

LA INDUSTRIA PETROLERA ADVIERTE: PROHIBIR DEL MOTOR DE COMBUSTION PUEDE COMPROMETER EL PROGRESO FUTURO, EL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS Y LA COMPETITIVIDAD DE NUESTRO PAÍS

- **La Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) ha celebrado hoy un acto con motivo de su 25 aniversario, donde el borrador de la futura Ley de Cambio Climático y Transición Energética ha sido el centro del debate.**
- **La industria cree que no es sensato apostar por una tecnología no madura prohibiendo todas sus alternativas. Dada la magnitud del reto que plantea el cambio climático, para hacerle frente será necesaria la contribución de todas las opciones, en un entorno de neutralidad tecnológica.**
- **En el acto han participado las ministras para la Transición Ecológica, Teresa Ribera, y de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto.**

Madrid, 26 de noviembre de 2018. La Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) ha celebrado hoy sus veinticinco años de historia.

El presidente de la Asociación, Luis Aires, ha subrayado en la apertura del acto el desafío que supone la lucha contra el cambio climático, así como el compromiso del sector al respecto, que exige valentía y sensatez, dos cualidades que el sector petrolero español ha demostrado a lo largo de su historia: al competir con éxito en el mercado global, hacer frente a cuantiosas inversiones en los momentos más duros de la crisis o salvaguardando cada día la seguridad de las operaciones en sus refinerías. Acerca de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, que podría empezar a tramitarse en fechas próximas, Luis Aires ha señalado: *“Desde una posición alejada de todo dogmatismo, creemos que la prohibición de la matriculación y venta de turismos y vehículos comerciales ligeros con motores de combustión interna, incluidos los híbridos e híbridos enchufables, a partir del año 2040 no es una medida sensata”*. Desde el sector se considera que la medida anunciada restringe la libertad de los consumidores y de las empresas, crea una incertidumbre innecesaria que desincentiva las inversiones, reduce la competitividad y retrasa las decisiones de compra, lo que aumentaría más la antigüedad del parque automovilístico español y supondría mayores emisiones. En definitiva, se intenta prohibir el desarrollo en lugar de promoverlo: AOP defiende que las tecnologías maduras pueden y deben contribuir a la reducción de las emisiones de forma económicamente eficiente hasta que las tecnologías incipientes sean más competitivas.

Como ha recordado, AOP nació en 1993, para trabajar de manera conjunta en asuntos de interés para el sector, poco después de iniciarse la liberalización del sector prevista entre los compromisos de adhesión de España a la Comunidad Europea. En estos 25 años, el mercado español se ha convertido en uno de los **más dinámicos** y con **más competencia** de nuestro entorno. El número de estaciones de servicio prácticamente se ha duplicado y los operadores no integrados suponen hoy el 45% de los puntos de venta. Gracias a unas **inversiones cercanas a los 27.000 millones de euros**, se comercializan hoy en nuestro país productos innovadores adecuados a los más exigentes estándares de calidad. Estos productos (carburantes, aditivos,

asfaltos, ...) **se fabrican en las refinerías españolas, cuya intensidad en emisiones de gases con efecto invernadero se ha reducido en un 19% en este periodo.**

Al acto, celebrado en el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, han acudido Teresa Ribera, ministra para la Transición Ecológica, y Reyes Maroto, ministra de Industria, Comercio y Turismo.

Teresa Ribera ha destacado la capacidad de adaptación del sector y su apuesta por la innovación, así como el reto que supone competir en un mercado global, sometido a distorsiones fruto de regulaciones diferentes. Sobre el documento de trabajo relativo a la futura Ley de Cambio Climático y Transición Energética, ha subrayado que no se trata de un texto definitivo y que el Gobierno está dispuesto a tener en cuenta a todos los sectores que puedan contribuir a reducir las emisiones, además de articular el camino hacia el éxito. La propuesta de hoy pasa por acordar dónde debemos estar en 2040-2050, para poder perfilar una senda que incluya señales reguladoras y de precio que faciliten el proceso.

Por su parte, la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, ha subrayado la capacidad de la industria del refino para hacer frente al desafío que hoy se presenta, en el que ya está trabajando, y para el que contará con el acompañamiento del Gobierno. Con la aportación de todos los sectores y de la sociedad, la futura ley será una herramienta clave para cumplir con los objetivos comprometidos por España. Al hilo del vínculo entre el refino y la industria petroquímica, Reyes Maroto ha recordado el desarrollo de agendas sectoriales encaminadas a consolidar una industria fuerte y competitiva, con el objetivo de llegar al 20% del PIB en 2020.

Durante la jornada, los máximos responsables de las compañías asociadas a AOP han debatido sobre los retos de futuro para la sociedad y el orden energético global. Con la periodista y escritora Marta Robles en calidad de moderadora, han perfilado la trascendencia de los diferentes escenarios, explicando qué papel pueden jugar el petróleo y sus productos derivados en el nuevo modelo energético.

