EL ECONOMISTA (ENERGIA)
MADRID
31/01/13
Prensa: Otra
Tirada: 32.274 Ejemplares
Difusión: 20.959 Ejemplares
Cód: 66566338
Página: 25
Sección: OTROS Valor: 9.791,00 € Área (cm2): 635,4 Ocupación: 99,91 % Documento: 1/3 Autor: ALBA BRUALLA Núm. Lectores: 75000

carburantes

	ESPAÑA	AUSTRIA	BÉLGICA	BULGARIA	CHIPRE	REP.CHECA	DINAMARCA	ESTONIA	FINLANDIA
Gasolina	1,423€	1,407€	1,574€	1,281€	1,363€	1,374€	1,695€	1,329€	1,612€
Gasoil	1,377€	1,384€	1,423€	1,301€	1,425€	1,392€	1,480€	1,369€	1,534€

BRUSELAS obligará a instalar 80.600 puntos de recarga eléctrica en España

La Directiva de la UE sobre Biocombustibles presenta un ambicioso paquete de medidas para garantizar la creación de estaciones de combustible alternativas en toda Europa



THINKSTOCK

ALBA BRUALLA

La Comisión Europea pretende dar un paso más en su objetivo de reducir las emisiones de CO2 con la nueva propuesta de Directiva sobre Biocombustibles, cuya estrategia se basa en la movilidad alternativa. Se trata de un ambicioso paquete de medidas obligatorias para garantizar la creación de estaciones de combustible alternativas en toda Europa, con normas comunes de diseño y utilización.

Si finalmente el Parlamente Europeo aprueba esta norma, España, que hasta el momento cuenta únicamente con un total de 1.356 estaciones de recarga, tendría que instalar 80.644 puntos más en los próximos siete años para cumplir con el mínimo de 82.000 establecido por la Directiva.

Se trata de una cifra bastante desorbitada si tenemos en cuenta que el parque español de coches eléctricos sigue siendo reducido. Sin ir más lejos, en 2011 se vendieron únicamente 367 vehículos de este tipo, y aunque en 2012 las matriculaciones crecieron un 19 por ciento, el año se cerró con 437 coches eléctricos más en las calles. Al parecer estas cifras no suponen un problema para España, ya que sus previsiones son optimistas, esperando que en 2020 circulen por nuestro país 2,5 millones de estos vehículos *verdes*.

EL ECONOMISTA (ENERGIA)
MADRID
31/01/13
Prensa: Otra
Tirada: 32.274 Ejemplares
Difusión: 20.959 Ejemplares
Cód: 66566338
Página: 26
Sección: OTROS Valor: 9.791,00 € Área (cm2): 635,4 Ocupación: 99,91 % Documento: 2/3 Autor: ALBA BRUALLA Núm. Lectores: 75000

carburantes	MALTA	PAÍSES BAJOS	POLONIA	PORTUGAL	RUMANIA	ESLOVAQUIA	ESLOVENIA	SUECIA	REINO UNIDO
Gasolina	1,470€	1,744€	1,306€	1,599€	1,295€	1,503€	1,501€	1,691€	1,588€
Gasoil	1,380€	1,455€	1,322€	1,429€	1,357€	1,431€	1,395€	1,689€	1,680€

En 2010 el Gobierno también realizó estimaciones, concretamente indicó que en 2012 España contaría con un parque de coches eléctricos que rondaría los 50.000 vehículos, pero la realidad ha sido muy distinta.

Según la Comisión Europea, las causas de que este mercado no termine de despegar es que, hasta ahora, la atención se ha focalizado en los vehículos y los combustibles, sin tener en cuenta la distribución de los mismos, además de que los "esfuerzos por proporcionar incentivos han sido insuficientes y no estaban coordinados".

Los obstáculos a los combustibles 'limpios'

Concretamente la problemática de los biocombustibles es definida por la CE como un "circulo vicioso", ya que estos carburantes se ven afectados por tres obstáculos principales: el alto coste de los vehículos, la escasa aceptación de los consumidores y la falta de estaciones para recargar y repostar. "Por un lado, no se construyen estaciones para repostar porque no hay bastantes vehículos. Los vehículos no se venden a precios competitivos porque no hay bastante demanda. Los consumidores no compran los vehículos porque son caros y no hay estaciones". Por eso, la Comisión ha propuesto un paquete de objetivos obligatorios para los Estados miembros sobre un mínimo de infraestructuras para los combustibles *limpios* como la electricidad, el hidrógeno y el gas natural, así como normas comunes para toda la UE sobre el equipamiento necesario.

Entre las principales medidas propuestas, además del mínimo obligatorio de puntos de recarga, que contarán con un enchufe común de tipo 2, destaca la creación de una red de estaciones de hidrógeno con normas comunes, lo que garantizará la movilidad de los vehículos que usen este combustible, en los 14 Estados miembros que disponen actualmente de una red para el hidrógeno.

Otra de las medidas, que en este caso afecta al gas natural licuado (GNL) que utilizan los camiones, propone que, de aquí a 2020, se instalen estaciones para repostar cada 400 kilómetros en las carreteras de la red principal transeuropea. Este combustible se utiliza también para el transporte marítimo y fluvial, sin embargo la infraestructura para que los barcos reposten GNL se halla en una fase muy inicial. Para darle impulso, la Comisión propone que se instalen estaciones para repostar GNL en los 139 puertos marítimos y fluviales de la red principal transeuropea de aquí a 2020 y 2025, respectivamente.

