

## Dotado con 10.000 euros

# Convocada la segunda edición del Premio AOP de Periodismo

Tras la difusión alcanzada por su primera edición, AOP convoca el "II Premio AOP de Periodismo", al que podrán presentarse todos los trabajos periodísticos publicados en 2004, relacionados con la actividad del sector petrolero.

La Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos, AOP, convoca el "II Premio AOP de Periodismo" con el objetivo de promocionar el valor social de la actividad petrolífera en España y galardonar los trabajos periodísticos que guarden relación con el petróleo o la actividad del sector petrolero, en sus diferentes vertientes. Este concurso se organiza con la colaboración de la Asociación de la Prensa de Madrid, en cuya sede tuvo lugar el acto de entrega de la primera edición

de este premio, correspondiente al año 2003, concedido al periodista D. Javier Blas, corresponsal del diario Expansión y colaborador del Financial Times, que continúa con su labor de difusión sobre el mercado de petróleo. Dicho acto se celebró el pasado mes de marzo en el marco de una conferencia del ex secretario general de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), Alvaro Silva-Calderón, quién expuso una ponencia sobre la "Situación actual y perspectivas del mer-

cado mundial de petróleo". El premio, dotado con 10.000 euros, se entregará al autor del trabajo seleccionado.

### Bases para concursar

En su segunda edición, este concurso se regirá de acuerdo con las siguientes bases, que a continuación se resumen:

- Podrán presentarse todos los trabajos difundidos en el año 2004 en cualquier medio de comunicación español (prensa, radio, televisión y soportes digitales). También podrán ser presentadas las informaciones o artículos de prensa extranjera, siempre que hayan sido publicados en diarios nacionales.

- El contenido de estos deberá tratar sobre el petróleo o la actividad del sector petrolero, con inclusión de aquellos que se centren en los valores de investigación, el desarrollo tecnológico e industrial, las repercusiones socioeconómicas y la protección del medio ambiente.



Jorge Segrelles entrega a Javier Blas, en marzo de este año, el I Premio AOP de Periodismo.

(... pasa a página 2)



## En este número

### En portada

II Premio AOP de Periodismo. Información y Bases.

Hacia los combustibles sin azufre: nuevos combustibles para automoción.

### Medio Ambiente

Kioto y la asignación de derechos de emisión. Información, gráfico y opinión de AOP. (Págs. 2 y 3)

### Precios

Los precios minoristas de los combustibles en España, antes de impuestos, aumentaron de forma más moderada que sus cotizaciones internacionales.

Gráficos. (Pág. 4)

## Medio Ambiente

# Primera etapa hacia los combustibles sin azufre

Estamos en vísperas de la aparición de nuevos productos en el mercado español, en una primera etapa hacia los combustibles sin azufre, con la entrada en vigor en toda la UE de las nuevas especificaciones de gasolinas y gasóleo de automoción (GO A) de bajo contenido en azufre. En este primer escalón, se produce la

bajada hasta 50 mg/Kg (miligramos por kilogramo, o partes por millón, ppm), partiendo de los niveles actuales (150 en la gasolina y 350 en el gasóleo). Es decir, se reduce en un 67% el azufre de las gasolinas y en un 86% el del GO A.

El segundo paso tendrá lugar en 2009 y situará a

ambos combustibles motor (aunque sobre el GO A aún tiene que pronunciarse la Comisión Europea) en 10 mg/Kg. Este contenido en azufre hace que prácticamente se pueda considerar a los productos como exentos de azufre; de hecho, en la terminología internacional se denominan "Sulphur-free".

La aparición de estos bajísimos niveles de azufre se hace necesaria por la demanda de los nuevos motores, más que por consideraciones directamente ligadas a la emisión de SO<sub>2</sub> que producen estos combustibles. Y ello porque la reducción de SO<sub>2</sub> para nuestro

(... pasa a página 2)

## II Premio AOP de Periodismo

(Viene de portada)

- Para poder concursar será necesario enviar dos copias del trabajo, antes del 15 de enero de 2005, por correo certificado.

