

“Las compañías de UPI, a la vez que piden una transición energética racional y equilibrada, también buscan adaptarse a ella”

Tras desarrollar su carrera profesional inicialmente en el mundo jurídico, María Ortiz fue nombrada secretaria general de Unión de Petroleros Independientes (UPI) en 1994, muy poco tiempo después de constituirse esta asociación.

UPI integra operadores de productos petrolíferos muy relevantes en España que no desarrollan actividad de refino en Europa, si bien Kuwait Petroleum International participa al 50 % en la refinería de Eni en Milazzo, en la región italiana de Sicilia.

¿Cómo calificaría el actual entorno económico español y el comportamiento del consumo en 2018?

- Actualmente, el consumo todavía se muestra en alza, pero reduciendo su ritmo de crecimiento. Algunos hablan de ciclo económico aunque, sin perjuicio de ello, algunas decisiones políticas no ayudan.

Las declaraciones de Teresa Ribera sobre la corta vida del diésel y el borrador de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética han causado una evidente conmoción en el sector nacional de automoción. ¿En qué medida influye esta cruzada contra el diésel y la citada Ley en el sector petrolífero español?

- Al igual que en automoción, el sector petrolífero también ha realizado cuantiosas inversiones con calendarios de amortización y retorno. Los operadores independientes, aunque no tenemos capacidad de refino, hemos realizado importantes inversiones en nuestras instalaciones de almacenamiento y de distribución, al mismo tiempo que representamos una fuente relevante de empleo.

De todas maneras, la Unión de Petroleros Independientes (UPI) reconoce la necesidad de una transición energética hacia modelos que sean sostenibles en términos medioambientales, pero también ha de serlo en términos económicos y sociales.

Efectivamente, la sostenibilidad de los modelos energéticos debe entenderse en este sentido amplio y la responsabilidad energética a la que se apela debe ser global, comprensiva de todos los ámbitos de in-

**Transición energética:
“Demandamos un proceso racional y equilibrado, que realmente sirva al conjunto de los ciudadanos y busque su bienestar en todos los ámbitos”**

terés general. Por ello, demandamos un proceso racional y equilibrado, que realmente sirva al conjunto de los ciudadanos y busque su bienestar en todos los ámbitos que lo conforman.

¿Considera que la demonización del vehículo diésel se encuentra fundamentada y proporcionada en base a su impacto actual en el medio ambiente?

- Lamentamos que, deliberadamente o no, se difunda información inexacta que va en contra del interés general. De acuerdo con la vigente norma europea Euro 6 para turismos y vehículos comerciales ligeros, un coche diésel es equiparable a uno de gasolina en emisiones contaminantes.

Los vehículos diésel actuales emiten un 84 % menos de óxidos de nitrógeno (NO_x) y un 91 % menos de partículas (PM) que los de hace quince años, y la edad media del parque español se sitúa en doce años.

Las mejoras tecnológicas introducidas en los últimos años en los vehículos, como filtros y catalizadores específicamente concebidos contra la contaminación, pero también la aereo-



dinámica y los sistemas de autopropulsión, han permitido esos avances. En cuanto a los gases de efecto invernadero (GEI), y al ser más eficiente que uno de gasolina, un coche de gasóleo registra un 15 % menos de emisiones de CO₂ y, atención, menos que los automóviles de GNC y de GLP.

Por lo tanto, estamos más ante un problema de antigüedad del parque de vehículos diésel, que ha envejecido con la reciente crisis económica y que precisa ayuda para su renovación.

Si miramos al futuro, todas estas emisiones de los vehículos de combustión tienen aún un potencial importante de reducción o incluso de eliminación. Por cierto, la UE acaba de aprobar los nuevos límites de emisiones de CO₂ que deberán cumplir en 2030 los vehículos comerciales ligeros y turismos, y se están debatiendo los correspondientes a vehículos pesados.

Por otra parte, se podrían producir avances espectaculares en el terreno de los carburantes líquidos con los llamados *power-to-liquids*, que son los carburantes líquidos sintéticos, neutrales en emisiones de GEI.

En este contexto ¿deben equipararse los impuestos del gasóleo a los soportados actualmente por la gasolina?

