

BALANCE ENERGÉTICO 2018 Y PERSPECTIVAS 2019

¿QUIÉNES SOMOS?



AOP está integrada por empresas que comercializan productos petrolíferos en España y poseen capacidad de refinación en Europa.

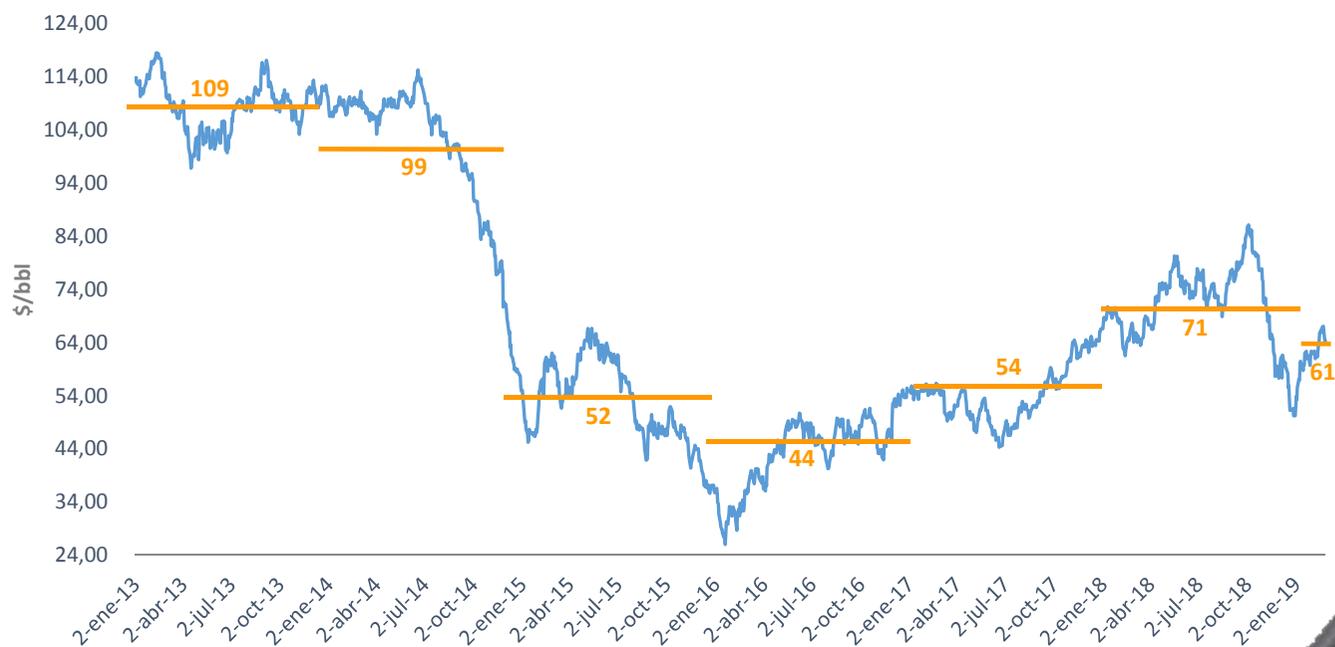
AOP realiza el seguimiento de la legislación petrolera, fiscal y medioambiental, y mantiene una estrecha colaboración con las autoridades competentes de la Administración sobre todo en lo que afecta a la calidad de los productos y la seguridad del suministro.



