



# Clean fuels for all 

Balance Energético 2019 organizado por Enerclub

## El sector del refino y la distribución se mantiene como principal proveedor energético de España

- Durante 2019, el sector proporcionó el 48,9% de las 91.052 ktep de energía final consumidas en España
- Luis Aires “Hoy en día los motores de combustión aún son casi un 99 % de las matriculaciones y un 99,8 % del parque de automóviles. Podemos y debemos cambiar los combustibles que alimentan a los vehículos que ya tenemos”

**Madrid, 01 de julio de 2020.-** El sector del refino y la distribución de productos petrolíferos se mantuvo en 2019 como el primer proveedor energético de España, con una aportación de un 48,9 % de las 91.052 miles de toneladas equivalentes de petróleo (ktep) de energía final consumida en el país.

Estos datos del Ministerio de Transición Ecológica y para el Reto Demográfico se presentaron hoy en el evento Balance Energético, Perspectivas y Planes de reactivación organizado por Enerclub y en el que intervino el presidente de AOP, Luis Aires.

Los productos petrolíferos son principalmente facilitadores de la movilidad, ya que en la generación eléctrica suponen apenas un 4,6 % de las fuentes de energía. Y en esa línea Luis Aires insistió en la necesidad de ecocombustibles para los vehículos:

*“Podemos y debemos **cambiar los combustibles** que alimentan a los vehículos que ya tenemos. **Hoy en día los vehículos con motor de combustión interna suponen casi un 99% de las matriculaciones** Tan sólo un 1,4 % de los automóviles que se vendieron en el 2019 tenían un enchufe para recargarlos en la red eléctrica. **Los motores de combustión interna suponen un 99,8% del parque total de automóviles en nuestro país.** Y como nos ha recordado la secretaria de estado, los automóviles en nuestro país se mantienen en circulación una media superior a los 13 años, ya que cambiar de coche es una decisión de compra muy importante, y que muchas personas no van a poder permitirse debido a la crisis que viene como consecuencia del coronavirus”.*

*Adjunto a la nota de prensa se incluye la intervención completa de Luis Aires en el evento. Para más información puede contactar con Inés Cardenal (directora de comunicación de AOP) en el 915721005 o en el correo [ines.cardenal@aop.es](mailto:ines.cardenal@aop.es)*





# Clean fuels for all 

## Intervención de Luis Aires

Enerclub, 01/07/2020

### Ideas clave

1. El sector petrolífero en España se caracterizó durante 2019 por la estabilidad, con un mercado muy similar al de 2018 tanto en la oferta como en la demanda.
2. En 2019 se consolidó un cambio de la tendencia en los combustibles de automoción: la gasolina ha ganado cuota de mercado al gasóleo. Esto se correlaciona con el incremento de matriculaciones de vehículos de combustión de gasolina, debido a la idea de que el diésel es peor para la atmósfera.
3. Durante el Estado de Alarma, el sector ha demostrado fortaleza, resiliencia y flexibilidad, con las nueve refinerías españolas funcionando 24/7 y un 98 % de estaciones de servicio abiertas. Las reducciones en el consumo llegaron hasta el 90% en los querosenos, que no se han recuperado aún, y el 80% en gasolinas y gasóleos, que se incrementan paulatinamente.
4. El sector puede contribuir a la recuperación económica y la lucha contra el cambio climático a través de la producción de ecocombustibles, combustibles líquidos bajos en carbono compatibles con los motores de combustión actuales.

### Discurso completo

Muchas gracias. Gracias a ENERCLUB por invitar un año más a AOP a participar en estas Jornadas.

Las circunstancias que nos han obligado a posponer este balance hasta el ecuador de 2020 hacen que 2019 parezca muy lejano. Por eso mi intervención, se centrará, como nos ha pedido Enerclub, en las perspectivas de futuro más que en la mirada al pasado.

Así que voy a resumir el balance energético de este año con en cuatro ideas clave que pueden ayudar a entender la situación actual: 2 relativas al 2019 y 2 al 2020.

**Primera idea: Cerramos 2019 con un mercado español estable** en cuanto a oferta y demanda y con un sector con continua capacidad exportadora.

Esto se demuestra con datos: **la producción en las nueve refinerías españolas se mantuvo en la línea de 2018 y llegó a 66.5 millones de toneladas.** Hubo un pequeño descenso frente al año anterior del 3,2 % debido a paradas de mantenimiento en varias refinerías para adaptarse a las nuevas especificaciones del gasóleo marino que han entrado en vigor a principios de este año.





# Clean fuels for all 

La demanda interna tras 5 años seguidos de recuperación, **se ha estabilizado en torno a los 60 millones de toneladas.**

La diferencia entre producción y demanda nacional se exportó, 6.5 millones de toneladas.

En dos palabras: **estabilidad interna.** No ha habido grandes cambios.

**Segunda idea:** Aunque tenemos un consumo estable de combustibles en términos absolutos, están cambiando las proporciones de los tipos de productos consumidos, **con la gasolina ganando peso a costa del gasóleo.**

Podemos correlacionar los consumos con un cambio de tendencia en la automoción: **se están matriculando más coches con motor de gasolina que con motor diésel** (67% gasolina y 30% diésel), justo lo contrario que hace unos pocos años.