- Los trabajos deberán remitirse a AOP, c/ Sor Angela de la Cruz nº2, 28020 Madrid, en un sobre cerrado, indicando en su exterior "Para el II Premio AOP de Periodismo".

- El Jurado/AOP podrá realizar una selección previa de los trabajos presentados, excluyendo los que no cumplan con los requisitos de contenido contemplados en estas bases.

- El fallo del Jurado se dará a conocer antes del 15 de febrero de 2005.

- Se establece un único premio de 10.000 euros brutos, que se entregará al autor del trabajo seleccionado. El premio podrá dividirse entre dos personas o equipos.

- La entrega del premio se llevará a cabo en el transcurso de un acto programado al efecto, que se convocará oportunamente en el primer trimestre de 2005.

El contenido íntegro de las bases del concurso puede consultarse en la página web de AOP: [www.aop.es](http://www.aop.es)

## Asignación de derechos de emisión

### La industria del refino pide que el esfuerzo para cumplir con Kioto se extienda a todos los sectores emisores de CO<sub>2</sub>

El Real Decreto Ley 5/2004, de 27 de agosto, ha transpuesto a nuestra legislación la Directiva de Comercio de Derechos de Emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y ha asignado a algunos sectores industriales unas cuotas para emitirlos. La asignación, en toneladas anuales a cada sector, también figura en ese Real Decreto Ley.

Las refinerías producen gasolina, gasóleo, keroseno, fuelóleo, que satisfacen las necesidades de movilidad y energéticas de la sociedad española.

El refino tiene una posición crítica respecto al PNA, porque no ha considerado que nuestras refinerías venden esos productos en un mercado abierto y global y, si no fuesen eficientes y sus productos competitivos, se verían abocadas al cierre.

Por ello resulta esencial que la asignación de derechos de emisión sea homogénea a la realizada en otros países europeos, donde las refinerías han recibido los solicitados. Una asignación

más restrictiva al refino español, como ha ocurrido, implica un mayor coste comparativo y una clara desventaja en el mercado único de productos petrolíferos.

Las emisiones del sector entre 1990 y 2002 han pasado de 12,64 a 14,86 millones de Tm de CO<sub>2</sub>, con una previsión en promedio para 2005-2007 de 17,4 millones de Tm, es decir 38 % más.

¿Cómo se ha llegado a esta situación?. No a causa de un aumento en la producción, ya que la capacidad de destilación de crudos en España está prácticamente estabilizada, sino debido a varios factores principales con efectos contrapuestos entre sí. De estos factores, los dos primeros se producen bien por imperativos legales, como son los cambios en las especificaciones, bien por los efectos que produce una política fiscal que estimula el uso de un

(Pasa a página 3)

## Medio Ambiente

(Viene de portada)

país, debida al paso a 50 mg/Kg se estima tan sólo en unas 14-15.000 Tm/año, de las que unas 2.000 Tm. corresponden a las gasolinas y el resto al gasóleo A. Las emisiones de SO<sub>2</sub>, caso de que todas las gasolinas se formularan a 10 mg/Kg, aportarían unas 650 Tm adicionales.

Para poner estas cifras en un contexto adecuado, hay que considerar que según la Directiva de Techos Nacionales de Emisión, nuestro país tiene limitada la emisión de SO<sub>2</sub> en el año 2010, a 746.000 Tm; por lo tanto, el peso de la reducción de estas 14-15.000 Tm de SO<sub>2</sub> supone tan sólo un 2%.

