

JUAN ANTONIO CARRILLO DE ALBORNOZ

Presidente de AOP

“LAS REFINERÍAS VAN CAMINO DE CONVERTIRSE EN HUBS MULTIENERGÉTICOS”



La apuesta por la descarbonización, por la migración hacia alternativas verdes, dentro de una demanda social, medioambiental y económica, determinar el camino que la industria del refino ha emprendido desde hace unos años, y que los nuevos vientos de recuperación que ya se dibujan puede incentivar y fortalecer. Para el presidente de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), el futuro de su organización pasa por mostrar a la sociedad su confianza y voluntad para conseguir dicha transformación.

Redacción Industria Química

El 15 de abril se presentó el Balance Energético 2020, con reducciones de consumo del 18,5 %. ¿Qué previsiones manejan para este primer semestre de 2021?

Una vez que se han acabado las restricciones por el fin del estado de alarma, estamos constatando que el aumento de la movilidad interprovincial ha incrementado la demanda de carburantes. Las refinerías del territorio español han incrementado su producción para suplirla, si bien esperamos que durante los meses estivales sea más fuerte. Las previsiones de consumo para este primer semestre continúan oscilando entre el -20 % y -10 % respecto al

año pasado, y no es muy probable que recuperemos los niveles de antes de marzo de 2020 a corto plazo.

En esta misma presentación Vd. indicaba que las empresas integradas en la AOP comenzarían a desarrollar proyectos de descarbonización. ¿Podría ampliarnos un poco más esta información? ¿A qué proyectos se refiere?

Cada asociada ha diseñado sus propias estrategias, pero todas tienen como marco la Estrategia para la Evolución hacia los Ecocombustibles, y un punto en común: un incremento significativo en las inversiones en tecnologías reno-

vables como el hidrógeno verde o la producción de biocombustibles avanzados. Así, se están convirtiendo en compañías energéticas integradas con el objetivo de alcanzar la neutralidad de emisiones. Esto implica en ocasiones ciertas desinversiones en activos no estratégicos, además de la reducción y neutralización de las emisiones en los activos estratégicos tradicionales de petróleo y gas.

Algunos ejemplos son la construcción de un electrolizador de 20 megavatios en la refinería de BP en Castellón para reemplazar el hidrógeno gris por hidrógeno verde. En Cepsa están ultimando su estrategia verde, mientras que siguen

llevando a cabo proyectos de eficiencia energética, importantísimos para la descarbonización de nuestra industria. Por su parte, Eni duplicará su capacidad de biorrefinación para 2024, invirtiendo en proyectos de captura y almacenamiento de CO₂, utilizando hidrógeno verde y aumentando su capacidad de energías renovables. Y Repsol ha iniciado proyectos en la refinería de Cartagena y en el puerto de Bilbao para fabricar diferentes tipos de ecocombustibles a partir de hidrógeno verde, CO₂ y residuos que supondrán un ahorro de emisiones en los productos de 900.000 toneladas de CO₂ al año y un impulso a la economía circular.

En líneas generales, ¿en qué momento se encuentra su propuesta de Estrategia para la Evolución hacia los Ecocombustibles?

Presentamos la Estrategia en 2019, y desde entonces hemos visto cómo los planes se han empezado a convertir en hechos. A pesar de las reducciones en el consumo y la crisis económica, en el último semestre de 2020 nuestras asociadas empezaron a materializar la visión de la Estrategia con los proyectos antes mencionados. Nuestra estrategia implica el desarrollo de rutas tecnológicas como el hidrógeno verde o la captura y utilización del CO₂ para la fabricación de combustibles sintéticos, o la producción de biocombustibles avanzados a partir de residuos, que irán sustituyendo al petróleo en los productos energéticos. El camino a refinerías que actúen como *hubs* energéticos es largo, pero ya se está pavimentando para que sea posible crear una cadena de valor industrial moderna que garantice el suministro de productos energéticos de manera fiable y que, al mismo tiempo, cumpla con los objetivos de neutralidad climática.

¿La nueva situación creada por la crisis sanitaria ha modificado de alguna forma los objetivos marcados en esta propuesta de trabajo?