- **Para Dario Scaffardi, Consejero Delegado y Director General de SARAS**, es preciso abordar el reto con un enfoque práctico y global. Ha recordado que los combustibles fósiles que se utilizan en los automóviles suponen una parte muy pequeña de las emisiones globales de carbono. La sostenibilidad del vehículo eléctrico dependerá del proceso de producción de la electricidad. El directivo ha reclamado reglas de juego comunes, que incluyan gravar el carbono, donde todos los actores tengan oportunidad de desarrollar tecnologías apropiadas y se potencien las inversiones.
- **Pedro Miró, Consejero Delegado de CEPSA**, ha subrayado la incidencia global de las emisiones de CO₂ y el ámbito local donde afectan los elementos contaminantes. Según ha recordado, en el transporte, las tecnologías maduras disponibles en los motores de gasolina y gasóleo son mucho más eficientes y limpias que las más antiguas, como sucede con el diésel nuevo euro 6. Miró ha reivindicado el refino como una de las principales industrias de nuestro país, que crea empleo de calidad, se esfuerza por retener el talento, promover la innovación e impulsar la formación, especialmente en entornos locales donde la actividad industrial ha sido clave en el desarrollo socioeconómico. El Consejero Delegado de Cepsa ha querido resaltar que el sector es mucho más que estaciones de servicio, y que su vocación es estar presente cada vez en

más eslabones de la cadena. Ha mencionado en este sentido la relevancia de la industria petroquímica, donde se fabrican numerosos productos esenciales en el día a día, como plásticos, pinturas, envases, tejidos, material hospitalario, etc.

- **Luis Aires, Presidente de BP ESPAÑA**, ha reflexionado sobre la equiparación de los impuestos del gasóleo y de la gasolina y ha señalado que no es una medida de lucha contra el cambio climático, ya que los vehículos diésel emiten menos CO₂ que los de gasolina, ni resuelve los problemas de calidad del aire, vinculados a la antigüedad del parque. Para evitar efectos negativos sobre las actividades de transporte y subvenciones cruzadas, lo apropiado sería una reforma completa de la imposición energética, con ámbito comunitario, que vincule los impuestos especiales con las emisiones de GEI asociadas a cada combustible. El presidente de BP España ha insistido en la necesidad de promover el desarrollo en un marco de neutralidad tecnológica, lo que permitiría el desarrollo de las tecnologías más competitivas e impulsaría los productos y tecnologías que menos CO₂ emiten. Respecto de la movilidad del futuro, Luis Aires ha recordado que los combustibles líquidos ofrecen una combinación inigualable de cualidades para ser usados en el transporte. En el periodo de transición, hasta que maduren las tecnologías de vehículos y combustibles bajos en emisiones, lo más eficiente será optimizar el consumo de energía y las emisiones de CO₂ en cada paso de la cadena que comienza con la extracción del crudo y culmina con el uso del producto refinado.
- **Josu Jon Imaz, Consejero Delegado de REPSOL**, ha incidido en la relevancia de la tecnología para mantener la competitividad y cumplir los compromisos ambientales. La industria del refino está involucrada en una transición baja en carbono: las refinerías ya han empezado su evolución hacia el futuro a través de diferentes caminos, como la incorporación de biocombustibles sostenibles a sus productos o la producción de HVO; y continuarán haciéndolo a través de inversiones en proyectos de I+D y mediante el despliegue temprano de nuevas tecnologías, entre las que pueden mencionarse las nuevas generaciones de biocombustibles avanzados a partir de residuos o el “hidrógeno verde”, obtenido con fuentes energéticas renovables. Según ha subrayado Imaz en su intervención, el refino de la UE tiene un alto componente tecnológico. La inversión en tecnología es lo que garantiza la supervivencia del negocio, como pone de manifiesto el cierre de refinerías en Europa durante la crisis. Por lo tanto, es preciso reforzar las inversiones en esta materia. Imaz ha defendido la posición de la industria española y ha pedido a las Administraciones un marco regulatorio claro, estable y adecuado para garantizar su mantenimiento, con caminos flexibles que permitan conseguir de manera eficiente objetivos ambiciosos. Es preciso analizar con humildad los impactos de las posibles medidas y valorar su modificación, si es aconsejable.
- **João Diogo Marques da Silva, Managing Director de GALP**, ha coincidido en esta visión, recordando que los combustibles han evolucionado mucho en las últimas décadas gracias a las inversiones en investigación y desarrollo. El ejecutivo de Galp ha incidido en el papel que tendrán en el futuro las estaciones de servicio, que podrán aprovechar la ventaja competitiva que supone su capilaridad y el contacto con el cliente. Opina que se convertirán en centros multi servicio, enfocados a un amplio abanico de soluciones energéticas que incluirán hidrógeno, autogás y carga eléctrica rápida. Como ha recordado, el factor humano seguirá siendo clave.

En la despedida del acto, el presidente de la Asociación advirtió del escenario de riesgo que abre el Anteproyecto de Ley de Cambio Climático para la competitividad de una industria tan relevante como el refino, inmersa ya en una transición hacia un futuro de bajas emisiones de CO₂. Luis Aires reiteró el compromiso del sector con el cumplimiento de los objetivos en materia de cambio climático y subrayó la responsabilidad de que esa reducción se haga de una manera coste eficiente, manteniendo la competitividad de la economía, y asegurando a los ciudadanos acceso a la energía y a la movilidad a un coste que esté a su alcance. La refinería del futuro suministrará combustibles bajos en carbono, necesarios para numerosas actividades, y seguirá generando tanto valor añadido, como empleo numeroso y de calidad. Para desarrollarla *“lo que más necesitamos es certidumbre regulatoria”*, ha resaltado.

Los asistentes recibieron el folleto conmemorativo del 25 aniversario de AOP, donde se repasan hitos relevantes del sector y la asociación en estos 25 años y se resume la visión de futuro del sector, ambiciosa pero alcanzable, donde los combustibles líquidos bajos en carbono serán esenciales para proporcionar a la UE medios para alcanzar sus objetivos de mitigación del cambio climático.

Para más información puede contactar con AOP en el 915721005 o en el correo ines.cardenal@aop.es

