

## EDITORIAL

*El pasado mes de octubre, el Ministerio de Industria aprobó la Orden Ministerial para el fomento del uso biocombustibles.*

*Desde AOP hemos acogido la nueva orden con voluntad de cumplimiento, pese a que consideramos insuficientes los criterios de flexibilidad introducidos para la mezcla de estos productos con los combustibles convencionales. AOP ha informado durante todo el proceso de redacción y consultas de la Orden Ministerial la necesidad de elaborar una normativa proporcionada y viable, que permitiera fijar las cantidades globales de mezclas obligatorias y que así las compañías decidan la distribución más adecuada en función de la demanda que marca el mercado. De esta forma, se aliviaría el déficit español de diésel y el excedente de gasolina.*

*Las compañías asociadas cumplirán la orden y trabajarán para que la operativa funcione. Los operadores petrolíferos se van a esforzar en colaborar para que la aplicación se haga de la forma más adecuada posible.*

### EN ESTE NÚMERO

AOP recibe orden de biocombustibles	Página 2
Jornadas sobre el futuro de la energía	Página 2
AOP defiende la transparencia del sector	Página 3
Memoria AOP 2007	Página 3
Campaña de Conducción Eficiente	Página 4

## Aprobada la Orden Ministerial para el fomento del uso de los biocombustibles

El 14 de octubre, el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio aprobó la orden ministerial 2877/2008 en la que se establece un mecanismo para fomentar el uso de biocarburantes y otros combustibles renovables. La nueva normativa establece para 2008, de forma indicativa, un objetivo global del 1,9% del contenido energético procedente de biocarburantes, mientras que para 2009 se fija un 3,4% obligatorio y para 2010 un 5,83%.

## AOP recibe la **orden de biocombustibles** con **voluntad de cumplimiento** pese a ver insuficiente la flexibilidad

La **Asociación Española de Productos Petrolíferos (AOP)** ha recibido la **nueva orden ministerial sobre biocarburantes con voluntad de cumplimiento**, pero considera que la flexibilidad que el sector venía reclamando ha sido sólo parcialmente considerada, ya que los objetivos mínimos de bioetanol siguen siendo muy altos y demasiado ineficientes. AOP solicitó que se tuvieran en cuenta las características del mercado para que se pudiera optar por el biocarburante más eficiente teniendo en cuenta la demanda actual de carburantes, la composición del parque automovilístico, las diferentes necesidades logísticas y el interés de los consumidores. La nueva normativa no responde a los dos grandes objetivos que se persiguen con la misma: la menor dependencia energética y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Desde AOP alertamos al Ministerio que no todos los biocarburantes son iguales desde el punto de vista de la eficiencia energética y de su posible contribución a la lucha contra el cambio climático. A la hora de valorar su eficacia, hay que tener en cuenta varios factores. Por un lado, el parque automovilístico español, donde casi el 70% de las nuevas matriculaciones son diésel, por lo que su sustituto natural tendría que ser el biodiésel y también hay que tener en cuenta

que en España, el consumo de gasóleo, cuatro veces superior al de gasolina, obliga a una importación de 14 millones de toneladas de gasóleo y a la exportación de gasolina. Por otro lado, según los estudios existentes en Europa las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero son mayores en el caso del biodiésel (53%) en comparación con el bioetanol que las reduce un 30%, y además, el coste energético de la producción de biodiésel es un 25% menor que el de bioetanol. Por último, las características físicas del bioetanol impiden su transporte por los oleoductos tradicionales, por lo que éste debe realizarse en camiones cisterna. Además, el bioetanol debe transportarse desnaturalizado, mezclándose desde el inicio con gasolina. Todo ello supondrá un sobrecoste de aproximadamente 4,5 céntimos/litro.

Todos estos factores hacen que el biodiésel sea el producto más adecuado y eficiente para cumplir con los objetivos de incorporación marcados por la UE, por

---

AOP SOLICITÓ QUE SE TUVIERAN EN CUENTA LAS CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO PARA QUE SE PUDIERA OPTAR POR EL BIOCARBURANTE MÁS EFICIENTE



lo que las soluciones adoptadas en Brasil o EE.UU. no son adecuadas para España.