### Nuevas mecánicas

Sin embargo, esos nuevos motores se han diseñado para cumplir con unas mejoras medioambientales, que en este caso se refieren a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, el principal de los Gases de Efecto Invernadero (GEI). Estos motores no darían sus prestaciones esperadas (básicamente, bajos consumos y emisiones) con combustibles más ricos en azufre. Para producir estos combustibles de bajo azufre se necesita utilizar procesos que demandan más energía en las refinerías y por ello aumentan las emisiones de CO<sub>2</sub> en éstas. Es decir,

que de alguna manera se han trasladado parte de las emisiones de dióxido de carbono de los tubos de escape de los vehículos a las chimeneas de las refinerías. Aunque el efecto global es beneficioso para conseguir una reducción de los gases de efecto invernadero en años venideros.

### La fabricación de estos nuevos carburantes requiere unas importantes inversiones sectoriales conjuntas

Hay que tener en cuenta los costes de estas modificaciones, ya que la fabricación de estos nuevos carburantes en el caso de los 10 mg/Kg, supone para el refino alcanzar el límite actual de la tecnología industrial, y el objetivo se consigue con un aumento de costes en las refinerías:

- En el terreno económico, se requieren unas inversiones conjuntas sectoriales de 1.700 millones de euros. En todas ellas se han tenido que construir una o varias de las siguientes unidades de proceso: de producción de hidrógeno, de hidrocrackeo, hidrotreatmento o hidrodesulfuración, (la eliminación de azufre

se consigue mediante hidrógeno) y separación de productos, de recuperación de azufre y eventualmente instalaciones auxiliares: tratamientos de gases ácidos, de aguas, etc.

- Otra consecuencia no menos importante sobre el refino es su repercusión en las emisiones de CO<sub>2</sub> en las refinerías. La producción de hidrógeno desprende este gas, y la más profunda desulfuración requiere condiciones más severas de operación, necesitando temperaturas y presiones más elevadas, en definitiva, más energía que, en este caso, es sinónimo de CO<sub>2</sub>. Se ha estimado que en toda la UE-15 las emisiones se incrementarían en 6,4 millones de Tm. anuales para que ambos carburantes pasen a 50 mg/Kg. El paso posterior, reducción a 10mg/Kg, añadiría otros 6,5 millones de Tm. Dado que se trata, del "estado del arte" de la tecnología, la industria se está esforzando para introducir modificaciones que reduzcan estas cifras. Esto se consigue mejorando la selectividad operativa gracias entre otros factores a nuevos catalizadores más sofisticados.

Por último, los mercados también están sintiendo los efectos de los nuevos productos, como se refleja en la evolución de las cotizaciones y de los diferenciales entre el producto con la nueva especificación y el de la aún vigente.

## Asignación de derechos de emisión

(Viene de página 2)

determinado combustible. Ambos son ajenos a la decisión de la industria, y sus consecuencias son un aumento de emisiones que el refino ha de asumir. Los otros dos factores, producto de decisiones empresariales, reducen las emisiones puesto que su propósito común es la racionalización del empleo de la energía.

### Factores que influyen en el crecimiento de las emisiones

1.) La mejora de la calidad de los productos, básicamente las gasolinas y los gasóleos motor. Podemos diferenciar dos fases desde 1990; en la primera se han eliminado o reducido componentes como el plomo, los aromáticos, el azufre, etc. y se han incorporado oxigenados, lo que ha rebajado las emisiones de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas, componentes orgánicos volátiles y benceno a valores menores al 20% de las correspondientes a 1990. La segunda, la práctica eliminación del azufre, de la que nos ocupamos en otro artículo, anulará las de dióxido de azufre, precursor de la lluvia ácida.

Esto se consigue gracias a procesos que requieren mayor consumo de energía y por tanto mayor emisión de CO<sub>2</sub>. El incremento en las emisiones de éstas se estima que llegará a 3,8 millones de Tm de CO<sub>2</sub> entre 1990 y 2005.