PRECIO DEL CRUDO



COTIZACIÓN INTERNACIONAL BRENT



PRODUCCIÓN DE LAS REFINERÍAS ESPAÑOLAS

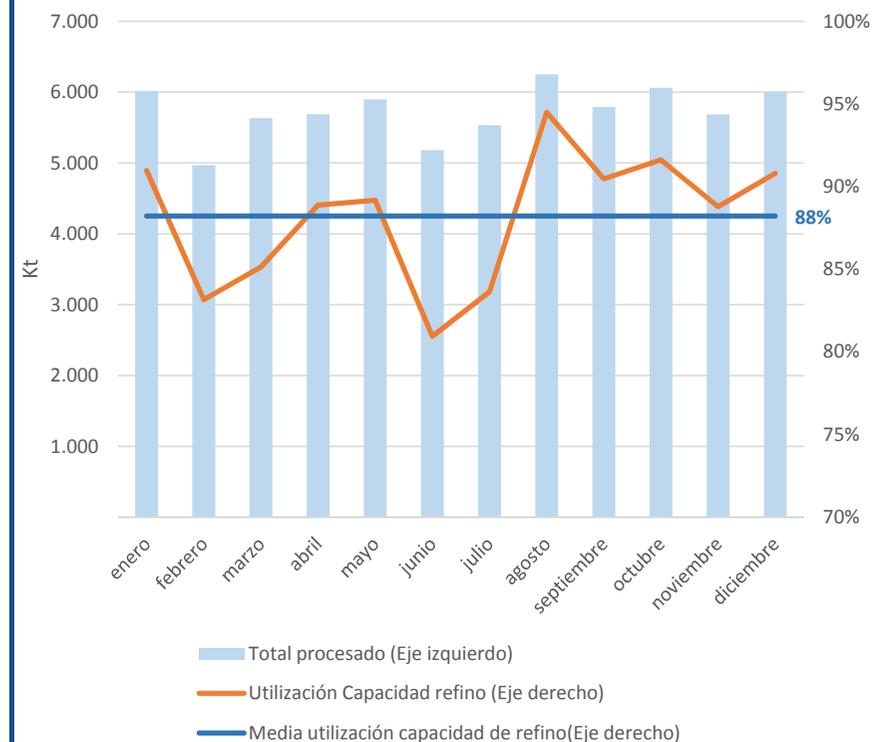


CRUDO Y MATERIAS PRIMAS PROCESADOS

CRUDO Y MATERIAS PRIMAS PROCESADOS



GRADO DE UTILIZACIÓN DE LA CAPACIDAD DE REFINO 2018

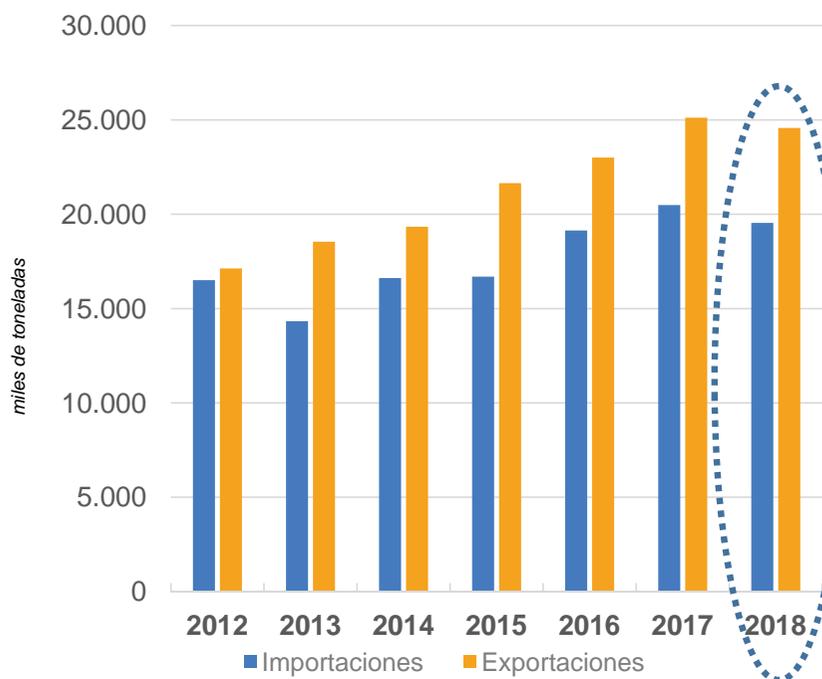