Creemos que esto se debe a que se ha extendido la **creencia de que los motores diésel son más perjudiciales para la atmósfera que los de gasolina.**

Hay una confusión generalizada sobre este tema: es cierto que los motores diésel antiguos emiten partículas y óxidos de nitrógeno, pero estas emisiones se han reducido al mínimo (hasta en un 85%) en los vehículos nuevos. En cambio, en términos de lucha contra el cambio climático, los vehículos diésel emiten menos CO<sub>2</sub> porque son motores más eficientes que los de gasolina.

Esta segunda idea la resumiría en este caso con estas palabras: las **tendencias de consumo están afectando a las emisiones CO<sub>2</sub>** dado que los motores de gasolina son menos eficientes que los motores diésel; algo de lo que debemos ser conscientes en la lucha contra el cambio climático.

**Tercera idea:** La crisis del coronavirus ha sacudido este mercado con **un descenso de consumo sin precedentes, de hasta el 90% en el caso del queroseno a nivel internacional y que todavía continúa; y de hasta el 80% en la demanda de gasolina y gasóleo en nuestro país durante la primera quincena de Abril, el período con mayores restricciones en la actividad económica como consecuencia del confinamiento.** Mientras que la demanda de keroseno sigue sin despegar, ya que los aviones siguen en tierra, la demanda de gasolinas y gasóleos se está recuperando un 5% cada semana, si bien todavía estamos lejos de las cifras de demanda del año pasado, aproximadamente un 20% de caída en base a datos de la semana pasada.





# Clean fuels for all 

La respuesta del sector ha sido modélica, siendo un sector esencial. Todas las refinerías españolas han estado operativas 24 horas al día, 7 días a la semana, con normalidad y de manera segura; con mucha planificación.

Adicionalmente el 98% de las estaciones de servicio con bandera de una asociada de AOP han estado abiertas durante la crisis. Las que han tenido que cerrar en general lo han hecho temporalmente por contagio de algún empleado que nos ha obligado a desinfectar las instalaciones, poner en cuarentena a los compañeros que hubiesen estado en contacto con esta persona, y a su sustitución por otros empleados.

Me gustaría aprovechar para reconocer el trabajo de todas aquellas personas que han estado durante la crisis sanitaria en primera línea atendiendo al público en establecimientos con actividad considerada esencial, como son las estaciones de servicio, o en el sector de la logística transportando los productos petrolíferos, sin olvidarme de los trabajadores de las refinerías.

**Cuarta idea:** La crisis del coronavirus, que aún no hemos cerrado, **nos ha dejado la tarea de recuperarnos de la crisis económica sobrevenida**, en la cual todo el sector energético tiene un papel crucial.

Esta crisis nos ha dejado una lección muy importante: **un país es tan fuerte, tan resiliente y tan flexible como lo es su industria.**

El refino es una industria que ha demostrado fortaleza, resiliencia y flexibilidad en tiempos de crisis, y ahora vamos a **poner todas esas capacidades** al servicio de la recuperación económica.

Y lo vamos a hacer invirtiendo para reducir las emisiones del parque automovilístico actual. Podemos y debemos **cambiar los combustibles** que alimentan a los vehículos que ya tenemos. **Hoy en día los vehículos con motor de combustión interna suponen casi un 99% de las matriculaciones** Tan sólo un 1,4 % de los automóviles que se vendieron en el 2019 tenían un enchufe para recargarlos en la red eléctrica. **Los motores de combustión interna suponen un 99,8% del parque total de automóviles en nuestro país.** Y como nos ha recordado la secretaria de estado, los automóviles en nuestro país se mantienen en circulación una media superior a los 13 años, o, ya que cambiar de coche es una decisión de compra muy importante, y que muchas personas no van a poder permitirse debido a la crisis que viene como consecuencia del coronavirus.

Estoy hablando de los **ecocombustibles**. Los ecocombustibles son combustibles líquidos bajos en carbono, totalmente aptos para los motores de combustión actuales. Y suponen la





# Clean fuels for all 

introducción de nuevas materias primas en las refinerías, con la consiguiente disminución del crudo utilizado y de sus emisiones.

Nuestro objetivo es llegar a la neutralidad de carbono **reduciendo y compensando las emisiones a lo largo de todo el ciclo de vida** del producto, de manera que sean emisiones netas cero.

Los ecocombustibles no son una utopía: **ya hay proyectos en marcha** para producir biocombustibles avanzados a partir de residuos, proyectos para producir combustibles sintéticos a partir de CO<sub>2</sub> capturado y agua, y proyectos para la producción de hidrógeno verde.

Ahora bien, con la redacción actual del artículo 12 del proyecto de ley del cambio climático y de la transición energética, a partir del 2040 no se podrían vender automóviles que consuman esos combustibles con cero emisiones netas, como pueden ser los combustibles sintéticos (los e-fuels) producidos a través de hidrógeno verde y de CO<sub>2</sub> capturado del aire.

Y me gustaría preguntar ¿Quién va a tener el valor, o la osadía, de invertir si una ley establece la intención de que tus productos no se puedan comercializar a pesar de ser de cero emisiones?

Tenemos que transmitir confianza desde el punto de vista legislativo, para no poner en riesgo el futuro de la industria del país. Lo ha dicho muy bien Miguel en sus palabras iniciales: La legislación transparente y justa atrae inversiones.

En España tenemos las mejores refinerías de Europa, en el sector tenemos la intención de invertir para convertirlas convertirá en las más sostenibles, y que generarán empleo de calidad, pero es necesaria una regulación que incentive, en lugar de que paralice. esas decisiones de inversión.