No. Pese a la incertidumbre y el descenso en el consumo, la industria del refino ha demostrado su capacidad

y resiliencia para adaptarse a las circunstancias. Por mucho que cambien las condiciones, nuestro objetivo no lo hará. Gracias a las inversiones que se han realizado a lo largo de los años y nuestro know-how tecnológico, hemos podido participar en los esfuerzos de la descarbonización, a la vez que con nuestra actividad hemos generado empleo y bienestar, aportando al crecimiento de España en el contexto de la recuperación económica. Aunque nuestro compromiso con aplicarla es firme y no se ha visto afectado por la pandemia, la recién aprobada Ley de Cambio Climático nos limita el campo de acción al apostar por una medición de emisiones directas. Esto puede dificultar nuestra labor en el aseguramiento de la sostenibilidad de la industria y el empleo.

El hidrógeno verde constituye uno de los objetivos estrella de esta estrategia. ¿Cómo considera que está evolucionando esta tecnología, en un momento en el que se están abriendo tantos frentes a nivel de las diferentes comunidades? ¿No se debería trabajar desde ámbitos más generales, nacionales?

Ha sido a partir de la presentación de la estrategia europea para el hidrógeno y la Hoja de Ruta del Hidrógeno cuando los proyectos de diferentes sectores empresariales han empezado a proliferar. Tenemos ya un marco nacional de actuación que incentiva el despliegue del hidrógeno para que haya un desarrollo de las cadenas de valor industriales, se genere empleo y crezca la economía, a la vez que disminuyen las emisiones. Contar con una guía a nivel europeo y español no deja de aportar una determinada seguridad para las inversiones en esta área, ya que constatamos por dónde van las políticas y por dónde puede haber más ayudas, teniendo en cuenta que los Fondos Europeos están ligados a proyectos verdes.

La I+D+i energética está dando pasos agigantados, si bien es verdad que en el desarrollo de tecnologías como estas se necesitan cuantiosísimas inversiones

y tiempo para que sean proyectos que tengan viabilidad económica. Es aquí donde la regulación desempeña un papel muy relevante para el despliegue del hidrógeno y la economía circular. Contar con un marco normativo estable y a la vez flexible es fundamental para poder adaptarse de forma ágil a las necesidades de los desarrollos tecnológicos.

La voluntad y la determinación de que el hidrógeno verde sea una palanca de descarbonización y de recuperación económica se puede palpar, lo que es una excelente noticia que nos beneficiará como país. Mientras tanto, el hidrógeno azul o de bajas emisiones es una solución intermedia que logra las emisiones netas cero al utilizar la captura y almacenamiento de carbono para evitar liberar más emisiones a la atmósfera.

El 7 de abril se constituyó con el MITECO el Grupo de Trabajo Técnico del Refino para avanzar en la descarbonización del sector. En líneas generales, ¿qué objetivos pretende este grupo de trabajo?

La creación de un espacio de diálogo con el Gobierno era una de las propuestas de actuación incluidas en nuestra Estrategia para defender nuestra competitividad e impulsar su mejora. Nuestro objetivo principal es consensuar con la Administración un plan de apoyo integral a la transformación del refino para garantizar la sostenibilidad medioambiental y económica de nuestra industria en el marco de la transición energética.

Hemos empezado ya a trabajar en tres ejes: los desarrollos regulatorios, el impulso a la innovación tecnológica y el fomento de la economía circular y los mecanismos de financiación necesarios para impulsar las inversiones.

El desarrollo del sector logístico está derivando en un crecimiento importante del transporte pesado. ¿Cómo podrán mantener esta tendencia con las restricciones o evolución del diésel?

En 2020 vimos cómo el consumo de gasolinas descendía en mayor medida

que los gasóleos como consecuencia de las restricciones. El impacto sobre el diésel fue menor precisamente porque el transporte de mercancías por carretera se ha visto incrementado debido al comercio electrónico, y usan mayoritariamente ese combustible. Ante esta tendencia que va a seguir en auge, los ecocombustibles, concretamente los biocombustibles avanzados, van a tener un papel importante. Ya llevamos tiempo incorporándolos a los carburantes actuales, pero, ante la necesidad de disminuir las emisiones en el transporte, adquirirán cada vez más relevancia. Los ecocombustibles ya están disponibles, son compatibles con los motores actuales y son la única solución viable para sectores de la movilidad difíciles de descarbonizar, como el marítimo, el pesado y el aéreo.

¿De qué forma puede afectar al sector petrolquímico el previsible descenso del consumo de derivados del petróleo dirigido al transporte de carretera?

