 y Perspectivas 2019

Acto organizado por el Club Español de la Energía (Enerclub) y celebrado en el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, en el que intervinieron José Domínguez Abascal, Secretario de Estado de Energía de MITECO, y Miguel Antoñanzas, presidente de Enerclub. Contó con la asistencia de 160 personas y la participación, entre otros, de Luis Aires, presidente de AOP.



**LUIS AIRES,**  
*Presidente,*  
*21/01/2019,*

“La Agenda que hoy presentamos, es el punto de partida para afrontar con éxito el doble reto de seguir suministrando las necesidades de energía, reduciendo al mismo tiempo las emisiones de gases de efecto invernadero.”

24/10/19

## ESTRATEGIA HACIA ECOCOMBUSTIBLES



### Presentación de la Estrategia para la Evolución hacia los Ecocombustibles (EEE)

Presentación de la EEE organizada por AOP y celebrada en el Club Español de la Energía (Enerclub), con más de 100 asistentes y la participación del presidente de AOP, Luis Aires; el director general, Andreu Puñet, y el director técnico y de medio ambiente, Carlos Martín.

30/10/19

## JORNADA COMISIÓN EUROPEA



### Jornada sobre la Apuesta Climática y Energética de la Comisión Europea

Jornada organizada por el Club Español de la Energía (Enerclub), al que asistieron más de 210 personas y que contó con la participación de la Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Teresa Ribera; Raimundo Pérez, director general de la Fundación Ramón Areces y Miguel Antoñanzas, presidente de Enerclub, entre otros. En este marco se celebró una mesa redonda en la que participó Andreu Puñet.



”

**LUIS AIRES,**  
*Presidente,*  
24/10/2019,

“Estamos totalmente comprometidos con los objetivos del Acuerdo París y con la descarbonización. Queremos participar en la transición energética, con soluciones tecnológicas, rigurosas y factibles y creemos que son compatibles con el desarrollo económico y social”.

12/12/19

**COP-25  
MESA REDONDA**



**COP-25: Mesa Redonda “¿Puede descarbonizarse la industria?”**

Acto celebrado en MINCOTUR (Oficina Española de Patentes y Marcas), con la participación de la Ministra de Industria. Se celebró una mesa redonda moderada por Vicente Cortés, catedrático de la Universidad de Sevilla, contó con la participación de Alejandro Cros, Subdirector General de Políticas Sectoriales Industriales de MINCOTUR, el director general de ANAIP, Luis Cediell, la vicepresidenta ejecutiva de FACONAUTO, Marta Blázquez, y el catedrático del Departamento de Organización Industrial de ETSI-ICAI Pedro Linares. Por parte de AOP intervinieron tanto el presidente, Luis Aires, como el director general, Andreu Puñet

12/12/19

**COP-25  
JORNADA CEOE**



**COP-25: Jornada CEOE “Escaparate de soluciones innovadoras para la descarbonización”**

Panel organizado por CEOE y celebrado en la Zona Verde de la COP-25, con la participación de Carlos Martín, director técnico y de medio ambiente de AOP, además de representantes de empresas del sector cemento, eléctrico, infraestructuras, químico, TIC, refino, siderurgia y papel.



”

**LUIS AIRES,***Presidente,  
12/12/2019,*

“La mejor manera, la más eficiente, de materializar la ambición de descarbonizar la industria es a través de la neutralidad tecnológica, criterio ampliamente aceptado en la Unión Europea, y que consiste en permitir que las distintas tecnologías compitan entre sí.”

## 4.2.2. COMUNICACIÓN EN PRENSA

A lo largo del año 2019 se publicaron distintas notas de prensa que obtuvieron 178 publicaciones en medios de comunicación, entre las que destacan:

 **178**  
**PUBLICACIONES**  
MEDIOS DE COMUNICACIÓN

TEMA	TITULAR
<b>Agenda Sectorial de la Industria Química y del Refino</b>	“El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y las industrias Química y del Refino presentan su Agenda Sectorial para el impulso de la industria española” (21/01/2019)
<b>Costes del gas</b>	“La Industria se une frente a los altos costes del gas” (20/05/19)
<b>Campaña de concienciación</b>	“Comienza ‘En la carretera, cerveza SIN’ una campaña de concienciación adaptada a los modelos de movilidad urbana” (18/06/19)
<b>Costes del gas</b>	“Once asociaciones industriales aplauden la revisión impulsada por la CNMC para actualizar la retribución de las redes de gas” (05/07/19)
<b>Modernización institucional</b>	“AOP sitúa la participación en la transición energética y la lucha contra el cambio climático en el centro de su actividad” (15/10/19)
<b>EEE</b>	“AOP concreta un plan para reducir un 90 % las emisiones de CO <sub>2</sub> de la industria del refino” (24/10/19)
<b>Acción institucional</b>	“AOP pide a los partidos una voluntad clara de diálogo y búsqueda de acuerdos para conseguir un gobierno estable” (11/11/19)
<b>Encuesta movilidad futura</b>	“Los españoles prefieren los coches de combustión y demandan apoyo a los ecocombustibles” (21/11/19)
<b>Acción institucional COP25</b>	“AOP defiende la reducción de emisiones de CO <sub>2</sub> como una oportunidad para toda la industria española y europea” (12/12/19)
<b>Organización institucional</b>	“Luis Aires, reelegido presidente de AOP hasta 2021” (19/12/19)

## 4.2.3. COMUNICACIÓN EN REDES

### 4.2.3.1. TWITTER

La cuenta de Twitter de AOP ha experimentado varios cambios que han impactado sobre el incremento en los principales indicadores de seguimiento y medición de la red social. En general, en 2019, la cuenta logró 200 nuevos seguidores, dándose un **mayor crecimiento en el número de seguidores en el último trimestre del año.**

Los meses de abril, junio y octubre representaron los mejores indicadores de todo el año desde el punto de vista de las impresiones<sup>2</sup> generadas y visitas al perfil. Si se atiende al *engagement*<sup>3</sup>, los meses de enero, abril, octubre y diciembre fueron los mejores resultados del año.

### 4.2.3.2. LINKEDIN

Los indicadores de la red social LinkedIn demuestran un **comportamiento completamente diferente a Twitter.**

Analizando los indicadores se observan dos periodos diferenciados, los primeros tres trimestres del año y el último, ya que el contenido de los primeros tres trimestres del año no logró un incremento constante en los indicadores. **Pero en el último trimestre de 2019 se cambió la estrategia**, hacia una más enfocada en contenido sobre el sector, sobre las actividades de la asociación e información de interés para los profesionales de los productos petrolíferos.

Uno de los **mejores meses en todos los indicadores es octubre**. En ese mes se presentó la Estrategia para la Evolución hacia los Ecocombustibles y para la cual se realizaron diversas acciones en cuanto a contenido.

(2) Con impresiones nos referimos al número de veces que un tweet ha aparecido en el timeline de otras cuentas, que pueden ser seguidores o no. Un aumento en las impresiones significa que más gente estará viendo el contenido que se ha publicado. (3) El engagement en Twitter hace referencia al nivel de interacción de la audiencia de AOP con los contenidos publicados por la cuenta. Este compromiso se mide con las respuestas, los likes y los retweets al contenido, así como las menciones de otras cuentas a la de AOP. El engagement puede ser de dos tipos: de perfil y de campaña.

## 4.2.4. MODERNIZACIÓN DE LA COMUNICACIÓN

Como parte de las acciones de modernización institucional y refuerzo del papel divulgador de AOP, acometimos otro tipo de acciones en este año 2019:



### ACTUALIZACIÓN LOGOTIPO AOP

Renovación del logo, para transmitir una nueva imagen más moderna, adecuada a los estándares actuales y acorde con los principios y los fines de la asociación.



### REFORMA PÁGINA WEB

Nueva estructura y nueva redacción de los contenidos de la página web de AOP, más accesibles y asequibles para mejorar la difusión y optimizar el posicionamiento de la asociación.



### OPTIMIZACIÓN REDES SOCIALES

Nueva orientación del perfil de AOP en redes sociales, e incorporación y promoción orgánica de los perfiles de nuestros portavoces, con un esfuerzo decidido en su impacto y crecimiento entre seguidores de calidad.

### EVOLUCIÓN LOGOTIPO AOP







DATOS ESTADÍSTICOS



05



# 05

## **5.1. Mercado mundial de crudo**

- 5.1.1. Producción y demanda
- 5.1.2. Reservas
- 5.1.3. Cotización

## **5.2. Datos nacionales**

- 5.2.1. Importaciones de crudo
- 5.2.2. Sistema de refino
- 5.2.3. Importaciones y exportaciones de productos petrolíferos
- 5.2.4. Logística
- 5.2.5. Consumo
- 5.2.6. Precios y fiscalidad
- 5.2.7. Puntos de venta

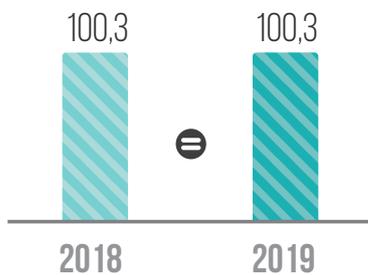
## **5.3. Movilidad y emisiones**

- 5.3.1. Opciones de descarbonización del transporte
- 5.3.2. Evolución contaminantes
- 5.3.3. Edad media del parque y estructura de las matriculaciones