SALDO NETO EXPORTADOR

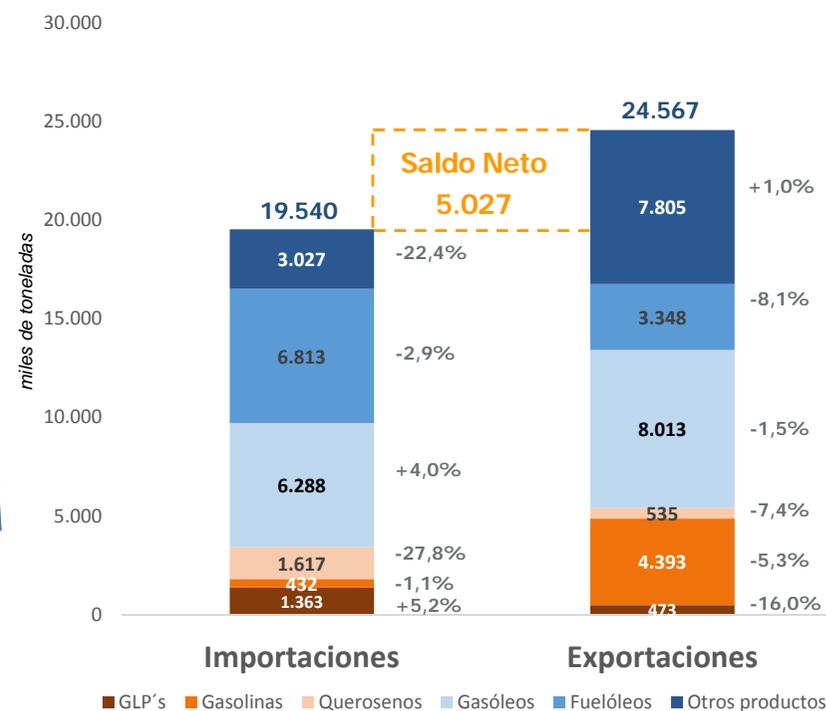


EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS

Comercio exterior de productos petrolíferos



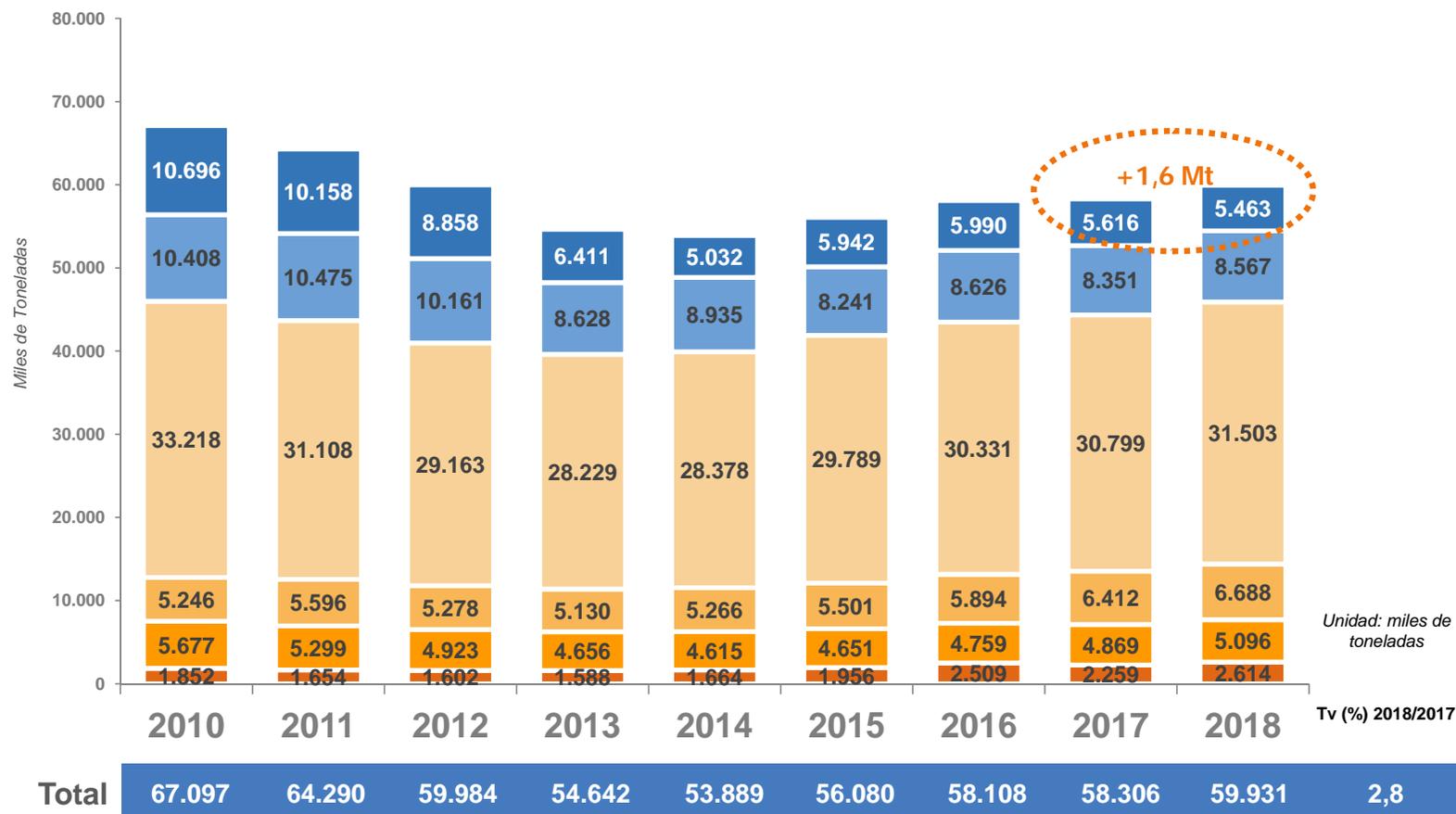
Comercio exterior por productos 2018



CONSUMO DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS



DEMANDA DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS EN ESPAÑA

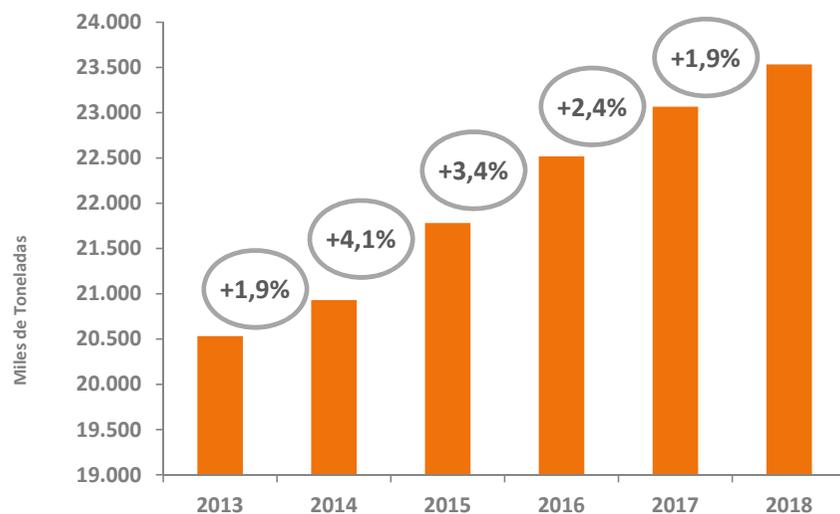


CONSUMO DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS

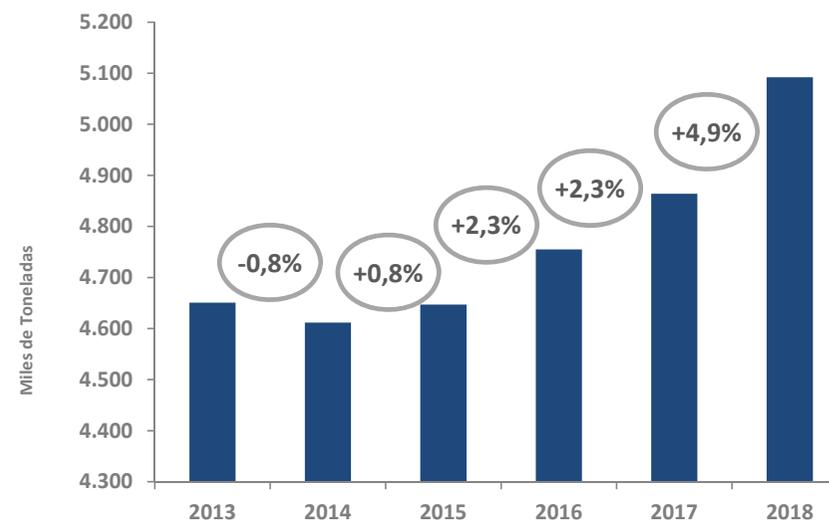


EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE CARBURANTES DE AUTOMOCIÓN