En el caso del gas natural comprimido, combustible que actualmente utilizan un millón de vehículos, lo que representa el 0,5 por ciento de la flota, la propuesta de la Comisión garantiza que en toda Europa se implanten puntos de repostaje con una distancia máxima de 150 kilómetros entre sí.

Respecto a los biocarburantes, que ya suponen casi el 5 por ciento del mercado, la Comisión indica que su "sostenibilidad constituirá un reto clave". De hecho, el pasado mes de octubre, para reducir los efectos de la producción de estos en el clima, propuso limitar la reconversión mundial de tierras con miras a la producción de biocombustibles e incrementar los beneficios climáticos de los *bio*, empleados en la UE.

Puntos de recarga de electricidad y vehículos por Estado

	PUNTOS DE RECARGA 2011	OBJETIVOS PARA 2020*	PREVISIONES VEHÍCULOS ELÉCTRICOS PARA 2020
Austria	489	12.000	250.000
Bélgica	188	21.000	-
Bulgaria	1	7.000	-
República Checa	23	13.000	-
Alemania	1.937	150.000	1.000.000
Dinamarca	280	5.000	200.000
Estonia	2	1.000	-
Grecia	3	13.000	-
Francia	1.600	97.000	2.000.000
Hungría	7	7.000	-
Irlanda	640	2.000	350.000
Italia	1.350	125.000	130.000**
Luxemburgo	7	1.000	40.000
Letonia	1	2.000	-
Países Bajos	1.700	32.000	200.000
Polonia	27	46.000	-
Portugal	1.350	12.000	200.000
España	1.356	82.000	2.500.000
Eslovaquia	3	4.000	-
Eslovenia	80	3.000	14.000
Suecia	–	14.000	600.000
Reino Unido	703	122.000	1.550.000

(*) El número de puntos de recarga accesibles al público es el 10 % del total de puntos de recarga.
(**) Para 2015
Fuente: Comisión Europea. elEconomista

EL ECONOMISTA (ENERGIA)
MADRID
31/01/13
Prensa: Otra
Tirada: 32.274 Ejemplares
Difusión: 20.959 Ejemplares
Cód: 66566338
Página: 27
Sección: OTROS Valor: 9.781,00 € Área (cm2): 634,8 Ocupación: 99,81 % Documento: 3/3 Autor: ALBA BRUALLA Núm. Lectores: 75000

carburantes

	FRANCIA	ALEMANIA	GRECIA	HUNGRÍA	IRLANDA	ITALIA	LETONIA	LITUANIA	LUXEMBURGO
Gasolina	1,554€	1,608€	1,702€	1,411€	1,607€	1,759€	1,373€	1,377€	1,344€
Gasoil	1,380€	1,465€	1,416€	1,430€	1,553€	1,700€	1,360€	1,342€	1,253€

Después de leer cuales son los objetivos de esta Directiva es inevitable pensar en la inversión que será necesaria para llevarlos a cabo. En este sentido, la Comisión indica que los Estados miembros podrán aplicar estos cambios sin que ello suponga necesariamente realizar gasto público, cambiando la normativa local para fomentar la inversión y la participación del sector privado.


THINKSTOCK

La polémica de los 'bio'

Al margen de la nueva Directiva, los biocombustibles están dando mucho que hablar en España, al menos, entre los empresarios del sector de las estaciones de servicio. Así lo explica Mariano Aguayo, abogado especializado en el sector, que explica que "las petroleras podrían haber estado cobrando un sobre precio a las estaciones a cuenta de los biocombustibles".

Según Aguayo, hasta el 31 de diciembre de 2011, las compañías petroleras en España, venían incluyendo un 7 por ciento, aproximadamente, de combustibles *bio* a gasolinas y gasóleos tradicionales. "Por tanto las estaciones de servicio recibían en cada cuba tipo de 30.000 litros unos 2.000 litros de biocombustible mezclado con el tradicional".

El abogado indica que los biocombustibles tenían tipo 0 de impuestos especiales. De este modo, en la gasolina y gasóleo, su precio final se componía del precio del producto, más el delta para la petrolera, costes de transporte, Cores y otros menores, más impuestos especiales, más IVA. Mientras que en los *bio*, el precio se debería componer de las mismas partidas menos los impuestos especiales por ir al tipo 0.

Según Aguayo, "algunas petroleras bajo la imposición de contratos de suministro en exclusiva, de obligado cumplimiento mercantil para las estaciones de servicio, contratos llamados en el sector *platt´s*, han venido cobrando lo mismo a las estaciones de servicio por los *bios* que por los tradicionales, quedándose las petroleras con la parte del precio que en el caso de los combustibles tradicionales correspondían a los impuestos especiales, o al menos con la diferencia del precio bruto del *bio* y el precio de combustibles tradicionales más impuestos especiales".

Esta situación desapareció al equipararse el tipo aplicable a los impuestos especiales de los combustibles *bio* a partir del 1 de enero, pero ahora las petroleras "pretenden una subida generalizada del precio de sus servicios a las gasolineras".

En este sentido, Mariano Aguayo explica que con motivo de del fin de la exención fiscal a los biocarburantes, las petroleras "pretenden ahora incrementar la comisión, llamada delta, que cobran por litro a la estación de servicio, para suplir el sobreprecio que de la manera antes descrita se ha venido produciendo". "De hecho son varias las compañías que han enviado una carta a su red de estaciones suministradas en contrato de reventa, en la cual, le anuncian una subida unilateral y no consensuada de su precio".