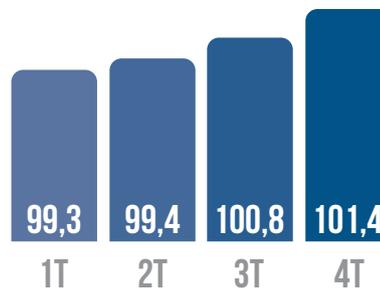
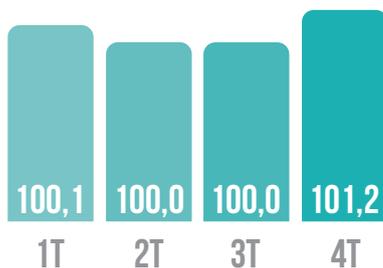
## 5.1. MERCADO MUNDIAL DE CRUDO

### 5.1.1. PRODUCCIÓN Y DEMANDA

PRODUCCIÓN MUNDIAL DE CRUDO (Mb/d)

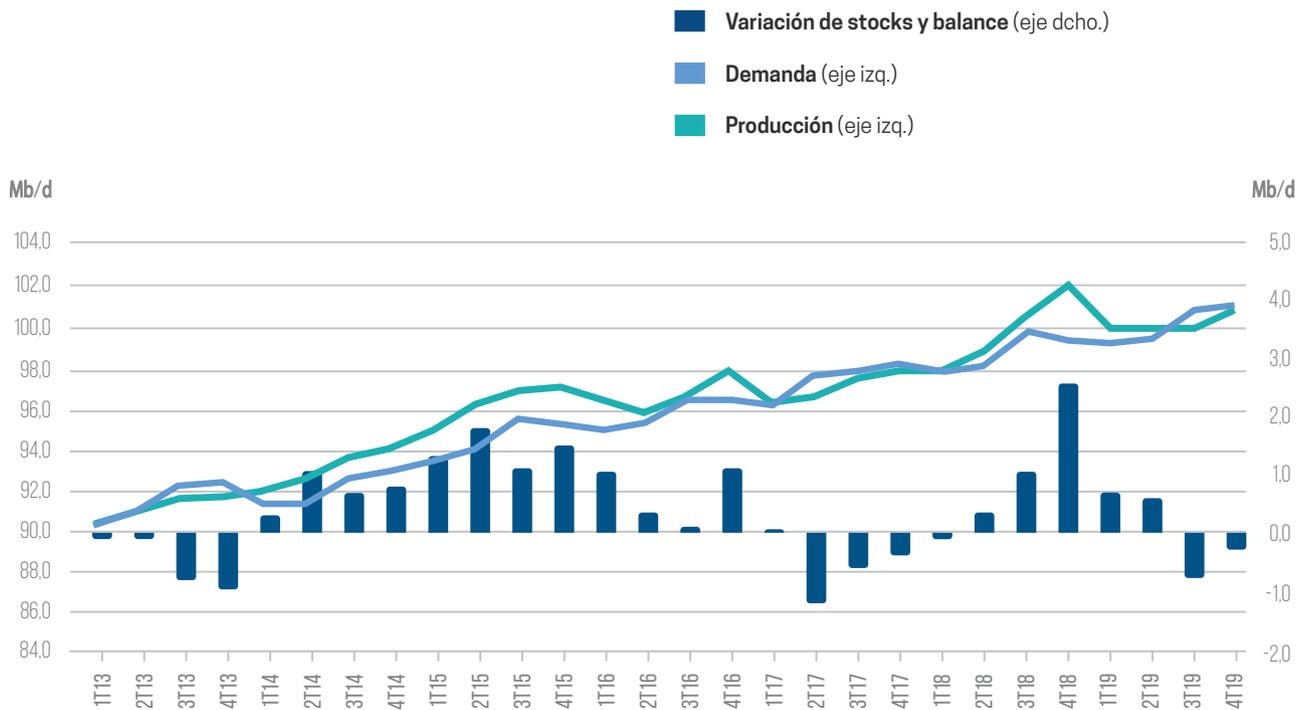


DEMANDA MUNDIAL DE CRUDO (Mb/d)



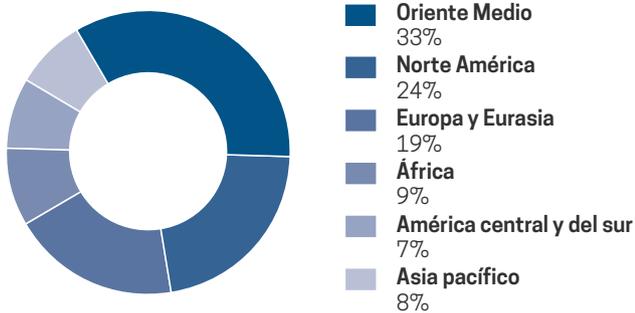
FUENTE: Agencia Internacional de la Energía (AIE)

EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN Y DE LA DEMANDA MUNDIAL

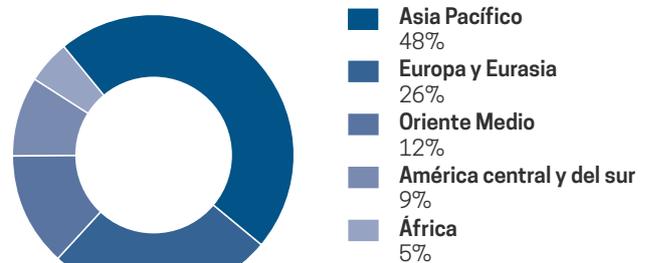


FUENTE: Agencia Internacional de la Energía (AIE)

## DISTRIBUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN DE CRUDO POR ÁREAS GEOGRÁFICAS



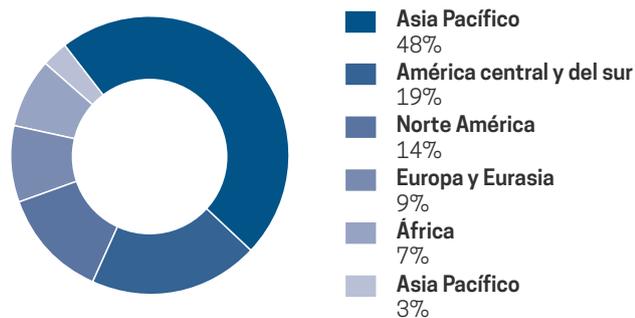
## DISTRIBUCIÓN DEL CONSUMO DE CRUDO POR ÁREAS GEOGRÁFICAS



FUENTE: BP Statistical Review of World Energy, junio 2019

## 5.1.2. RESERVAS

### DISTRIBUCIÓN DE LAS RESERVAS DE CRUDO POR ÁREAS GEOGRÁFICAS



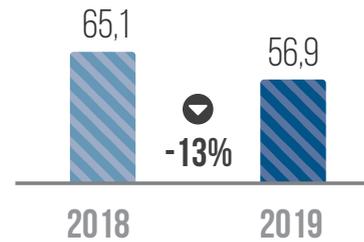
FUENTE: BP Statistical Review of World Energy, junio 2019

### 5.1.3. COTIZACIÓN

BRENT (\$/bbl)



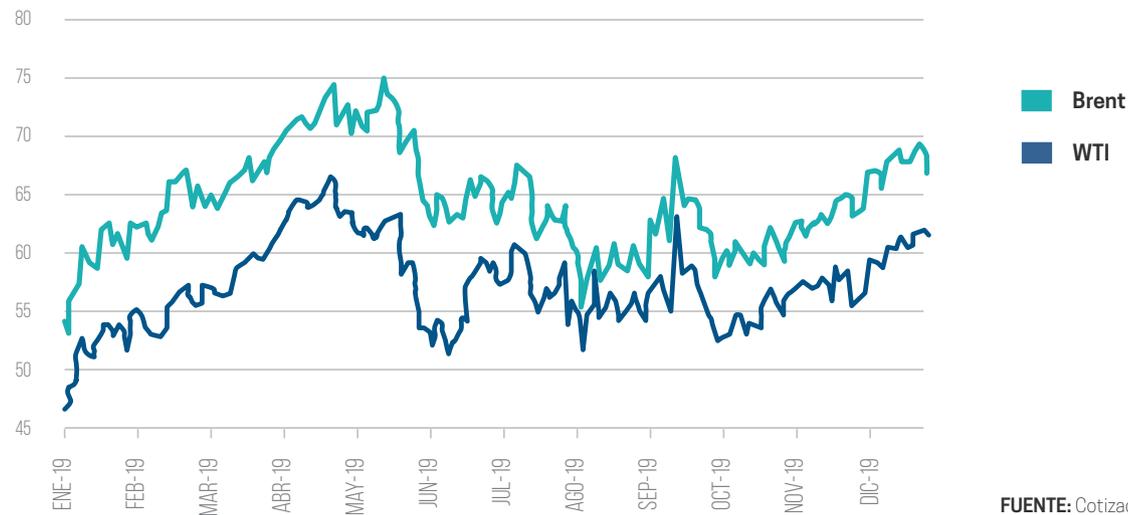
WTI (\$/bbl)