2.) La variación de la estructura de la demanda. En España se ha producido el fenómeno de la "dieselización" del parque automovilístico, lo que ha hecho que exista un desequilibrio entre la ofer-

ta y la demanda que se incrementa año a año. Ello provoca excedentes de gasolina del orden de un millón de Tm y déficits de destilados medios de unos aproximadamente 11 millones de Tm, que se resuelven mediante el comercio exterior. La adaptación de los esquemas de producción de las refinerías ha supuesto un incremento de emisiones de 2,8 millones de Tm.

3.) Las medidas de ahorro energético tomadas entre 1990 y 2010 han supuesto una reducción de emisiones de 3,9 millones de Tm. Estas mejoras van a continuar en el futuro, dictadas por la propia estructura de la industria, pues la energía constituye la mitad del valor añadido en la refinería. Por ello, la gestión optimizada de la energía es una constante en los procesos de éstas.

4.) La construcción de instalaciones de cogeneración (vapor y electricidad) en todas las refinerías, con un aumento de 1,8 millones de Tm de las emisiones locales de CO<sub>2</sub>, aunque desde una perspectiva global tiene efecto reductor, ya que son instalaciones más eficientes que las centrales eléctricas convencionales que hubiera sido necesario construir.

En estas condiciones, por tratarse de un sector eficiente, dinámico y que, en el caso de las calidades de los productos, se ha visto obligado a aumentar sus emisiones, la decepción se produce porque no se han reconocido estos esfuerzos en el PNA. Es más, se ha basado la asignación en una proyección de emisiones basada en el promedio de las habidas entre 2000 y 2002, años en los que las plantas relacionadas con las nuevas especificaciones no

se habían construido y se iniciaba la dieselización, es decir, en absoluto representativos de la realidad.

En el RDL 5/2004 se relacionan estos hechos, aunque sin contrapartida alguna en las asignaciones, que acaban traduciéndose en una reducción al 90 % de la solicitada, es decir de las emisiones realmente previsibles. Ello es debido a que la Administración ha escuchado, pero no tenido en cuenta su totalidad, las exposiciones razonadas del sector refino.

Pese a ello, la industria española del refino apoya esta filosofía de racionalización y eficiencia de los recursos finitos disponibles, sin más reserva que su deseo de hacerla extensiva a todos los emisores de CO<sub>2</sub> y, en definitiva, a toda la sociedad.

### La opinión de AOP

Después de esta primera fase del PNA, que comprende el periodo 2005-2007, hay que fijar los objetivos y los planes para el siguiente periodo 2008-2012 y más allá.

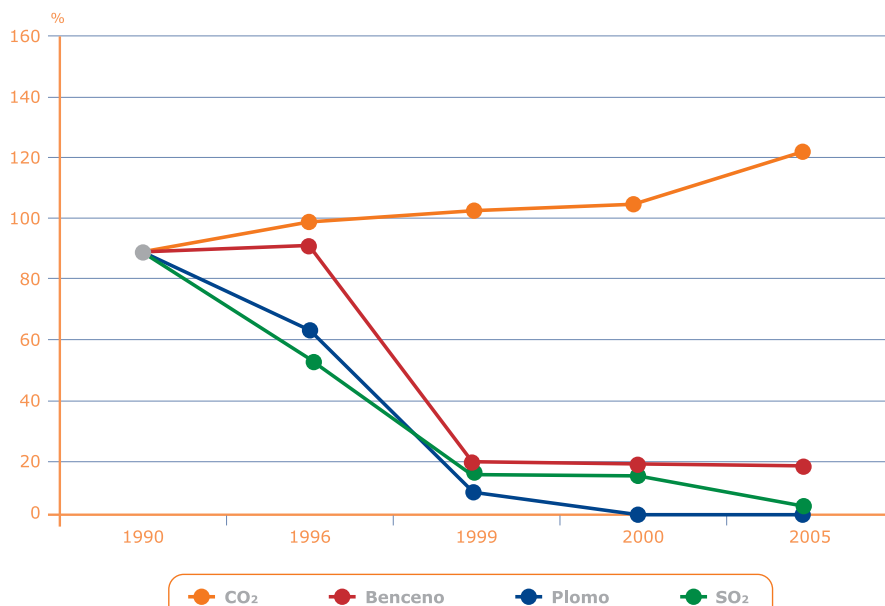
La experiencia adquirida hasta la fecha no deja lugar al optimismo, si se maneja el asunto de la misma manera. Es evidente que alcanzar los objetivos de Kioto comportará un sacrificio, del que la industria es consciente. Pero para que todos lo asuman, también todos han de participar en la negociación y en la fijación de criterios para lograrlos.