GASÓLEOS AUTO



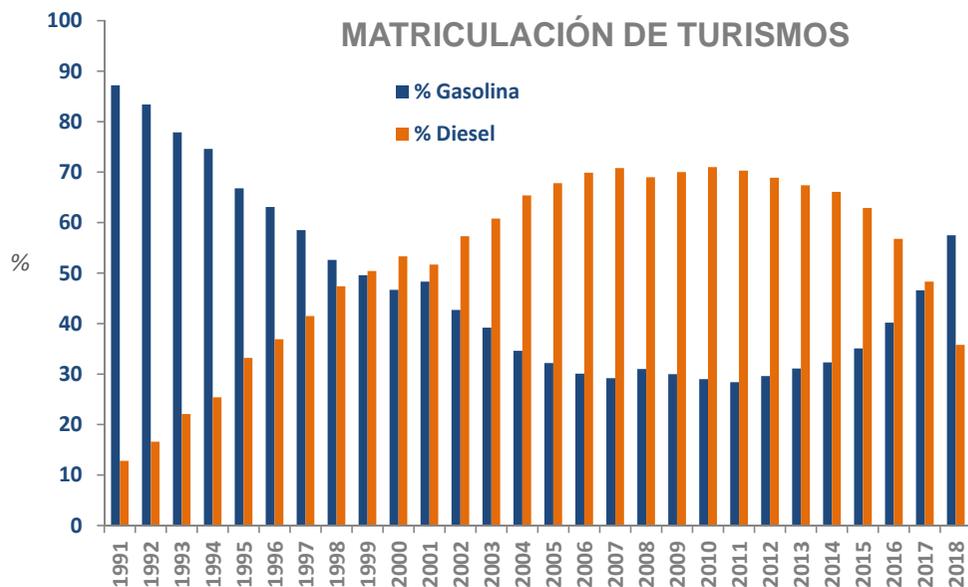
GASOLINAS AUTO



CONSUMO DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS

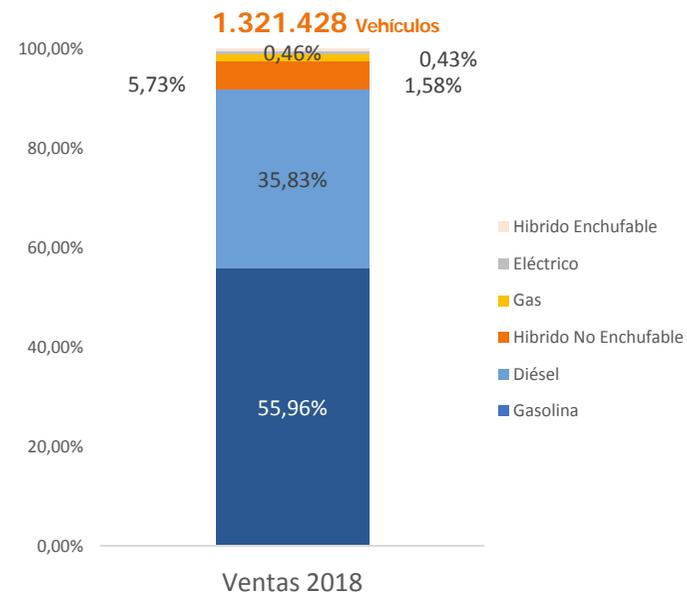


EVOLUCIÓN DE LA MATRICULACIÓN DE TURISMOS



En 2018 se matricularon en España más de **1,3 millones** de turismos, **+7%** respecto a 2017

En España el **60%** de los vehículos tiene una antigüedad de más de 10 años, y el **15%** más de 20 años