FUENTE: Cotizaciones Internacionales

EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL CRUDO BRENT Y WTI 2019

\$/bbl



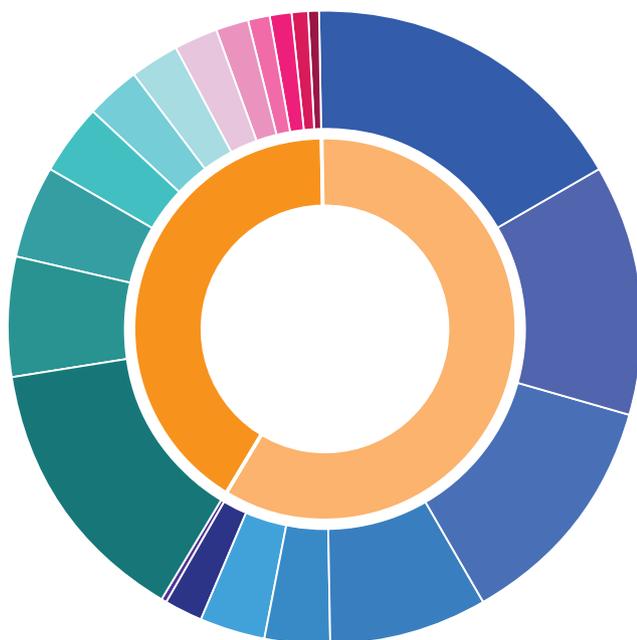
FUENTE: Cotizaciones Internacionales

## 5.2. DATOS NACIONALES

### 5.2.1. IMPORTACIONES DE CRUDO (Mt)

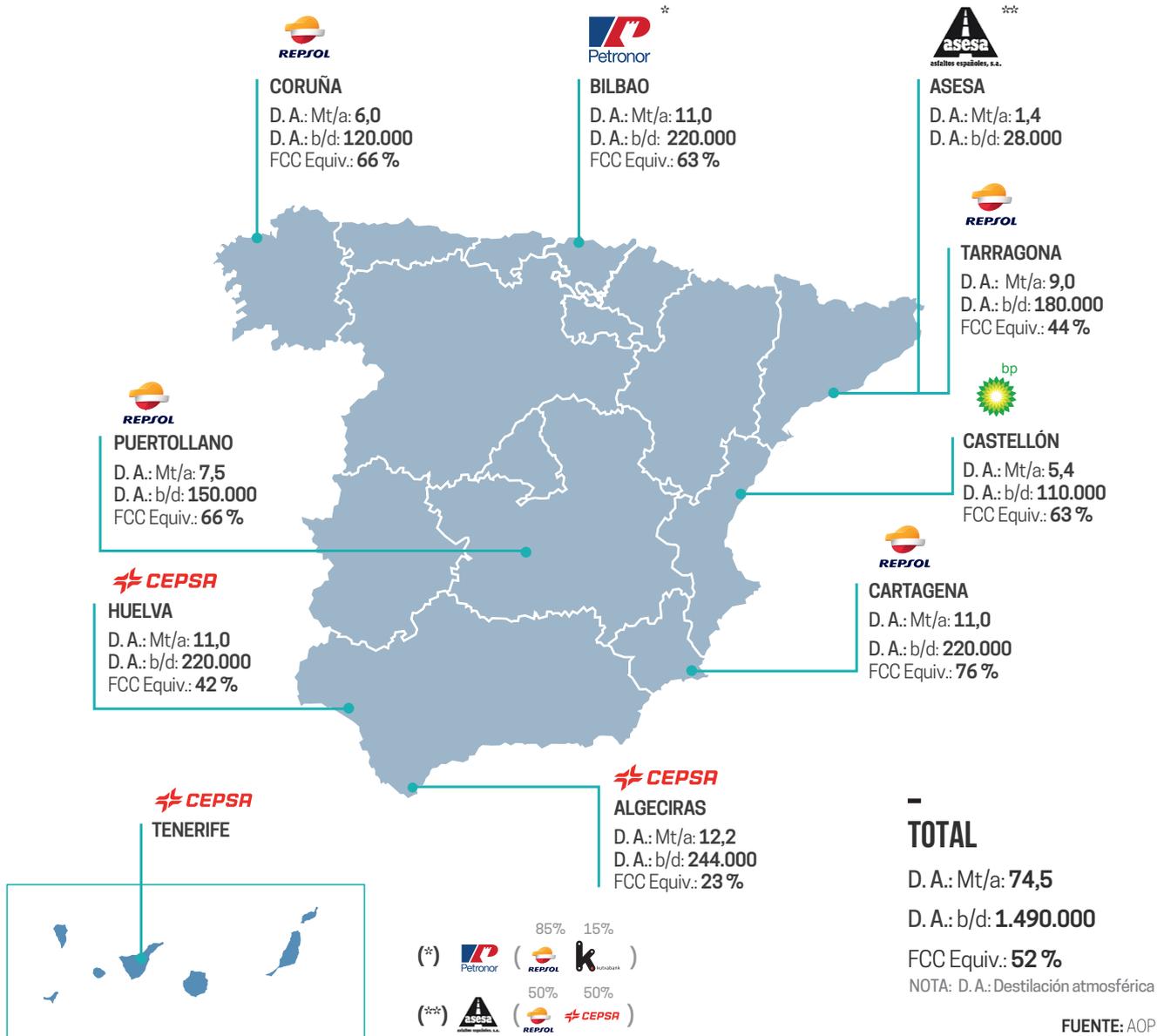


ORÍGENES DE LAS IMPORTACIONES DE CRUDO 2018



FUENTE: CORES

## 5.2.2. SISTEMA DE REFINO

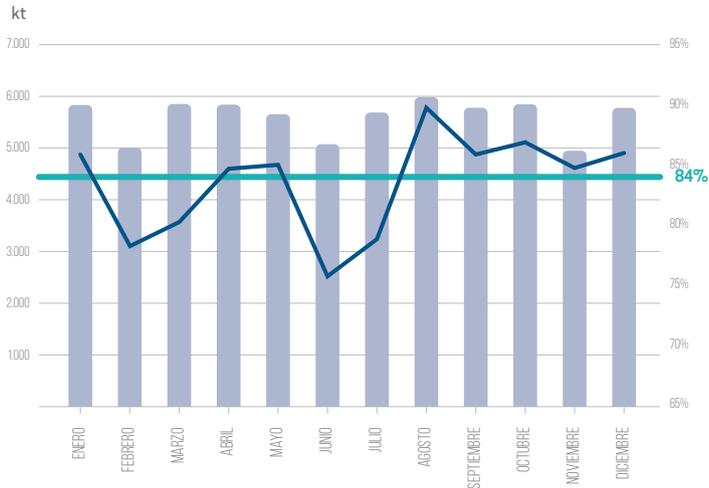
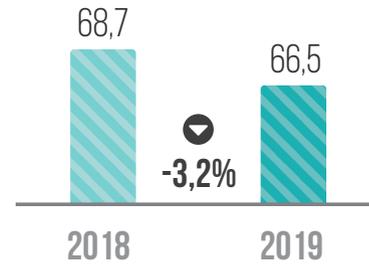


## CAPACIDADES DE REFINO

UNIDADES DE PROCESO	CAPACIDAD Mt/a	CAPACIDAD Kbbl/día
Dest. atmosférica	74,5	1.490
Dest. vacío	30,3	544
Dest. vacío lubes	2,7	49
FCC	10,4	198
Hydrocracking	9,7	186
Visbreaking	6,9	119
Coquización	8,9	154
Reformado	8,6	198
HDS/HDT	48,9	1.032

FUENTE: AOP

## CRUDO Y MATERIA PRIMA PROCESADA (Mt)



- Utilización capacidad refino (eje dcho.)
- Media utilización capacidad refino (eje dcho.)
- Total procesado (eje izq.)

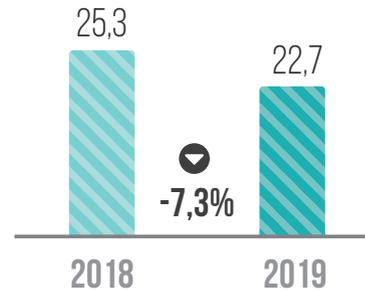
FUENTE: CORES

### 5.2.3. IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS

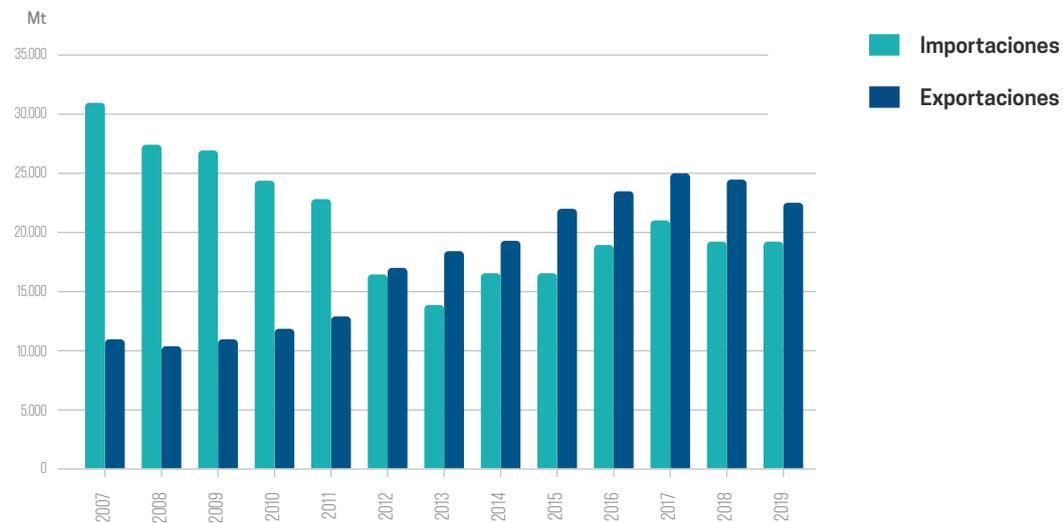
IMPORTACIONES (Mt)



EXPORTACIONES (Mt)

