



GENERA '08
Ecoenergías 2008: Construyendo Un Futuro Renovable
Madrid, 26-28 de febrero de 2008

AOP insiste en la flexibilidad, calidad y sostenibilidad para la utilización de los biocombustibles

- **Álvaro Mazarrasa, director general de AOP, afirma que “las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero son mayores en el caso del biodiésel que en el del bioetanol de origen de cereal o remolacha europeos”**
- **“El fomento de los biocarburantes en nuestro país deberá tener en cuenta la dieselización del parque automovilístico español”, según AOP**
- **“Potenciar una mayor incorporación de biodiésel contribuirá a reducir el déficit español en importación de gasóleo y por ello la dependencia del petróleo”**

Madrid, 27 de febrero de 2008.- En el marco de la Feria Internacional de Energía y Medio Ambiente que se celebra estos días en Madrid, Álvaro Mazarrasa, director general de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), ha expuesto hoy la visión de la industria petrolera en relación a los biocarburantes y el papel de los operadores petrolíferos en este periodo de transición.

Álvaro Mazarrasa ha manifestado durante su intervención el apoyo de AOP y sus compañías a la utilización de los biocarburantes, a la diversidad energética y a la lucha por la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. Según el director general de AOP, “el fomento de los biocombustibles es preciso, pero debe hacerse teniendo en cuenta la estructura de consumo de carburantes en España”. En nuestro país, el 70% de las nuevas matriculaciones corresponden a vehículos diésel. Esta dieselización del parque móvil ha generado la necesidad de importar cada año 14 millones de toneladas de gasóleo y ha provocado una caída del consumo de gasolina de un 4% anual. Ante esta situación, con excedentes de gasolina e importaciones de gasóleo, “no tiene sentido fijar la misma exigencia porcentual en relación a los distintos carburantes”. Por ello, frente a la obligatoriedad del 5,83% de biocombustible para 2010, AOP pide, “flexibilidad a la hora de introducir proporcionalmente los biocarburantes, en función de la demanda y las necesidades de los conductores”.

AOP y sus compañías asociadas consideran que potenciar más el biodiésel (como sustituto del gasóleo), en lugar del bioetanol (sustituto de la gasolina), contribuirá a reducir el déficit español en importación de gasóleo y por ello de la dependencia del petróleo, uno de los objetivos básicos que persigue la norma.

Otros países como EEUU o Brasil parten de un contexto radicalmente distinto, cuentan con excedentes de materia prima (maíz y caña de azúcar, respectivamente) y sus parques automovilísticos dependen mayoritariamente de la gasolina.

Por otro lado, Álvaro Mazarrasa añade que, “tampoco debemos olvidar la sostenibilidad, la eficiencia energética y ambiental de los distintos biocomponentes, y la protección del consumidor desde el punto de vista de la calidad, la seguridad y la economía”.

En definitiva, a pesar que desde el año 2000 la industria petrolera española ha sido pionera en Europa y es líder en la incorporación sostenible de bioetanol en las estaciones de servicio, AOP y sus compañías asociadas consideran que el biodiésel se presenta como el biocarburante con un futuro más esperanzador para cumplir con los objetivos de ampliación del uso de los mismos en España, por lo que solicitan criterios de flexibilidad normativa para que el mercado español pueda optar por la solución más eficiente dadas sus características.

Es importante no enviar señales erróneas sobre el mercado, sobre su capacidad, con el fin de evitar inversiones inadecuadas que tendrán un impacto negativo en la eficiencia del sistema, en los precios finales de los carburantes y en una cuestionable reducción de las emisiones de CO₂.

El uso del biodiésel

Los estudios existentes en Europa demuestran que las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero son mayores en el caso del biodiesel. El volumen de emisiones de gases de efecto invernadero derivado de la utilización del etanol es superior a las de biodiésel en un promedio del 32%.

Según estos estudios, el poder energético de los actuales biocarburantes es inferior -a volumen idéntico- al de la gasolina y el gasóleo, y entre biocarburantes, el poder calorífico del bioetanol es inferior al del biodiésel en un 28%. Además, el coste energético de la producción de biodiésel es un 25% menor que el de bioetanol.

La directiva y normas europeas de calidad (EN228 y EN590) limitan la incorporación de biocomponentes al 5% en volumen (salvo ETBE 15%) para la venta al público en estaciones. Algunos fabricantes de vehículos excluyen de su garantía volúmenes superiores de bio. Por ello, los operadores de productos petrolíferos no pueden obligar a los fabricantes de automóviles a recomendar mezclas con porcentajes de biocarburantes superiores al 5%, ni pueden obligar a los usuarios a comprarlas.

La incorporación de porcentajes mayores es posible pero requiere garantías específicas de los constructores, por consecuencia solo se puede aplicar actualmente a flotas cautivas.

Asimismo, la autorización para realizar mezclas en las estaciones de servicio no garantiza la calidad de la mezcla ni la seguridad de la operación por falta de medios técnicos y humanos.

El sector petrolero está comprometido con la implantación de biocarburantes y apoyo al objetivo de las Administraciones. En la actualidad, los operadores petrolíferos españoles son los promotores de ocho de las fábricas de biodiésel que se están construyendo en España. La capacidad prevista de producción para el año 2010 de estas instalaciones es de 1,7 millones de toneladas.

Para más información:

Gabinete de prensa AOP
Burson - Marsteller
Ángela Rubio, Jenny Torres
Tlf: 91 384 67 11-27