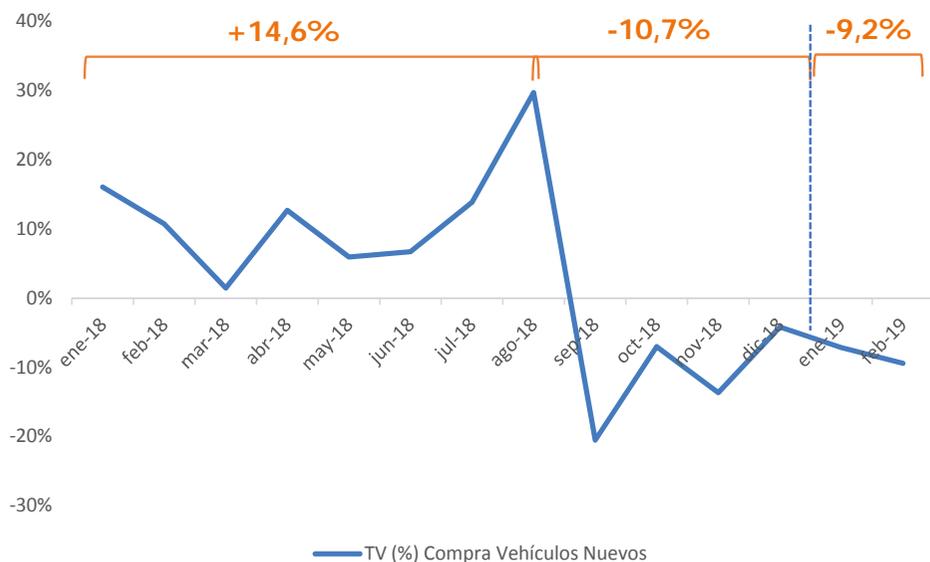


EL COSTE DE LA INCERTIDUMBRE



EVOLUCIÓN DE LA MATRICULACIÓN DE TURISMOS

Evolución de las ventas de vehículos nuevos en 2018



Fuente: DGT Y ANFAC

ABC ECONOMÍA

España • Internacional Economía • Sociedad Madrid • Familia • Opinión • Deportes • Gente • Cultura • Ciencia Historia Viajar • Play • Summum • Más

ABC MOTOR ECONOMÍA Novedades Pruebas Reportajes Coche del Año

Los fabricantes vaticinan la pérdida de miles de empleos si prospera el veto del Gobierno a los coches de combustión

EM España Comunidad Valenciana

EMPLEO

El nuevo ERE temporal en Ford afectará a 6.000 trabajadores

NOA DE LA TORRE
Valencia

Lunes, 4 marzo 2019 - 16:38

f t e

Ver 1 comentario

El ERTE será de 6 días y UGT demandará que se garantice el 80% del salario bruto



MENÚ BUSCAR elPeriódico EDICIÓN CATALUNYA EDICIÓN GLOBAL INICIAR SESIÓN

ECONOMÍA > MOTOR

Las emisiones de CO2 subieron un 1,8% en 2018 por la caída del diésel

La media establecida llegó a los 116,75 gramos por kilómetro tras el incremento de venta de coches de gasolina

La previsión es que la cifra siga aumentando en 2019 por culpa de la mala información sobre las ventajas del diésel

Domingo, 13/01/2019 a las 13:23 CET

WhatsApp Facebook Twitter Messenger Email Print

MARCO ESTRATÉGICO DE ENERGÍA Y CLIMA



“EL MARCO ENERGÍA Y CLIMA PROPORCIONA **CERTIDUMBRE Y CONFIANZA** A TODOS LOS ACTORES ECONÓMICOS Y ACTÚA DE LLAMADA A LA INVERSIÓN PRIVADA, A LA INNOVACIÓN, LA MODERNIZACIÓN INDUSTRIAL Y LA CREACIÓN DE EMPLEO” (PÁGINA 4)

¿Proporcionan **certidumbre y confianza** los ambiciosos objetivos del Marco?

- Objetivo 2020: Reducción del consumo de productos petrolíferos en 2M tep frente a 2015, cuando el consumo ha aumentado en 4M de 2015 a 2018: 6M tep (10%) de caída en la demanda en 2019-20.
- Objetivo 2030: 5 millones de automóviles eléctricos cuando el parque actual es de unos 40 mil, y en el año 2018 se vendieron 6 mil vehículos eléctricos: Ventas de casi 500 mil vehículos eléctricos al año hasta 2030.
- Objetivo 2040: “Se adoptarán las **medidas necesarias**, de acuerdo con la normativa europea, para que los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos sean vehículos con emisiones de 0gCO₂/km”. Si el objetivo es cero emisiones directas, en lugar de sobre el ciclo de vida, ¿está preservando la **neutralidad tecnológica** clave para que la transición energética sea coste eficiente?