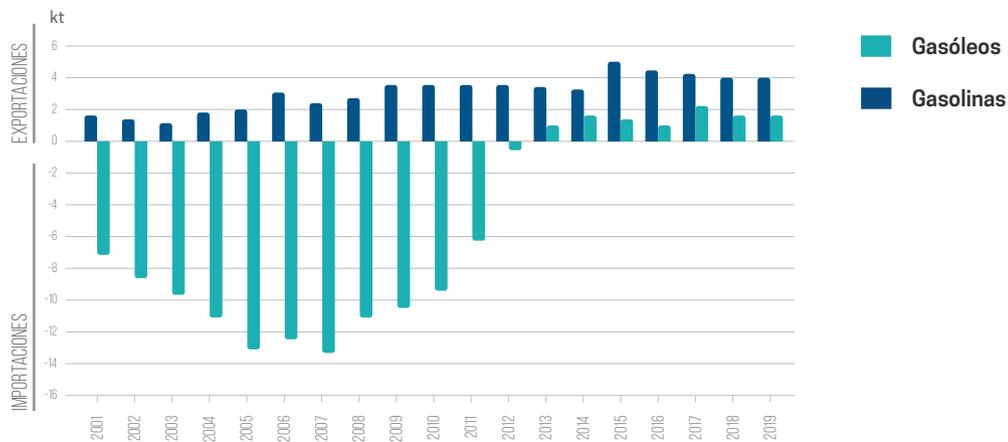


IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS EN ESPAÑA



FUENTE: CORES

## SALDO NETO DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE GASOLINA Y GASÓLEOS EN ESPAÑA



## BALANCE DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS

CONSUMOS	2018	2019	TV (%)
Productos petrolíferos (kt)	59.938	59.765	-0,3
<b>COMERCIO EXTERIOR</b>			
Importaciones de crudo (kt)	67.586	66.303	-1,9
Saldo neto exp.imp. productos petrolíferos (kt)	4.769	3.281	-31,2
<b>PRODUCCIÓN INTERIOR</b>			
Crudo (kt)	86,9	40,2	-53,7
Crudo y materia prima procesada (kt)	68.718	66.539	-3,2

FUENTE: CORES

## 5.2.4. LOGÍSTICA

### INFRAESTRUCTURA DE CLH



 4.007 km  
Oleoductos

 8.000.000 m<sup>3</sup>  
Capacidad  
almacenamiento

 39 instalaciones  
de almacenamiento

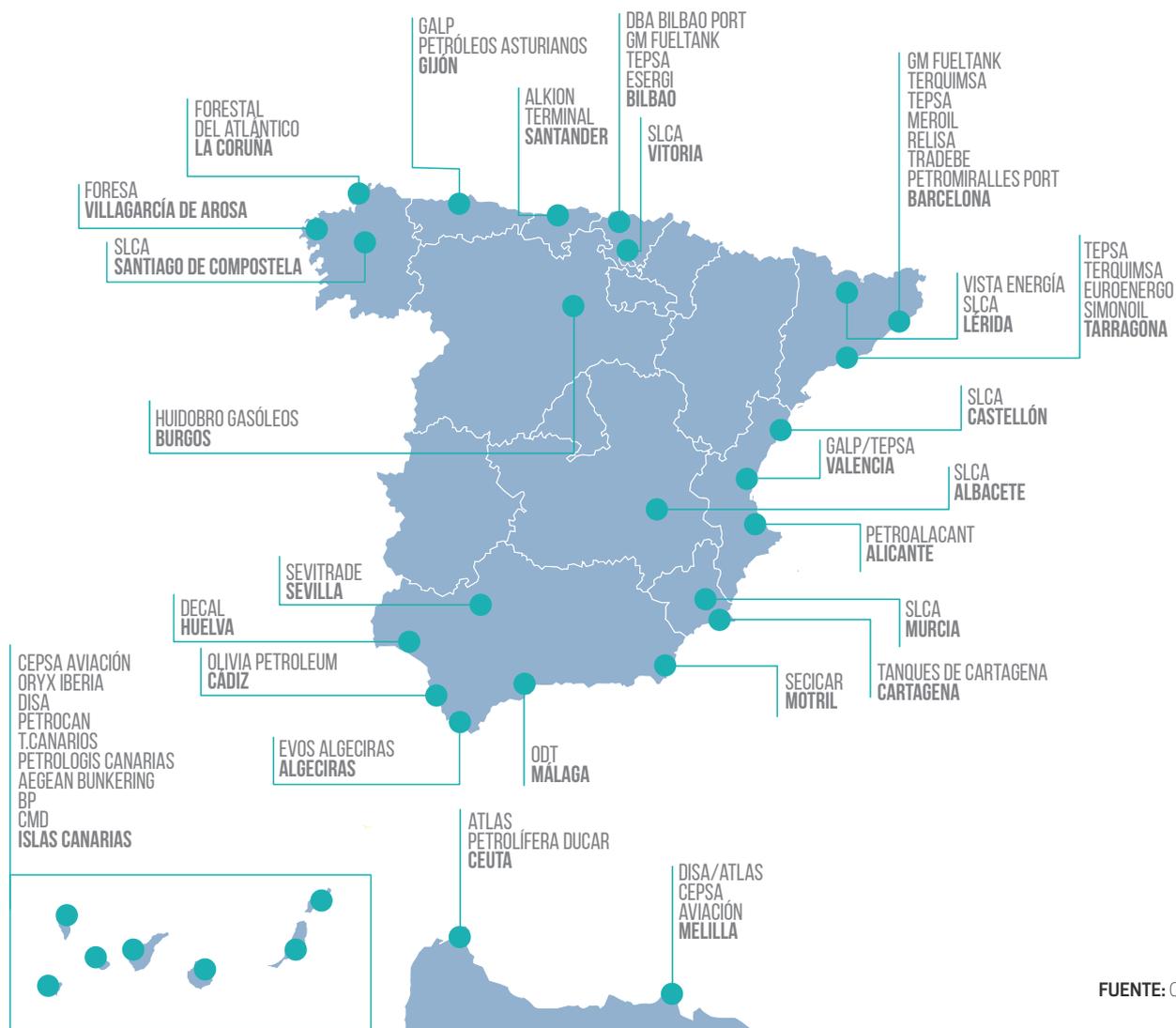
 37 instalaciones  
aeroportuarias

 8 refinерías

 13 instalaciones  
portuarias

FUENTE: CLH

## OTROS SISTEMAS LOGÍSTICOS



FUENTE: CNMC

## OTROS SISTEMAS LOGÍSTICOS 2019

CAPACIDAD ALMACENAMIENTO (m<sup>3</sup>)

DECAL	1.042.525
MEROIL	999.156
TERMINALES PORTUARIAS	558.376
TRADEBE PORT SERVICES	453.000
VOPAK	403.000
EUROENERGO	331.000
TERQUIMSA	316.136
FORESTAL DEL ATLÁNTICO	283.000
PETROCAN	254.201
PETRÓLEOS ASTURIANOS	240.938
ORYX IBERIA	221.309
ESERGUI	219.500
GALP	207.995
TERMINALES CANARIOS	201.791
RECEPTORA DE LÍQUIDOS	200.000
DISA	139.900
PETROLÍFERA DUCAR	119.500
TERM.LOGÍST.CARTAGENA	111.000
SECICAR	102.500
OTROS	522.819
<b>TOTAL</b>	<b>6.927.646</b>



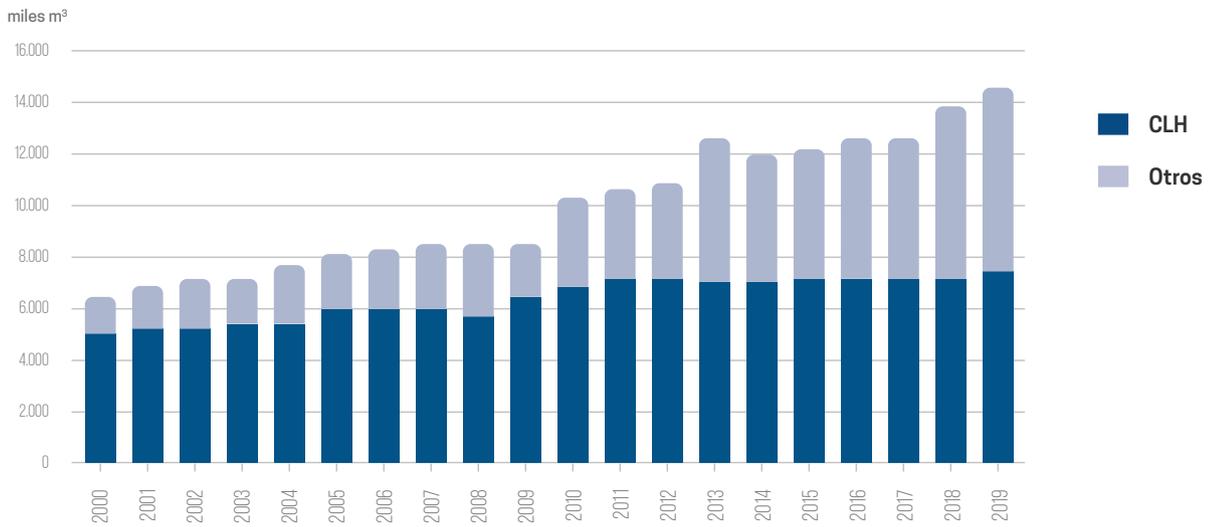
CAPACIDAD DE  
ALMACENAMIENTO

**6.927.646 m<sup>3</sup>**

FUENTE: CNMC



## EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO EN ESPAÑA



FUENTE: CNMC

## 5.2.5.CONSUMO

### CONSUMO DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS EN ESPAÑA

	kt	TV (%)		
	2019	2019/18	2018/17	2017/16
Gases licuados del petróleo (GLP 's)	2.430	-7,3	15,6	-10,0
Gasolinas	5.380	5,7	4,8	2,3
Querosenos	6.921	3,5	4,3	8,8
Gasóleos	31.554	0,1	2,3	1,6
Fuelóleos	8.221	-3,8	2,6	-2,5
Otros productos	5.249	-3,8	-2,6	-6,4
<b>TOTAL</b>	<b>59.754</b>	<b>-0,3</b>	<b>2,8</b>	<b>0,5</b>