La COVID-19 ha supuesto un punto de inflexión para el consumo, y es muy improbable que se recuperen los niveles prepandémicos debido a los objetivos de neutralidad climática y a la eficiencia de los vehículos nuevos. Sin embargo, ha habido un ligero aumento de los consumos en los materiales destinados a la industria petrolquímica por el incremento de los productos sanitarios y de protección personal, como mascarillas, guantes o geles hidroalcohólicos.

Nuestro sector lleva más de 25 años invirtiendo en su modernización y desarrollo de tecnologías para hacer los procesos y productos más sostenibles. Las refinerías van camino de convertirse en *hubs* multienergéticos, en los que residuos de distinta naturaleza, como los residuos sólidos urbanos y los que proceden de biomasa, los plásticos usados, junto con el CO₂ capturado y el hidrógeno verde, van a ser materias primas para la producción de ecocombustibles y para la petrolquímica. Aunque el petróleo seguirá teniendo un papel predominante en esta última, cabe destacar el esfuerzo que está

realizando la industria petrolquímica al incorporar en sus procesos materiales reciclados, principalmente distintos tipos de plásticos que, de otra manera, permanecerían en vertederos. De esta manera se reduce la huella de carbono de un sinnúmero de bienes necesarios para la sociedad y para otras industrias de gran importancia en la economía española, como la automoción, la industria alimentaria, las infraestructuras o el sector sanitario entre otros.

La captura de CO₂ en las refinerías, por ejemplo, contribuirá también a la descarbonización de la petrolquímica, que podrá introducir carbono reciclado en sus productos.

¿Qué supondrá y de qué forma puede afectar el Plan de Recuperación a todas las iniciativas emprendidas por el sector de operadores de productos petrolíferos? ¿Qué líneas de trabajo se verán más beneficiadas por dicho plan?

El Plan de Recuperación contribuirá a que nuestros proyectos de transición energética se aceleren para conseguir ser una industria más sostenible. Aunque está muy orientado a la electrificación de la movilidad y limita alternativas viables y ya disponibles como los ecocombustibles, supone una oportunidad para desplegar las rutas tecnológicas relacionadas con el hidrógeno verde y con la producción de biocombustibles avanzados, que pasa por la necesaria mejora de la gestión de residuos para cerrar el círculo de la economía circular. Tenemos que seguir trabajando para demostrar que el potencial tecnológico del sector y nuestra voluntad descarbonizadora pueden hacer mucho para conseguir una recuperación económica verde que mantenga la competitividad de la industria y la generación de empleo.

Con la aprobación por el Congreso de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, ¿cómo considera que afectará esta legislación a la evolución de la industria del refino?

Siempre hemos defendido la necesi-

dad de un marco regulatorio estable para avanzar en la transformación del sector e impulsar las inversiones que se requieren para ello y que, además, suponen una verdadera oportunidad de crecimiento. Por ello, creemos que su aprobación es positiva. Sin embargo, la redacción de determinados aspectos, como la medición de emisiones directas en la movilidad ligera, limita las posibilidades que la industria tiene para alcanzar la neutralidad climática. La ley apuesta fundamentalmente por la electrificación del parque de automóviles, sin tener en cuenta otras vías de descarbonización, como los ecocombustibles. Si se incluyen en el transporte pesado marítimo y aéreo, ¿por qué no en el parque de vehículos actual?

La consecuencia directa es que no podemos asegurar la sostenibilidad de la industria del refino español ni de los 200.000 empleos que generan las refinerías y la red de distribución. Y, lógicamente, se merma nuestra posibilidad de contribuir al desarrollo económico y la creación de empleo de calidad.

Aún así, no renunciamos a formar parte de la solución al cambio climático: continuaremos suministrando combustibles cada vez más bajos en carbono mientras la regulación lo permita y se sigan demandando.

En su intervención del pasado 15 de abril definía al sector del refino como “responsable y resiliente”. Y, dentro de esa capacidad de resiliencia, en el plazo de dos años que dura su presidencia ¿cómo se imagina la AOP de ese momento?

Me la imagino adaptándose a las distintas situaciones de cada momento, como se ha hecho hasta ahora, y mostrando a la sociedad que la voluntad del refino de una transformación verde que evoluciona sus procesos y productos se puede materializar. Nuestras asociadas ya han presentado muchos proyectos hasta ahora, y lo que vamos a constatar es su puesta en marcha y potencial descarbonizador. ■