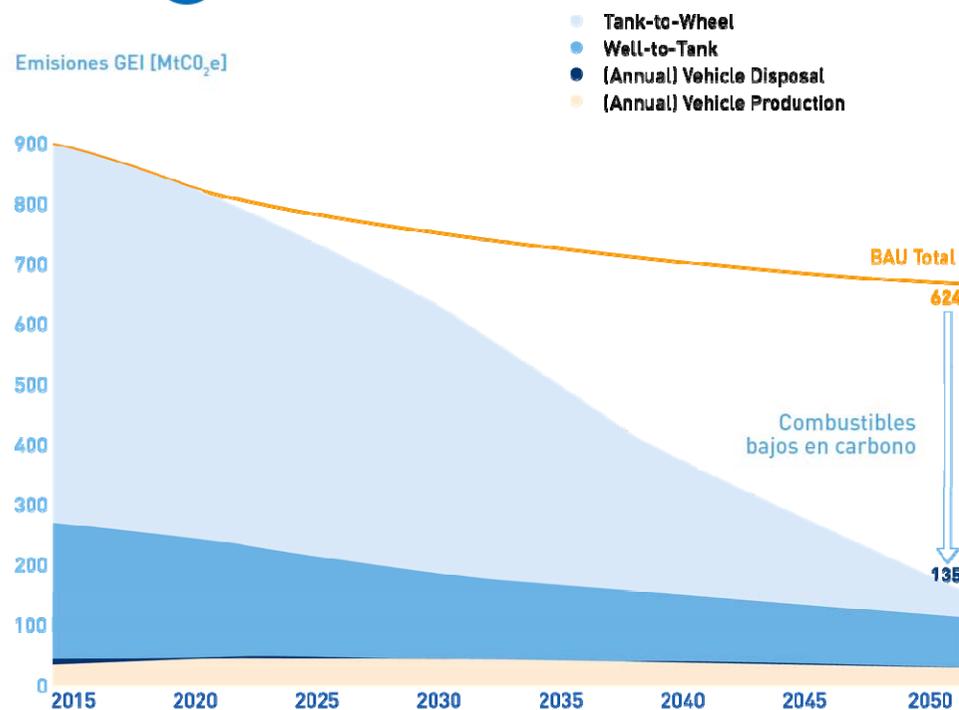
NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA



NO HAY SOLUCIONES ÚNICAS PARA CONSEGUIR EL AHORRO DE EMISIONES
LAS TECNOLOGIAS DEBEN COMPETIR ENTRE SÍ PARA LOGRAR SOLUCIONES COSTE-EFICIENTES