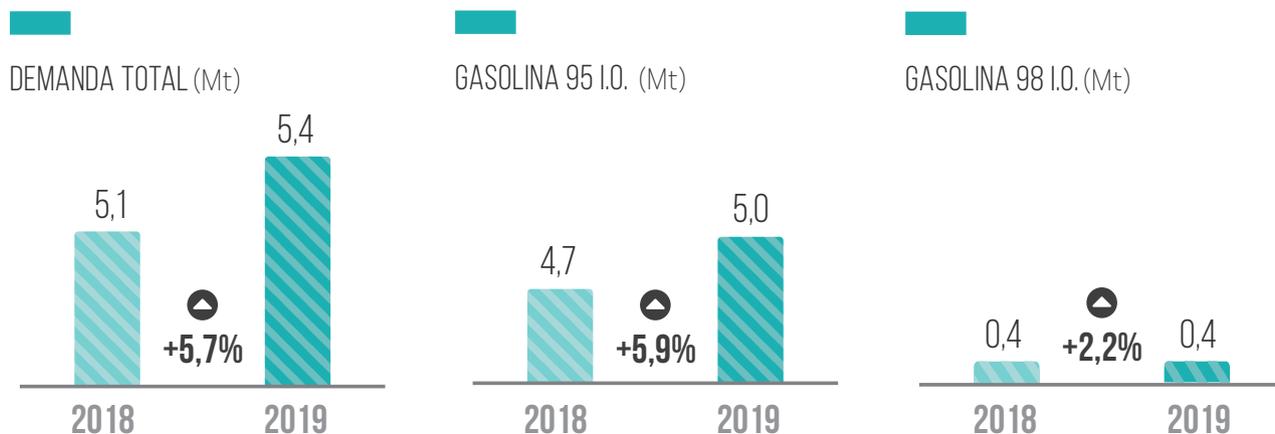
FUENTE: CORES

### DISTRIBUCIÓN DEL CONSUMO DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS EN ESPAÑA



FUENTE: CORES

## GASOLINAS



## CONSUMO NACIONAL DE GASOLINAS

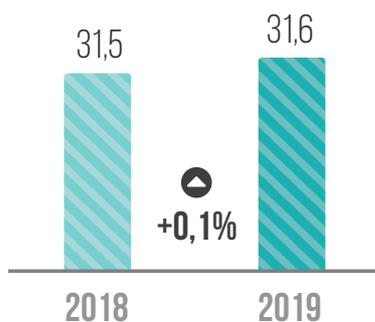
kt	2018	2019	TV (%)
Gasolina 95 I.O.	4.696	4.974	5,9
Gasolina 98 I.O.	391	400	2,2
Bioetanol	0,4	0,9	103,5
Gasolina mezcla	0,07	0,04	-40,8
<b>Gasolinas automoción</b>	<b>5.088</b>	<b>5.376</b>	<b>5,7</b>
Otras Gasolinas	4	5	9,6
<b>TOTAL*</b>	<b>5.092</b>	<b>5.380</b>	<b>5,7</b>

\* Incluye biocarburantes incluidos en gasolinas

FUENTE: CORES

## GASÓLEOS

DEMANDA TOTAL (Mt)



GASÓLEO A (Mt)



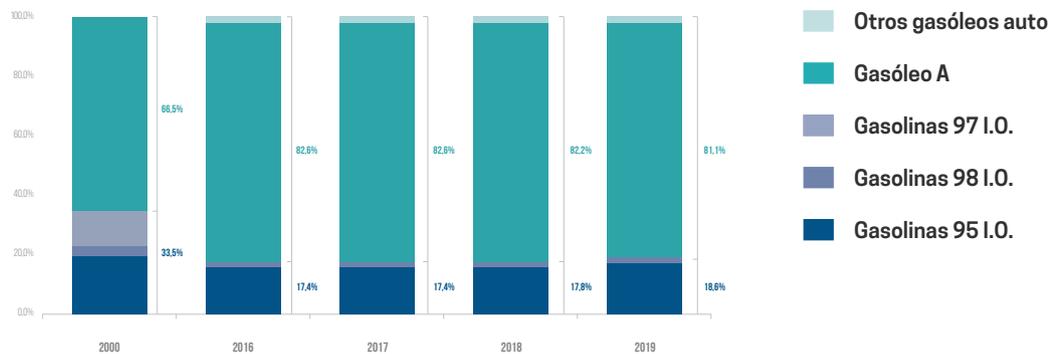
CONSUMO NACIONAL DE GASÓLEOS

kt	2018	2019	TV (%)
Gasóleo A	23.474	23.374	-0,4
Biodiésel	46	32	-30,7
Biodiésel mezcla	38	51	33,5
<b>Subtotal gasóleos auto</b>	<b>23.558</b>	<b>23.456</b>	<b>-0,4</b>
Agrícola y pesca (B)	4.326	4.268	-1,3
Calefacción (C)	1.804	1.679	-6,9
Otros gasóleos	1.844	2.151	16,6
<b>TOTAL*</b>	<b>31.531</b>	<b>31.554</b>	<b>0,1</b>

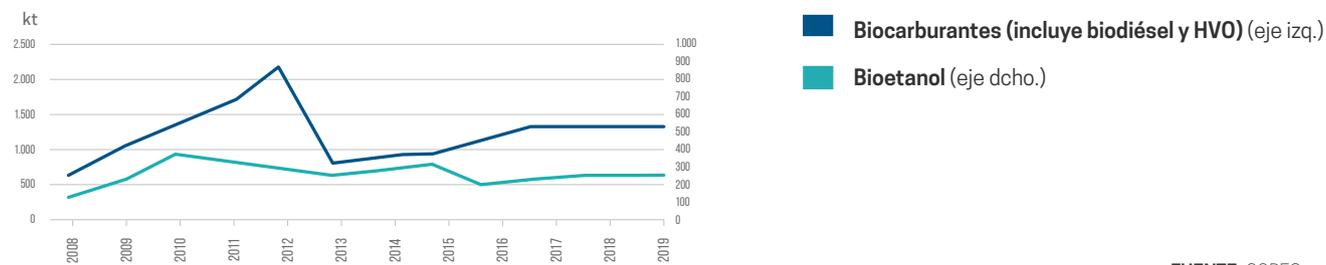

**CONSUMO NACIONAL GASÓLEOS**  
**31.554**

\* Incluye biocarburantes y bunkers para la navegación marítima internacional

## DISTRIBUCIÓN DEL CONSUMO DE GASOLINAS Y GASÓLEOS



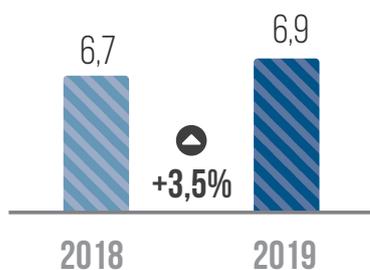
## BIOCARBURANTES EN GASOLINAS Y GASÓLEOS



FUENTE: CORES

## QUEROSEÑOS

DEMANDA TOTAL (Mt)



CONSUMO NACIONAL DE QUEROSEÑOS

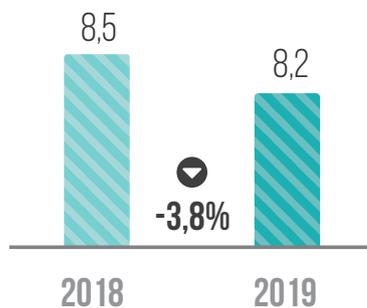
kt	2018	2019	TV (%)
Aviación	6.687	6.920	3,5
Otros	0,4	0,3	-13,7
<b>TOTAL</b>	<b>6.688</b>	<b>6.921</b>	<b>3,5</b>

↳ distinto de 0,0

FUENTE: CORES

## FUELÓLEOS Y OTROS PRODUCTOS

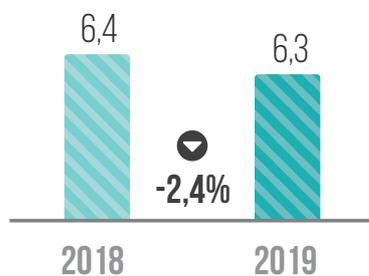
FUELÓLEOS (Mt)



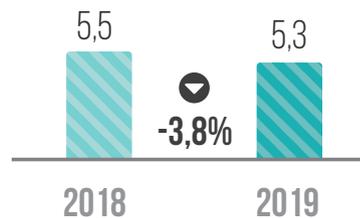
FUELÓLEO BIA (Mt)