- En la fiscalidad de los productos energéticos, deben aplicarse dos criterios: la capacidad de contaminación y el contenido energético. El resultado

de aplicar estos criterios concluye que la fiscalidad del gasóleo debe permanecer más baja que la de la gasolina.

¿Los bajos precios de los carburantes en España respecto a Europa se deben a su reducida carga fiscal y no a los márgenes comerciales, como sostiene la CNMC, que califica de superiores respecto a la media de la UE?

- Entendemos que los precios de los carburantes sean objeto de un seguimiento tan estrecho por su trascendencia en la economía del país, de los particulares y de las empresas.

De entrada, no sé si se puede calificar de "reducida carga fiscal", unos impuestos (Impuesto Especial de Hidrocarburos más IVA) que representan más del 50 % del PVP del producto y que van a seguir subiendo con la equiparación de la fiscalidad del gasóleo a la gasolina.

En cualquier caso, las valoraciones de la CNMC comportan fallos técnicos determinantes. Concretamente, se basan en los datos del Boletín Petrolero de la Comisión Europea, que se obtienen en cada Estado miembro de una forma diferente y dan por hecho que los costes son iguales en todos los países europeos.

Un ejemplo de ello es la contribución al Fondo Nacional de Eficiencia Energética, que en realidad se trata de un impuesto encubierto que no existe en otros Estados miembros; sin contar la confusión terminológica consistente en llamar margen -que el ciudadano entiende como beneficio- al margen bruto, en el que están incluidos todos los costes del *upstream* y del *downstream*. Estamos hablando de diferencias hasta de 8 cén-

“No tiene sentido decidir ya una electrificación total, que supone un camino arriesgado que puede volverse contra los ciudadanos en términos de coste, de seguridad de suministro y hasta medioambientalmente”

timos de euro por litro, más o menos, así que cualquier distorsión en los datos de partida o simplificación de los costes comparados influye en el diagnóstico de los márgenes.

¿Cómo debería estructurarse la oferta de las estaciones de servicio en un escenario exclusivamente de vehículos eléctricos?

- Ese escenario exclusivo del vehículo eléctrico no es factible ni se vislumbra, de momento, que pueda serlo algún día y, además, presentaría serios inconvenientes que no sabemos si podrán resolverse o no.

Por eso, no tiene sentido decidir ya una electrificación total, que supone un camino arriesgado que puede volverse contra los ciudadanos en términos de coste, de seguridad de suministro y hasta medioambientalmente.

¿La mejor alternativa a la gasolina y al gasóleo A pasa actualmente por el GLP de automoción?

- Cada carburante tiene sus ventajas e inconvenientes según las necesidades de los usuarios. Lo importante es obligar a unos estándares de calidad medioambiental y dejar elegir a los usuarios.

¿En qué medida influyen los carburantes *premium* en la reducción del consumo y de emisiones contaminantes?

- Los carburantes *premium* contribuyen a la reducción de emisiones contaminantes en la medida en que optimizan el consumo. Estos carburantes mejorados consiguen maximizar el rendimiento del motor y reducir así todo lo posible el consumo y, por tanto, las emisiones contaminantes. Esta vía tiene como finalidad principal mantener limpio el motor y alargar su vida útil, algo primordial para los usuarios.

¿La contribución de las compañías operadoras de productos petrolíferos debería efectuarse a través de la adopción de medidas de mejora en las instalaciones o de la actual aportación económica al FNEE?

- La contribución obligatoria al FNEE, en todo caso, se debe reconfigurar como lo que es en realidad: una figura tributaria. La transparencia es además esencial y el consumidor de energía tiene que saber que está financiando actuaciones de eficiencia energética en todo tipo de instalaciones públicas o privadas.

En cuanto a la mejor fórmula de contribución a la eficiencia energética, podría dejarse la doble opción a criterio de los operadores.

“Los carburantes premium contribuyen a la reducción de emisiones contaminantes en la medida en que optimizan el consumo”



“No somos partidarios de coaccionar la libertad de empresa porque puede suponer el cierre de empresas y/o la pérdida de empleos”

¿Las gasolineras *low cost* han venido para quedarse o el poder adquisitivo del consumidor será el factor determinante de su preponderancia?