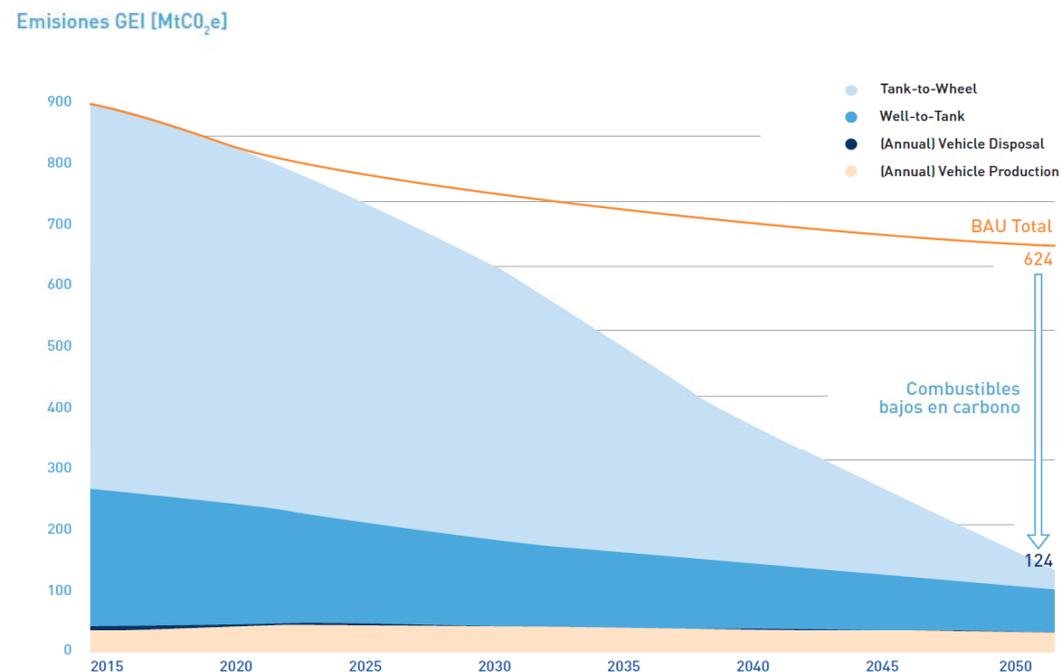
High EV Scenario



En este escenario se alcanzaría en 2050 una reducción de emisiones de GEI del $\approx 87\%$ vs. 2015



Low Carbon Fuels Scenario

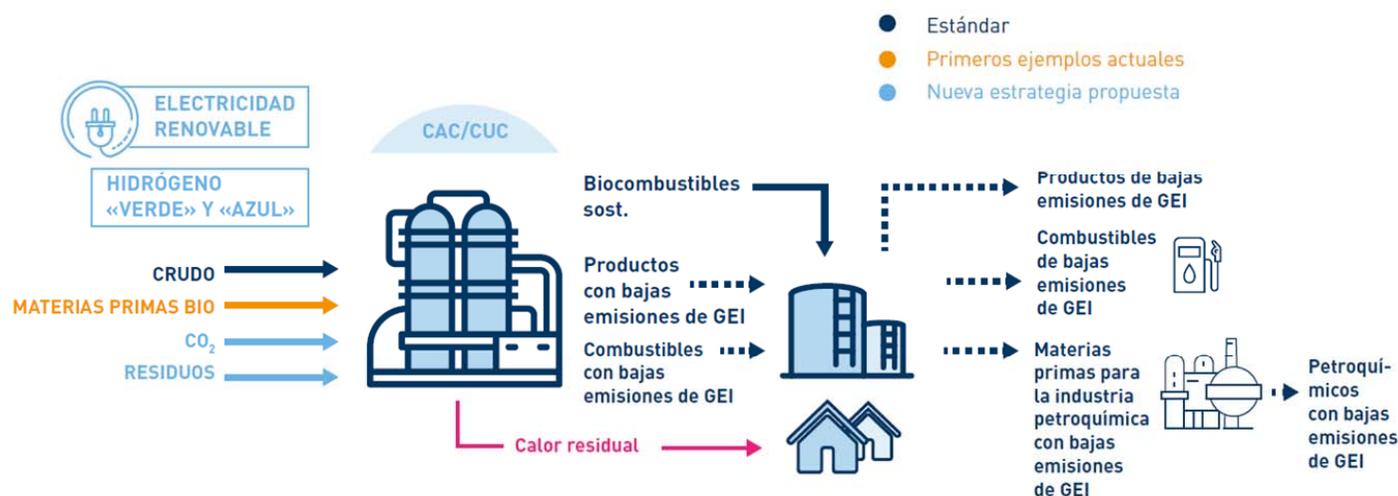


En este escenario la reducción sería también del $\approx 87\%$ en 2050

Fuente: Ricardo « Impact Analysis of Mass EV Adoption and Low Carbon Intensity Fuels Scenarios », Agosto 2018

VISIÓN 2050 DEL REFINO EUROPEO

- El sector del petróleo está absolutamente comprometido con el enorme reto que tenemos por delante: Suministrar las crecientes necesidades de energía que demanda la sociedad para su desarrollo, y reducir las emisiones de GEI.
- Los combustibles líquidos van a seguir siendo necesarios en el futuro ya que constituyen una manera muy eficiente de almacenar y transportar energía. Amplios sectores de la industria y del transporte no podrán prescindir de ellos.
- La industria del refino de la UE está ya inmersa en una transición hacia un futuro de bajas emisiones de CO₂ y ha definido la refinería del futuro a través de la Visión 2050:



- Adaptar las refinerías al escenario de reducción de emisiones del año 2050 requerirá importantes inversiones. Por ello, es necesario un marco regulatorio que proporcione la **certidumbre y confianza** necesaria para la toma de decisiones de inversión a largo plazo: “**Acuerdo Estratégico de la industria del refino**” en el marco de la Agenda Sectorial



www.aop.es