### OTROS FUELÓLEOS (Mt)



### OTROS PRODUCTOS (Mt)



### CONSUMO NACIONAL DE FUELÓLEOS Y OTROS PRODUCTOS

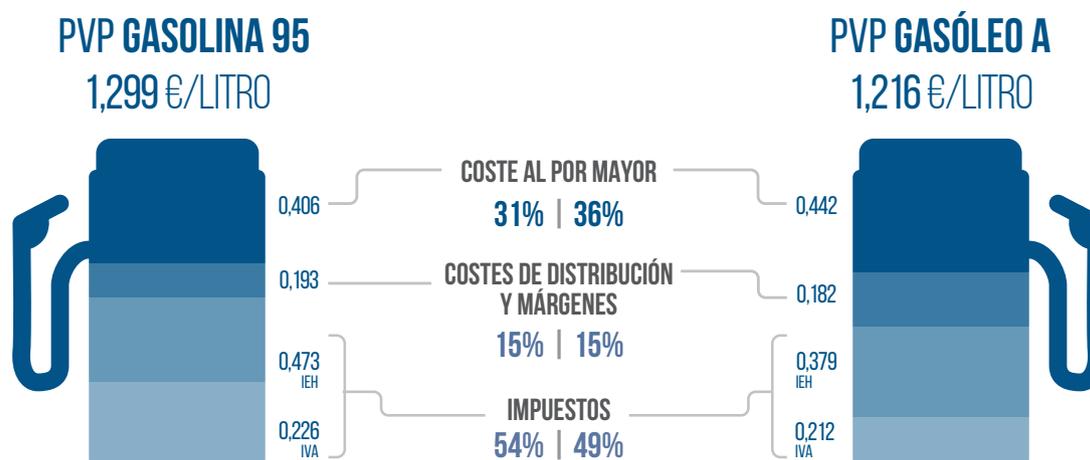
kt	2018	2019	TV (%)
Bia	2.096	1.927	-8,1
Otros fuelóleos	6.446	6.294	-2,4
<b>TOTAL FUELÓLEOS</b>	<b>8.542</b>	<b>8.221</b>	<b>-3,8</b>
Lubricantes	425	426	0,1
Asfaltos	859	965	12,4
Coque	2.195	1.814	-17,4
Otros*	1.985	2.054	3,5
<b>TOTAL OTROS PRODUCTOS</b>	<b>5.464</b>	<b>5.259</b>	<b>-3,8</b>

\*incluye naftas, condensados, parafinas, disolventes y otros

FUENTE: CORES

## 5.2.6. PRECIOS Y FISCALIDAD

### COMPOSICIÓN DEL PRECIO DE LOS CARBURANTES, 2019



FUENTE: MITECO y cotizaciones internacionales

**Coste de la gasolina y del gasóleo:** media ponderada de las cotizaciones internacionales CIF Med (70%) y CIF NWE (30%)

**Costes de distribución:** coste de la estación de servicio (ES), coste del transporte hasta la ES, coste de las reservas estratégicas, coste adicional del biocombustible y coste de la aportación al Fondo Nacional de Eficiencia Energética, desde julio 2014

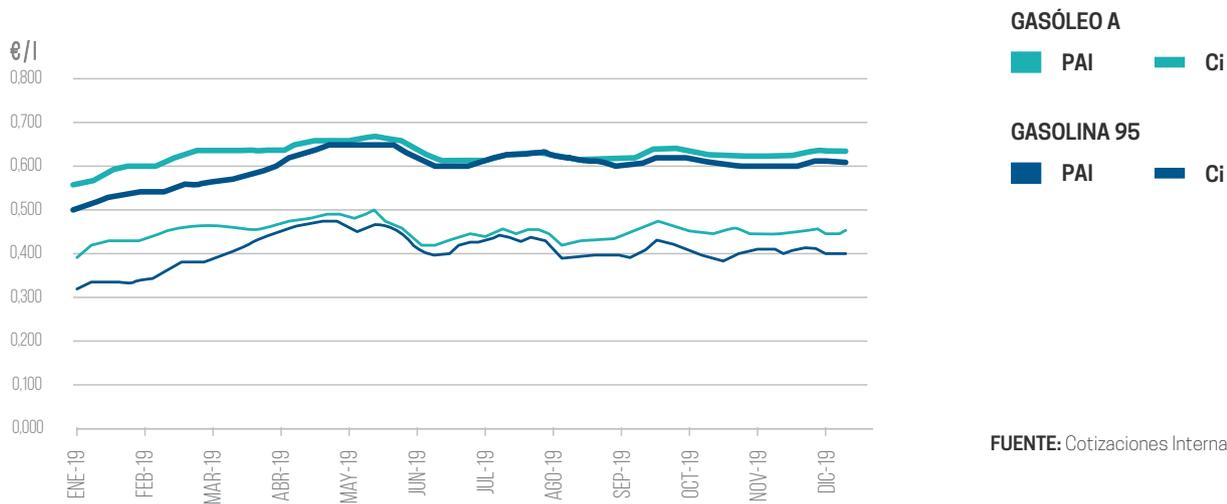
**Impuestos:** IVA e Impuesto Especial de Hidrocarburos (IEH)

## COTIZACIONES INTERNACIONALES CIF MEDITERRÁNEO-NOROESTE DE EUROPA

MEDIA PONDERADA DE LAS COTIZACIONES DIARIAS ALTAS CIF MED (70%) Y CIF NWE (30%)

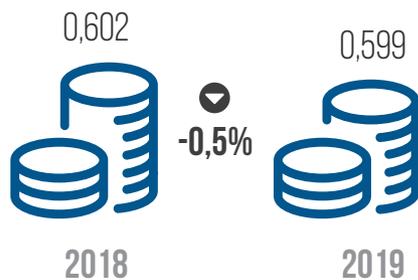


## EVOLUCIÓN DEL PRECIO ANTES DE IMPUESTOS (PAI) Y DE LA COTIZACIÓN INTERNACIONAL DE LA GASOLINA 95 Y DEL GASÓLEO A

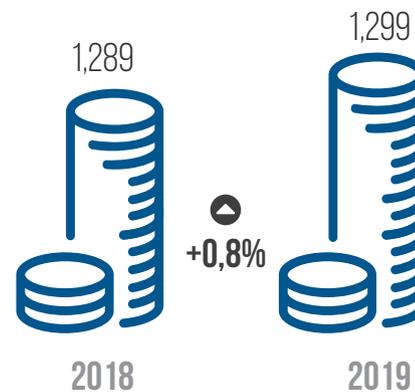


FUENTE: Cotizaciones Internacionales

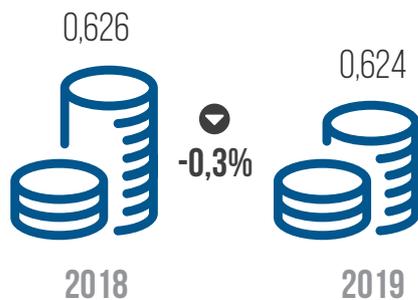
PAI GASOLINA 95 (€/l)



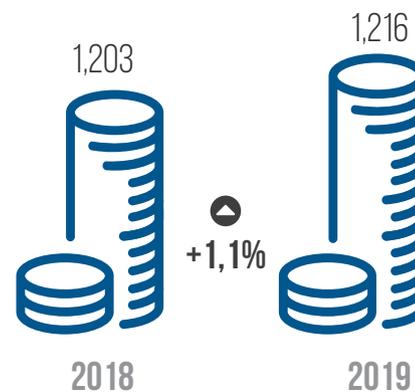
PVP GASOLINA 95 (€/l)



PAI GASÓLEO A (€/l)



PVP GASÓLEO A (€/l)



FUENTE: Boletín petrolero UE

## TIPOS ACTUALES PARA LA GASOLINA 95 Y PARA EL GASÓLEO A EN €/1.000 LITROS



*El tipo autonómico del impuesto especial de hidrocarburos desaparece y se armoniza al alza integrado en el Tipo Estatal Especial*



HASTA EL 31/12/2018

### Tipo autonómico del del IEH (€/1.000 litros)

	48	24	17	0	38,4	48
Gasolina 95						
Gasóleo A						

\*A estos importes hay que añadir el 21% de IVA

### Tipo Estatal General (TEG)

### Tipo Estatal Especial (TEE)

	400,69	24
Gasolina 95		
Gasóleo A		



DESDE EL 01/01/2019

### Tipo Estatal General (TEG)

### Tipo Estatal Especial (TEE)

	400,69	72
Gasolina 95		
Gasóleo A		

\*A estos importes hay que añadir el 21% de IVA

## ESTIMACIÓN DE LAS CANTIDADES RECAUDADAS EN IEH Y DEL IVA EN 2019

CARBURANTES AUTO	MILLONES DE €
IEH	12.264
IVA	7.540
<b>TOTAL</b>	<b>19.804</b>

NOTA: Estimaciones según los datos del informe mensual de la Agencia Tributaria (diciembre 2019), los datos de consumo de CORES y elaboración propia.

## 5.2.7. PUNTOS DE VENTA

<b>OPERADORES MAYORISTAS</b>	<b>7.650</b>
REPSOL	3.354
CEPSA	1.522
BP	759
DISA	593
GALP	570
ESERGUI-AVIA	192
Q8+IDS	187
MEROIL	125
BALLENOIL	117
BONAREA ENERGÍA	55
REPOSTAR	40
IBERDOEX	30
TAMOIL	27
PETROLIFERA CANARIA	19
TGAS	19
AXOIL - PETRONIEVES	18
PETROMIRALLES	17
SARAS	4
DYNEFF	2
<b>OTRAS MARCAS</b>	<b>2.983</b>
<b>HIPER/SUPERMERCADOS</b>	<b>391</b>
<b>COOPERATIVAS</b>	<b>578</b>
<b>TOTAL</b>	<b>11.602</b>



*El número de puntos de venta asciende a 11.602 en España a 31 de Diciembre de 2019.*

FUENTE: AOP, UPI, empresas y estimaciones propias

## EVOLUCIÓN DEL Nº DE PUNTOS DE VENTA

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Mayoristas AOP	6.511	6.538	6.461	6.390	6.361	6.331	6.323	6.303	6.209
Otros mayoristas	1.155	1.253	1.273	1.309	1.270	1.314	1.404	1.365	1.441
Otras marcas	1.800	1.700	1.900	2.130	2.400	2.600	2.834	2.995	2.983
Hiper/Super	275	295	308	323	341	358	368	375	391
Cooperativas	568	638	675	560	575	585	566	571	578
<b>TOTAL</b>	<b>10.309</b>	<b>10.424</b>	<b>10.617</b>	<b>10.712</b>	<b>10.947</b>	<b>11.188</b>	<b>11.495</b>	<b>11.609</b>	<b>11.602</b>

**NOTA:** En el dato dado para las cooperativas se ha estimado aquellas que venden gasóleo A al público y no exclusivamente a los cooperativistas.

