

## Cada tipo de energía debe reflejar en el precio sus propios costes

- La financiación de la generación eléctrica con los ingresos procedentes de otro sector energético con un uso final de la energía totalmente distinto no tienen consistencia energética ni económica.
- La competitividad de la industria del refino europeo se vería afectada por el posible aumento de los objetivos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> planteados por la UE hasta el 30%. El director general de la AOP ha pedido al Gobierno que se analice mejor este objetivo y su viabilidad.
- El objetivo establecido a nivel europeo del 10% en incorporación de biocombustibles en los carburantes para 2020 va a requerir un esfuerzo importante de renovación del parque automovilístico actual.

Madrid, 3 de marzo de 2011.- “Según las estimaciones de la Agencia Internacional de la Energía (AIE), en su último informe, el petróleo seguirá siendo la principal fuente de energía primaria, principalmente por su utilización en el transporte y en la industria. Muestra de ello es que para el periodo 2009-2035 se prevé un crecimiento de la demanda mundial de petróleo del 0,7%, como consecuencia de un crecimiento estimado del PIB mundial del 3,4%” ha afirmado Álvaro Mazarrasa, director general de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) en el transcurso de la jornada *La estrategia energética española 2010-2015* celebrada hoy en el Club Español de la Energía.

Durante su intervención Mazarrasa ha analizado la evolución de la demanda de petróleo y los diferentes cambios que se están experimentando en el escenario de las nuevas políticas energéticas. En este contexto ha comentado que **“la demanda de petróleo sigue creciendo”**. Este **crecimiento proviene de los países no miembros de la OCDE** (alrededor de la mitad tan sólo de China) y será determinante para el uso cada vez mayor de los combustibles para el transporte mientras que la demanda en los países de la OCDE disminuirá como consecuencia del menor consume por la mayor eficiencia de los nuevos vehículos.

A lo largo de su ponencia el director general de AOP ha destacado también el **crecimiento que está experimentando el sector del transporte**. De hecho, según la AIE la para el 2020 se prevé que el 6% de las ventas corresponderán a vehículos que utilizaran combustibles alternativos **como GLP, GNC, híbridos o eléctricos que irán captando cuota de mercado a los coches con combustibles convencionales**. En este punto, Álvaro Mazarrasa ha declarado que **“AOP considera optimista que, tal como se contempla en el informe de la Subcomisión, en España en 2020 los vehículos eléctricos vayan a representar el 10% del parque total y vayan a reemplazar 1.156 ktep de petróleo”**. Según las estimaciones de AOP, la demanda de petróleo en España va a ser cuantitativamente muy parecida a la actual. Sí variará la estructura de la misma, por el incremento de los destilados medios (gasóleo y queroseno), que seguirán creciendo hasta representar el 63% de la demanda total, lo que ha motivado el enorme esfuerzo inversor de las refinerías españolas en el periodo 2008-2011.



## **Incremento del peso de los biocombustibles**

Otro de los temas que ha tratado el representante de **AOP** durante su sesión ha sido el **avance en la incorporación de biocombustibles**. En este sentido, ha destacado que el **sector petrolero español apoya la diversificación energética** y ha resaltado el **gran esfuerzo estructural** que están realizando todos los operadores **en la adaptación de su logística, procesos de refino, distribución y comercialización** para la incorporación de bios. Es especialmente notable, que tras la modificación de las especificaciones en septiembre de 2010 los operadores están incorporando el máximo admitido por las mismas, como muestran las estadísticas de CORES. Asimismo, ha señalado que **“para alcanzar el objetivo establecido a nivel europeo del 10% en incorporación de bios va a requerir un esfuerzo importante de renovación del parque automovilístico actual**. Hoy por hoy, éste no admite un porcentaje mayor del que se está incorporando desde septiembre de 2010”.

## **Realismo en la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>**

Por otro lado, se han debatido los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (**GEI**) en la industria. En España, **las emisiones verificadas de GEI en 2009 según el avance del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino en el transporte representaron el 26% de las emisiones totales, no 38%** como indica el informe de la Subcomisión de Estrategia Energética de los próximos 25 años. En este sentido, Álvaro Mazarrasa ha comentado que “en los próximos años se esperan reducciones muy importantes: tanto por la incorporación de energía renovable del 10% en los carburantes, fundamentalmente a través de la incorporación de biocarburantes como por la reducción de emisiones de los vehículos superiores al 30%.

Sin embargo, **la competitividad de la industria del refino europeo se vería afectada por el posible aumento de los objetivos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> propuestos por la UE hasta el 30%**. “Si la UE adopta de forma unilateral un compromiso mayor frente al resto de países del mundo, como se está planteando actualmente, **impactaría de forma irreparable en la competitividad de nuestra industria y de toda su cadena de valor, generando un importante riesgo de cierre y deslocalización** de múltiples empresas con la consecuente destrucción de empleo directo e inducido” ha declarado Mazarrasa. Asimismo, el **director general de la asociación ha pedido al Gobierno que se analice mejor este objetivo y su viabilidad**.

## **Financiar las energías renovables mediante otras energías es inconsistente**

Otro aspecto que se ha analizado durante su ponencia ha sido la posibilidad y conveniencia que formulaba el documento de la Subcomisión de Energía de que el coste de las renovables sea soportado por el conjunto de los consumidores del sistema energético español. El director general de AOP ha comentado que **“financiar la generación eléctrica con los ingresos procedentes de otro sector energético con un uso final de la energía totalmente distinto no tienen consistencia energética ni económica y puede crear distorsiones importantes en la eficiencia energética y en el uso de los recursos”**.

En la misma línea ha explicado que “la supuesta menor capacidad del sector petrolero para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero no es real y no tiene en cuenta los esfuerzos que nuestra industria está realizando en este sentido”. Muestra de ello es que la **imposición fiscal que grava los productos petrolíferos es 10 veces superior en términos de recaudación y 5 veces superior en términos de esfuerzo fiscal por contenido energético (€/kwh) a la de la electricidad**.



## **Importante esfuerzo inversor del sector**

En resumen, las compañías petrolíferas están **comprometidas con la diversificación, búsqueda y desarrollo de productos y sistemas más eficaces y respetuosos con el medioambiente**. Todo ello en un momento económico complicado y cuando **el esfuerzo inversor del sector no ha descendido, sino que ha aumentado durante el periodo 2008-2011**.

Además es una industria que **contribuye a la creación de empleo cualificado, no solo directo, sino que actúa de locomotora de otros sectores como las ingenierías, bienes de equipo, montajes y otros servicios y supone alrededor de 20.000 puestos de trabajo**.

---

## **AOP y sus compañías asociadas**

La Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) es, desde 1993, la patronal de las compañías que operan en España en los mercados de refino, distribución y comercialización de productos petrolíferos. Actualmente, sus compañías asociadas son BP, CEPSA, GALP ENERGÍA, REPSOL, SARAS ENERGÍA Y SHELL.

### **Para más información:**

Gabinete de prensa AOP

Laura Martínez, [Laura.martinezhidalgo@bm.com](mailto:Laura.martinezhidalgo@bm.com) , 91 384 67 27

Mariana Frade, [mariana.frade@bm.com](mailto:mariana.frade@bm.com), 91 384 67 23