La Administración debe dar la posibilidad de que los sectores industriales la asesoren en sus negociaciones con los otros Estados Miembros para hacer asumibles y realistas los futuros PNA y debe aplicar medidas prácticas de reducción de emisiones en los sectores hasta ahora no incluidos en el actual.

Es un sacrificio, pero para no reducir ni la calidad de vida ni el ritmo de creación de riqueza, todos deben compartirlo y participar en su diseño.

Por ello, se hace un llamamiento a la Administración para que abra la colaboración con la industria en las negociaciones de los periodos 2008-2012 y posteriores.

Reducción de emisiones en el transporte por carretera e incremento de las de CO<sub>2</sub> en las refinerías



## Precios

# Los precios minoristas de los combustibles en España, antes de impuestos, aumentaron de forma más moderada que sus cotizaciones internacionales

### Datos de septiembre

El Ministerio de Industria, Turismo y Comercio afirmó, en sus datos oficiales presentados el pasado 27 de octubre, que la evolución de los precios medios de los últimos tres meses de los derivados del petróleo tanto en España como en la UE en términos interanuales fue similar, aunque en España, en los márgenes de comercialización, hubo una mayor moderación de los mismos. El margen de comercialización del gasóleo de automoción disminuyó más en España que en la UE, mientras que, en el caso de la gasolina sin plomo, el aumento de este margen fue algo menor en España.

La fortaleza del euro, que se apreció muy ligeramente respecto al dólar en septiembre, siguió mitigando en parte la subida de los precios.

El incremento de los precios antes de impuestos de la gasolina sin plomo fue de 6,46 cts euro/litro (20,86%) en el periodo interanual, frente al aumento de 6,22 cts euro/litro (31,41%) de la cotización internacional.

Para el gasóleo, los precios antes de impuestos subieron 7,71 cts euro/litro (26,39%), frente a 9,24 cts euro/litro (51,45%) de la cotización internacional, dando lugar a una reducción de los márgenes de comercialización de 1,53 cts euro/litro.