**FUENTE:** AOP, UPI, empresas y estimaciones propias

## 5.3. MOVILIDAD Y EMISIONES

### 5.3.1. OPCIONES DE DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE

Cuando se analizan las opciones para descarbonizar el transporte creemos que se debe promocionar el desarrollo de todas las tecnologías para que la transición energética sea eficiente e inclusiva. La combinación de motores de combustión interna altamente eficientes y combustibles líquidos bajos en carbono puede contribuir, muy considerablemente a los objetivos de reducción de emisiones del transporte. Un estudio elaborado por la consultora Ricardo concluye que en un escenario hipotético en el que, en 2050, el parque de vehículos ligeros de la UE estuviera compuesto al 50% por vehículos eléctricos y por vehículos altamente eficientes alimentados por combustibles líquidos bajos en carbono, las emisiones en ciclo de vida de GEI podrían reducirse en un 87 % respecto a los valores de 2015. Este escenario sería aproximadamente equivalente, tanto en términos de reducción de GEI como de costes para los usuarios finales y la sociedad, a un escenario de alta penetración de vehículos eléctricos (en el que a partir de 2040 el 100 % de los vehículos ligeros nuevos fueran eléctricos puros).

## AHORROS DE EMISIONES

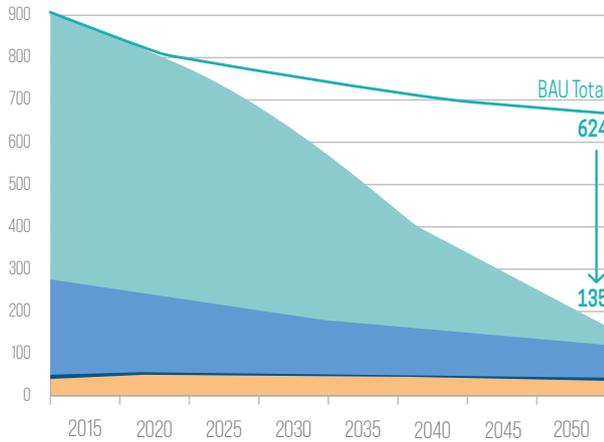


### ESCENARIO CON ALTA PENETRACIÓN DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO



### ESCENARIO CON ECOCOMBUSTIBLES

Emisiones GEI (MtCO<sub>2e</sub>)



**Del depósito a la rueda**

**Del pozo al depósito**

**Achatarramiento (anual)**

**Producción de vehículos (anual)**



En este escenario se alcanzaría en 2050 una reducción de emisiones de GEI del ~87% vs 2015.



En este escenario la reducción sería también del ~87% en 2050 vs 2015.

FUENTE: Ricardo « Impact Analysis of Mass EV Adoption and Low Carbon Intensity Fuels Scenarios », agosto 2018

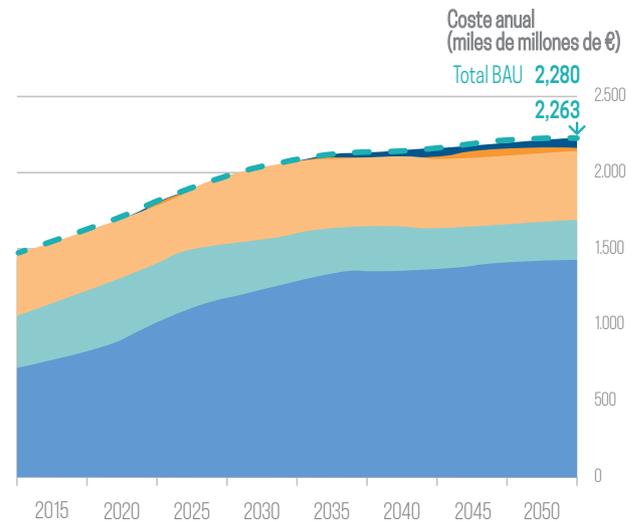
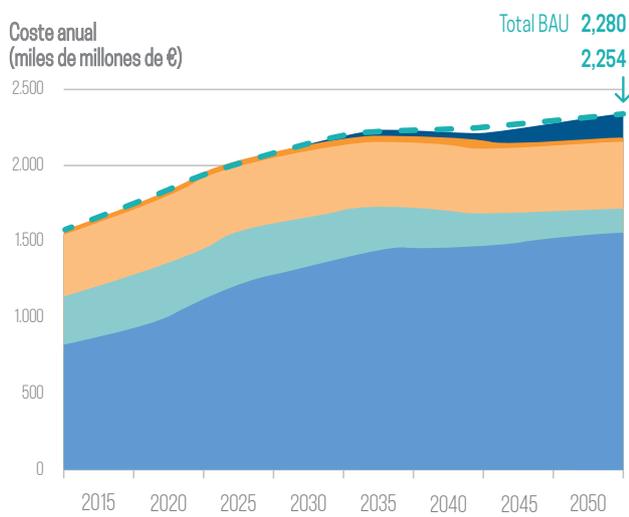
COMPARACIÓN DE COSTES PARA EL CONSUMIDOR ENTRE AMBOS ESCENARIOS



ESCENARIO CON ALTA PENETRACIÓN DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO



ESCENARIO CON ECOCOMBUSTIBLES



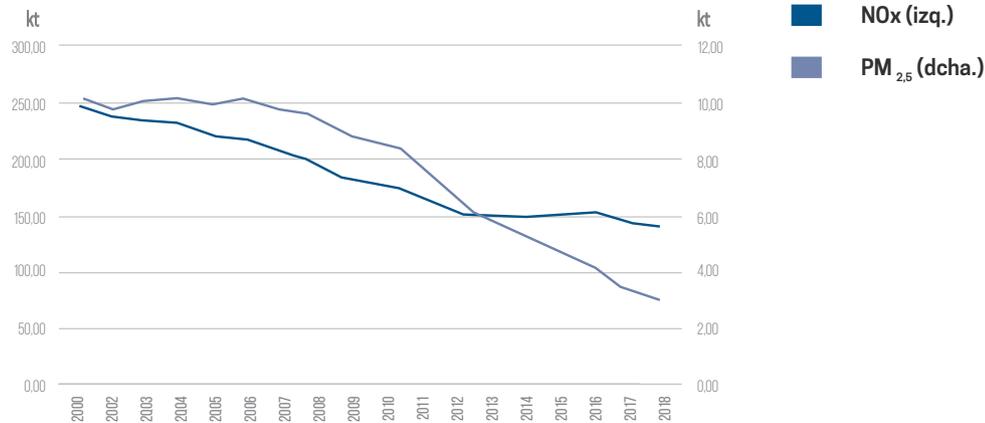
■ Infraestructuras   
 ■ Operación y mantenimiento   
 ■ Combustible   
 ■ Capital   
 ■ Ingresos y pérdidas netas fiscales vs. BAU

FUENTE: Ricardo « Impact Analysis of Mass EV Adoption and Low Carbon Intensity Fuels Scenarios », agosto 2018

## 5.3.2. EVOLUCIÓN CONTAMINANTES

En España, gracias a la evolución tecnológica de los motores de combustión interna las emisiones de partículas y de NOx asociadas al transporte han disminuido significativamente.

### EVOLUCIÓN DE LOS CONTAMINANTES ATMOSFÉRICOS EN EL TRANSPORTE



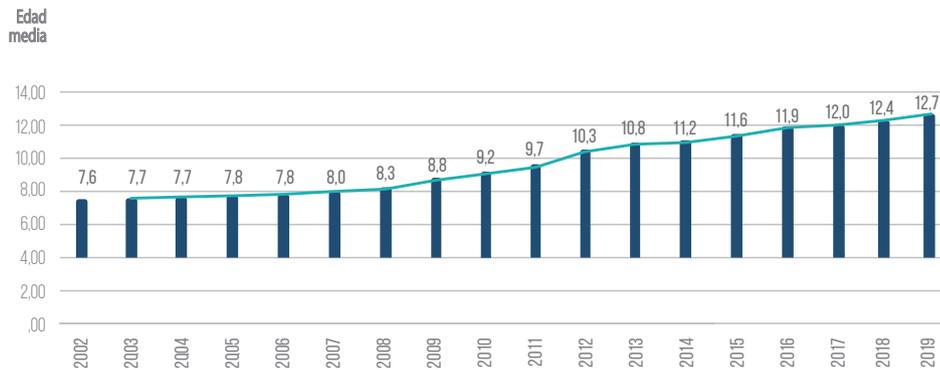
**NOTA:** El Inventario válido corresponde a la última edición publicada, dado que en cada edición se reestiman las emisiones de acuerdo con las metodologías actualizadas para asegurar que la información y la tendencia de las emisiones son coherentes para toda la serie temporal estudiada.