Esto no significa que estemos en contra del bioetanol ya que somos pioneros en Europa en la introducción del mismo. Desde el año 2000 incorporamos bioetanol en la gasolina mediante su transformación previa en ETBE, que tiene una naturaleza química similar a la de las gasolinas, lo que se traduce en un comportamiento parecido y le permite utilizar los mismos sistemas de distribución. En la actualidad, los operadores petrolíferos somos los promotores de las mayores fábricas de biodiesel que se están construyendo en España.



### AOP ha participado en las **"Jornadas sobre el Futuro de la Energía"** organizadas por la Cámara de Comercio de Cantabria y el Foro Empresarial de Medio Ambiente

La **Asociación Española de Operadores de Productos petrolíferos** participó el pasado 29 y 30 de octubre junto a un centenar de empresas en las jornadas sobre el futuro de la energía organizada por la Cámara de Comercio de Cantabria y el Foro Empresarial de Medio Ambiente en Santander y patrocinada por el Banco Santander. Dominique de Riberolles, presidente de AOP, y Álvaro Mazarrasa, director general, expusieron respectivamente el papel de los operadores petrolíferos en este periodo de transición y la visión de la industria petrolera en relación a los biocombustibles de segunda generación.

Durante su intervención, el presidente de AOP, Dominique de Riberolles, analizó las previsiones del mercado petrolífero y el futuro de los hidrocarburos. Por su parte, Álvaro Mazarrasa participó en la mesa redonda "El futuro de las energías renovables", donde realizó un exhaustivo análisis del desarrollo de los biocarburantes en el futuro.

## AOP defiende la **transparencia del sector** y recuerda que son las variaciones de los mercados internacionales de la gasolina y el gasóleo las que inciden en la formación de los **precios de los carburantes** en el surtidor

El sector petrolero es uno de los sectores comerciales más transparentes y desde luego el más controlado por los organismos supervisores. Muestra de ello es que las compañías petrolíferas están obligadas a remitir periódicamente información tanto a la Comisión Nacional de la Energía (CNE) como al Ministerio de Industria (MITYC) sobre sus costes de aprovisionamiento, así como cualquier variación de los precios en los surtidores.

Dichos precios son publicados en la página Web del MITYC. De hecho, en ningún otro país de la Unión Europea el grado de información requerida a los operadores es tan exhaustivo como es en España.

AOP defiende la transparencia del sector petrolífero en la fijación de los precios de los carburantes y rechaza las recientes acusaciones vertidas sobre el sector. Considera además que los movimientos en los mercados mayoristas se reflejan en el minorista con un cierto decalaje, tanto en las subidas como en las bajadas.

Analizando la evolución en los últimos años queda patente que el comporta-

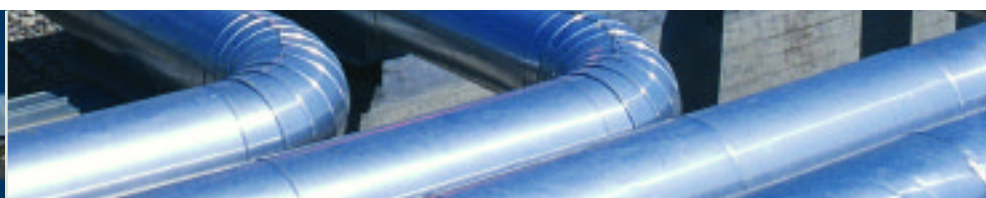
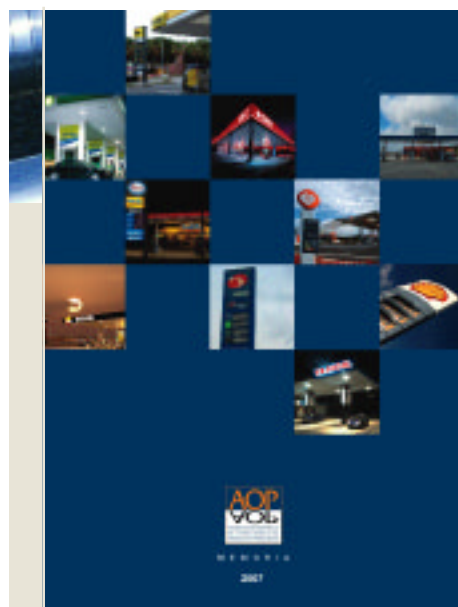
miento en las subidas y en las bajadas es similar, y la velocidad de repercusión en las subidas se corresponde con la misma velocidad en trasladar las bajadas.