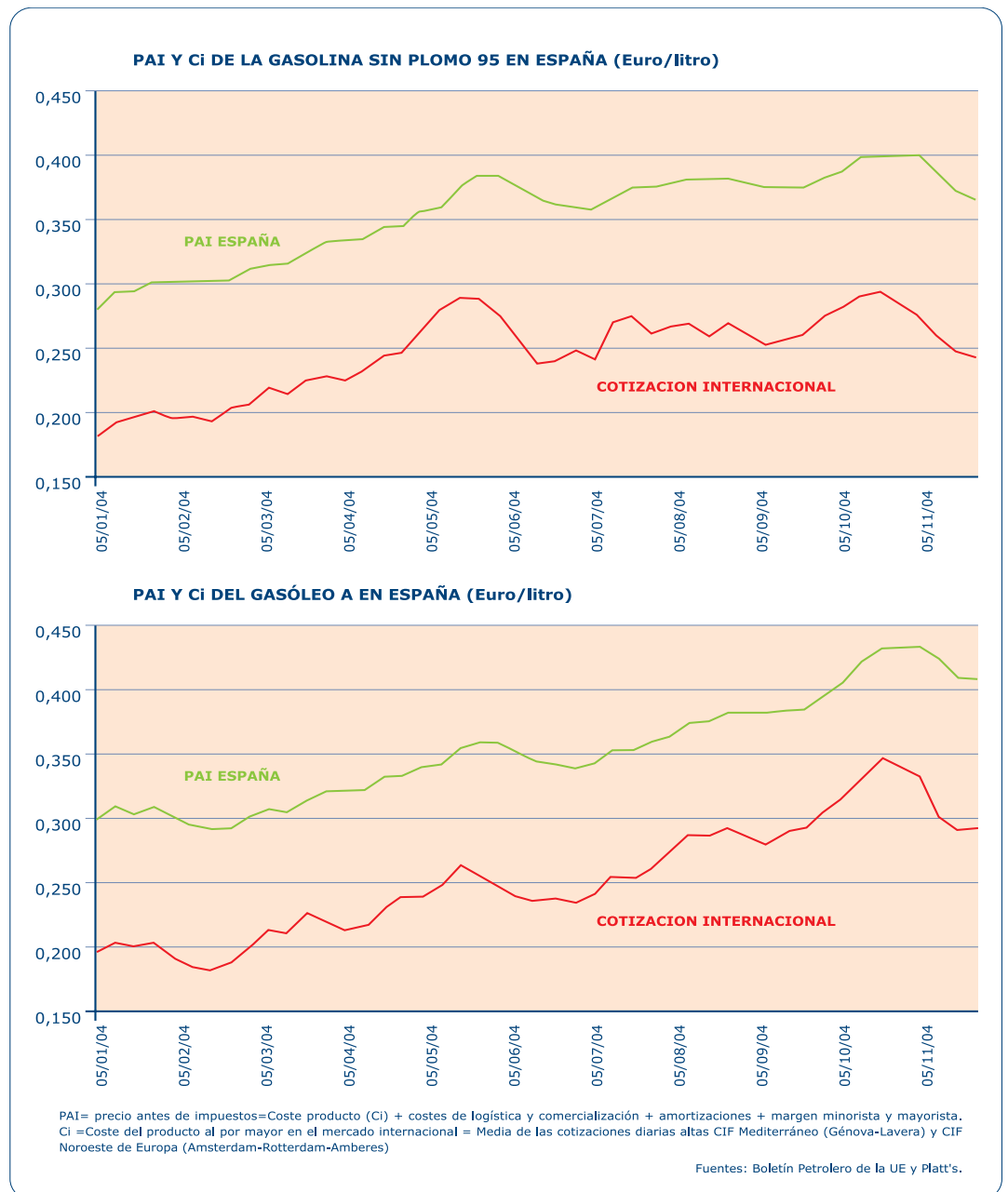
### Datos de octubre

Según los datos oficiales de la nota de prensa presentada por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio el 29 de noviembre, sobre el comportamiento de los precios de los carburantes durante el pasado mes de octubre, el incremento de los precios antes de impuestos de la gasolina sin

plomo fue de 7,59 cts euro/litro (24,65%) en el periodo interanual, frente al aumento de 7,22 cts euro/litro (37,22%) de la cotización internacional.

Para el gasóleo, los precios antes de impuestos subieron 9,70 cts euro/litro

(32,77%), frente a 11,20 cts euro/litro (60,18%) de la cotización internacional, dando lugar a una reducción de los márgenes de comercialización de 1,5 cts euro/litro.



### Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos

C/ Sor Ángela de la Cruz, 2 - 11  
 28020 Madrid, España  
 Tel.: 91 572 10 05 - Fax: 91 570 27 63  
 www.aop.es - aop@aop.es

Todas las informaciones recogidas en este Boletín son reproducibles entera o parcialmente. Para obtener más información puede dirigirse al número señalado.

Impreso en papel ecológico - DL: M-5634-2003

### ¿Quiere recibir este Boletín por vía electrónica?

Llame a nuestro número de teléfono o envíe un mensaje a la dirección de e-mail de AOP, indicando su nombre, medio de comunicación o empresa a la que pertenece y la dirección de correo electrónico a la que quiere que se le envíe.