**FUENTE:** MITECO, Sistema Español de Inventario de Emisiones

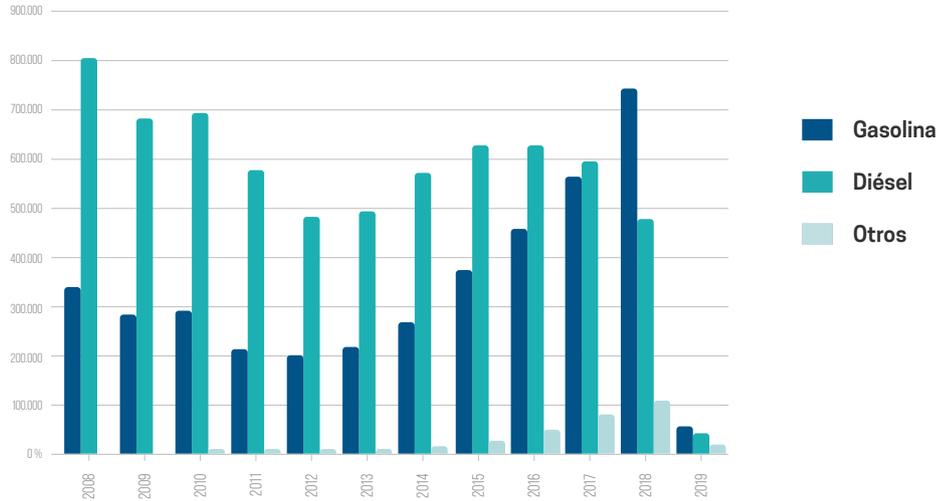
### 5.3.3. EDAD MEDIA DEL PARQUE Y ESTRUCTURA DE LAS MATRICULACIONES

Debido a la antigüedad del parque automovilístico español, la renovación del parque contribuiría a una rápida mejora de la calidad del aire y a una sustantiva reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>.

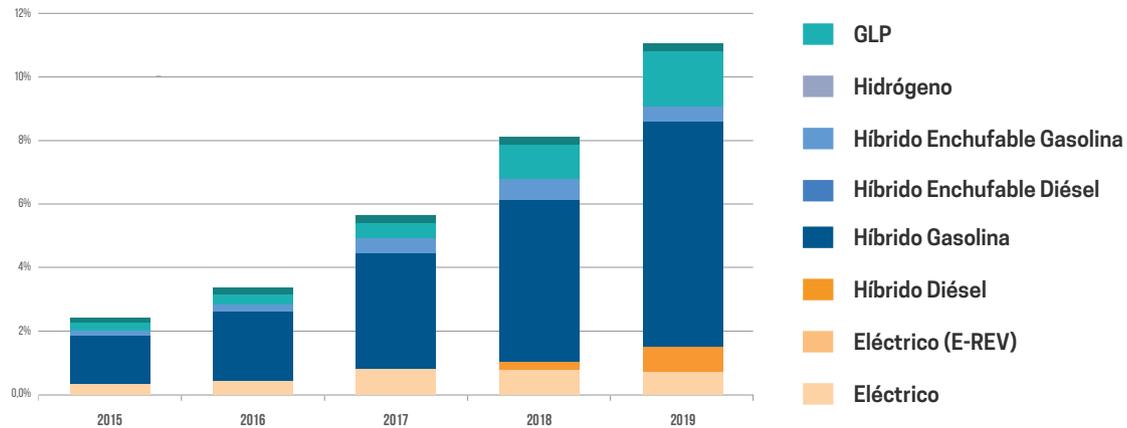
#### EDAD MEDIA DEL PARQUE DE TURISMOS



## ESTRUCTURA DE MATRICULACIONES



## ESTRUCTURA DE MATRICULACIONES (OTROS)



FUENTE: ANFAC

GLOSARIO Y  
TABLA DE EQUIVALENCIAS



## GLOSARIO

<b>b/d</b>	Barriles por día
<b>bbf</b>	Barril ~159 litros
<b>Brent</b>	Crudo de referencia en Europa
<b>CAPCA</b>	Catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera
<b>Ci</b>	Cotización internacional
<b>CIF</b>	Venta franco bordo
<b>CO<sub>2</sub></b>	Dióxido de carbono
<b>FO BIA</b>	Fuelóleo de bajo índice de azufre (<1%)
<b>GASOLEO A</b>	Gasóleo de automoción
<b>GASOLEO B</b>	Gasóleo agrícola y pesquero
<b>GASOLEO C</b>	Gasóleo de calefacción
<b>GEI</b>	Gases de efecto invernadero
<b>GLP</b>	Gas licuado del petróleo
<b>GNC</b>	Gas natural comprimido
<b>I.O.</b>	Índice de octano

<b>kb/d</b>	Miles de barriles al día
<b>kt</b>	Miles de toneladas
<b>m<sup>3</sup></b>	Metros cúbicos
<b>Mb/d</b>	Millones de barriles al día
<b>MINCOTUR</b>	Ministerio de Industria, Comercio y Turismo
<b>MITECO</b>	Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico
<b>Mt</b>	Millones de toneladas
<b>Mt/a</b>	Millones de toneladas al año
<b>NO<sub>x</sub></b>	Óxidos de nitrógeno
<b>PAI</b>	Precio antes de impuestos
<b>PM<sub>2,5</sub></b>	Partículas con diámetro < 2,5 mm
<b>PPVV</b>	Puntos de venta
<b>WTI</b>	Crudo de referencia en Estados Unidos
<b>\$/bbf</b>	Dólares por barril

**NOTA:** Los datos corresponden a las últimas publicaciones disponibles

## GLOSARIO DE REFINO

<b>DESTILACIÓN ATMOSFÉRICA (D.A.)</b>	Tratamiento primario del crudo (separación física de sus componentes mediante vaporización y condensación selectivas a presión ligeramente superior a la atmosférica).
<b>DESTILACIÓN A VACÍO</b>	Tratamiento del residuo de la destilación atmosférica, realizado a presión inferior a la atmosférica. Prepara la carga a las unidades de cracking.
<b>CRACKING</b>	<p>Rotura de las moléculas en condiciones controladas para obtener productos específicos (gasolinas y gasóleos, entre otros). Los procesos de cracking más usados son:</p> <p><b>HYDROCRACKING:</b> cracking en una atmósfera de hidrógeno. Se usa para producir gasóleos de alta calidad, exentos de azufre.</p> <p><b>VISBREAKING:</b> cracking térmico suave para obtener gasóleos pesados y fueles de baja viscosidad.</p> <p><b>COQUIZACIÓN O COKING:</b> cracking térmico severo para obtener destilados de baja calidad (alto azufre) y coque de petróleo.</p> <p><b>FCC:</b> cracking catalítico para la producción de gasolinas y, en menor medida, gasóleos.</p>
<b>REFORMADO</b>	Transformación de naftas en GLP y gasolinas de alto octano.
<b>HDS/HDT</b>	Tratamientos con hidrógeno para eliminar el azufre.
<b>FCC EQUIVALENTE</b>	Medida de la capacidad de conversión de una refinería.

## TABLA DE DENSIDADES DE PRODUCTOS Y EQUIVALENCIAS DE UNIDADES

<b>GASOLINAS Y COMPONENTES</b>	<b>DENSIDADES (kg/litro)</b>	<b>PCI (tep/m³)</b>
Gasolina	0,7442	0,7643
Bioetanol	0,7778	0,5016
BioETBE	0,7500	0,6449
<b>GASÓLEOS MOTOR Y COMPONENTES</b>		
Gasóleo A	0,8372	0,8598
Biodiésel	0,8919	0,7882
Hidrobiodiésel	0,7727	0,8121
<b>OTROS PRODUCTOS</b>		
Gasolina de aviación	0,7211	
Gasóleo C	0,8583	
Queroseno JET A1	0,8027	
Fuelóleo	1	

FUENTE: OM ITC/2877/2008 y Fundación Gómez Pardo

## TABLA DE EQUIVALENCIAS PCI Y DE EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

<b>PRODUCTO</b>	<b>EQUIVALENCIA PCI (tep/tm) (metodología Eurostat)</b>	<b>Emisiones CO<sub>2</sub></b>		
		<b>(tCO<sub>2</sub>/ktep) (metodología IPPC)</b>	<b>(kg/kg)</b>	<b>(kg/litro)</b>
GLP	1,099	2614		
Gasolina	1,051	2872	3,019	2,297
Gasóleo	1,010	3070	3,101	2,621
Queroseno	1,027	2964	3,044	2,443
Fuelóleo	0,955	3207	3,063	3,063

## TABLA DE UNIDADES DE CONVERSIÓN

PETRÓLEO	SÍMBOLO	l	bbl	m <sup>3</sup>	tep
1 barril *	bbl	158,99	1	0,16	0,14
1 metro cúbico *	m <sup>3</sup>	1.000	6,29	1	0,86
1 tonelada equivalente de petróleo *	tep	1.160,49	7,30	1,16	1

\* Media de referencia: 32,35° API y densidad relativa 0,8636

VOLUMEN	SÍMBOLO	ft <sup>3</sup>	bbl	l	m <sup>3</sup>
Pie cúbico	ft <sup>3</sup>	1	0,1781	28,32	0,0283
Barril	bbl	5.615	1	158,984	0,159
Litro	l	0,0353	0,0063	1	0,001
Metro cúbico	m <sup>3</sup>	35,3107	6,2898	1.000	1

ENERGÍA	SÍMBOLO	TJ	Gcal	Mtermias	Mtep	GWh
Terajulios	TJ	1	238,8	0,2388	2,388 x 10 <sup>-5</sup>	0,2778
Gigacalorías	Gcal	4,1868 x 10 <sup>-3</sup>	1	10 <sup>-3</sup>	10 <sup>-7</sup>	1,163 x 10 <sup>-3</sup>
Millones de termias	Mtermias	4,1868	10 <sup>3</sup>	1	10 <sup>-4</sup>	1,163
Millones de toneladas equivalentes de petróleo	Mtep	4,1868 x 10 <sup>4</sup>	10 <sup>7</sup>	10 <sup>4</sup>	1	11.630
Gigawatios-hora	GWh	3,6	860	0,86	8,6 x 10 <sup>-5</sup>	1