- No se discute la necesidad de garantizar debida y objetivamente la seguridad de las personas y de los bienes, los derechos de los consumidores y de los colectivos vulnerables, como se ha hecho recientemente a nivel técnico y de seguridad con la nueva ITC MI-IP 04. A partir de aquí, la competencia debe ser libre.

En este sentido, la estación de servicio tradicional va perfilándose como un punto de atención integral y de oferta múltiple, práctica y lúdica, para los profesionales y particulares en desplazamiento, con un abanico renovado y ampliado de nuevos bienes y servicios donde la digitalización jugará un papel relevante. A esto se añaden las oportunidades de negocio que pueden suponer los carburantes alternativos en el marco de la transición energética, siempre dentro de la libertad de empresa.

¿Todos los carburantes de automoción tienen la misma calidad, como defienden desde la CNMC?

- Todos los productos que se ponen a consumo, aditivados o no, cumplen las estrictas especificaciones de calidad. Adicionalmente, los carburantes pueden ser aditivados a la salida de los centros de almacenamiento indiferenciado sin que los aditivos se “contaminen” entre ellos.

Detrás de los aditivos, existe una realidad de inversiones considerables en investigación y certificación independiente; no se trata solamente de una política de marca. Además, las terminales de almacenamiento suelen ofrecer también sus propios aditivos indiferenciados.

El Gobierno de España plantea sanciones hasta de 30 millones de euros a las instalaciones que no incorporen puntos de recarga para vehículos eléctricos. ¿Considera lógica esta imposición y que estos puntos serían rentables para las estaciones de servicio en la próxima década?

- No somos partidarios de coaccionar la libertad de empresa porque

puede suponer el cierre de empresas y/o la pérdida de empleos y, además, porque atenta contra un principio básico que nos hemos dado y que recoge la Constitución española.

Unión de Petroleros Independientes

La Unión de Petroleros Independientes (UPI) cumplirá su 25º aniversario el próximo mes de marzo. ¿Qué aspectos destacaría de su trayectoria?

- Creo que en este tiempo, nos hemos consolidado como la voz en España de los operadores no integrados, a base de responder siempre a la convocatoria de las Administraciones y de un trabajo constante y profesional de posicionamiento a pesar de nuestra limitada infraestructura. Esto ha sido posible gracias a la implicación de los asociados en el quehacer de la asociación.

“En este tiempo, nos hemos consolidado como la voz en España de los operadores no integrados”

Con todo lo que ha representado y representa el papel crucial del petróleo en el progreso mundial y en los avances de todo tipo a nivel industrial, económico, social y personal ¿considera que está suficientemente reconocido?

- Sin el petróleo no puede entenderse el desarrollo económico de las sociedades modernas ni el bienestar social generalizado. Ha sido positivo e indispensable en un momento dado de la Historia de la humanidad.

Todo eso ahora se olvida, pero tampoco pedimos que se recuerde; sólo pedimos que no se caiga en la demagogia de demonizar el petróleo y que se aborde la transición energética de manera objetiva.

Teniendo en cuenta las actuales condiciones de mercado y la agresividad de precios por parte de las gasolineras *low cost*, ¿las compañías integradas en UPI se han visto obligadas a modificar la estrategia comercial en alguna de sus estaciones hacia el régimen desatendido?

- Claro que lo hemos acusado y por eso hemos reaccionado desarrollando ambos modelos de negocio, pero también renovando y potenciando la estación de servicio tradi-



cional en el sentido descrito anteriormente.

¿Contemplan al día de hoy el suministro de autogás a vehículos en las redes de estaciones de servicio de las siete compañías asociadas en UPI?

- Actualmente el GLP ya se encuentra presente en el portafolio de negocio de varias de nuestras compañías asociadas.

¿Desearía añadir algún aspecto relevante no abordado en esta entrevista?

- Destacaría que las compañías de UPI, a la vez que piden una transición energética racional y equilibrada, también buscan adaptarse a ella diversificando su negocio y ampliándolo a energías alternativas.

Por último, me gustaría agradecer a MUNDI-PETROL esta oportunidad y felicitar a esta publicación por haber mantenido el interés a lo largo de los años.

“Sólo pedimos que no se caiga en la demagogia de demonizar el petróleo y que se aborde la transición energética de manera objetiva”