En cuanto a la formación de precios de los carburantes, hay que tener en cuenta, en primer lugar, que no tienen relación directa con la cotización del barril de crudo, sino que dependen directamente de las cotizaciones de la gasolina y del gasóleo en los mercados al por mayor del Mediterráneo y del Norte de Europa. En segundo lugar, los impuestos en el precio final de la gasolina amortiguan considerablemente tanto las subidas como las bajadas en las cotiza-



ciones internacionales. Por ejemplo, si hay una bajada del 25% en la cotización de los carburantes supone sólo un descenso del 10% en el precio final, ya que cerca de un 50% del producto corresponde a impuestos y alrededor del 10% a otros costes.

Asimismo, la asociación asegura que las diferencias de los precios antes de impuestos de los países de la Unión Europea obedecen a muchos factores y realizar una comparación unos con otros no es correcto, ya que cada país tiene estructuras de distribución y comercialización diferentes, como ocurre con la mayoría de los sectores industriales.



## Memoria AOP 2007

La Memoria de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos de 2007 está disponible en la web [www.aop.es](http://www.aop.es) para todos los usuarios que quieran consultarla. Dicho documento ofrece una amplia información sobre la situación del mercado internacional de productos petrolíferos, así como sobre la evolución del sector en España. Además, la asociación informa sobre la actividad que ha desarrollado durante el año, datos estadísticos del sector y una descripción de los acontecimientos más relevantes del año para las compañías petrolíferas.

## Las compañías petroleras europeas y la Comisión Europea lanzan una **campaña** para promover el **consumo responsable de carburantes**

En línea con el compromiso de la Unión Europea de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y aumentar la eficiencia energética, las compañías petroleras europeas han unido sus fuerzas para poner en marcha una campaña de concienciación cuyo principal objetivo es promover el consumo eficiente de carburantes entre los consumidores. La campaña divulgativa, que comenzó el pasado mes de mayo, es una iniciativa conjunta de EUROPIA (Asociación Europea de la Industria del Petróleo) y la Comisión Europea, y está liderada por el Comisario responsable de la Política Energética, Andris Piebalgs.

Con esta campaña tanto las empresas petroleras como la Comisión Europea pretenden trasladar al consumidor la necesidad urgente de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> apelando a su responsabilidad para que adopte pequeños cambios en su estilo de conducción que pueden suponer un importante ahorro económico y de combustible. Para ello, la campaña propone un decálogo de consejos básicos sobre cómo conducir de forma más eficiente y respetuosa con el medio ambiente:



### DECÁLOGO DE LA CONDUCCIÓN EFICIENTE

- 1 Observe las instrucciones de mantenimiento de su coche y revise periódicamente el nivel de aceite.
- 2 Revise la presión de los neumáticos todos los meses.
- 3 Retire peso innecesario del maletero o los asientos traseros.
- 4 Cierre las ventanillas, especialmente cuando circule a alta velocidad y retire el portaequipajes cuando este vacío.
- 5 Utilice el aire acondicionado sólo cuando sea necesario.
- 6 Inicie la marcha nada más arrancar el motor y apáguelo cuando esté detenido durante más de un minuto.
- 7 Conduzca a velocidades razonables y, sobre todo, hágalo con suavidad.
- 8 Suba de marcha lo antes posible.
- 9 Trate de anticiparse al tráfico.
- 10 Considere la posibilidad de compartir el coche para ir a trabajar o en su tiempo libre.

