



Newsletter



aevecar

Agrupación Española de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles

Noticias

Boletín N°2357

23 de septiembre de 2020

- Normativa Trabajo a distancia
- Diferencia precio entre diésel y gasolina, en máximos desde septiembre 2017
- AOP propone impulsar cualquier forma de hidrógeno que reduzca emisiones
- El Gobierno busca impulsar hidrógeno sin que sea ayuda de Estado
- ¿Es el hidrógeno clave en transición energética con 9.000 millones en juego?
- Iberdrola crea una división de negocio de hidrógeno verde
- Airbus presenta sus primeros aviones impulsados por hidrógeno para 2035
- Vídeo - Dentro del laboratorio español que desarrolla hidrógeno
- La industria rechaza la alternativa de Ribera a la interrumpibilidad

 La CNMC prepara una bajada de los peajes del gas desde el 1 de octubre

Normativa Trabajo a distancia

- Real Decreto-ley 28/2020, de 22 de septiembre, de trabajo a distancia.
 - PDF (BOE-A-2020-11043 - 43 págs. - 739 KB)

FUENTE: AGAVECAR

Volver a los titulares



Diferencia precio entre diésel y gasolina, en máximos desde septiembre 2017

La diferencia de precio entre el diésel y la gasolina se sitúa actualmente en los 12,2 céntimos por litro, lo que supone su mayor nivel en tres años, desde septiembre de 2017, cuando superaba también los 12 céntimos.

Según los datos del boletín petrolero que elabora la Comisión Europea, con respecto a marzo de 2019, cuando alcanzó su mínimo histórico con 3,2 céntimos, dicha diferencia se ha casi cuadruplicado.

Anteriormente, el precio de la gasolina se había ido acercando de forma casi continua al del diésel desde agosto de 2018, cuando se situaba en 10 céntimos por litro hasta alcanzar ese mínimo de 3,2 céntimos.

De forma previa a esa caída, el diferencial de coste de ambos carburantes se venía manteniendo en un rango de entre 9 y 11 céntimos desde septiembre de 2017 hasta que empezó a caer en agosto del año siguiente.

[Si quiere seguir leyendo la noticia pinche AQUÍ](#)

FUENTE: EXPANSIÓN

[Volver a los titulares](#)



AOP propone impulsar cualquier forma de hidrógeno que reduzca emisiones



Desde el convencimiento de que el hidrógeno será un valioso vector energético, particularmente en transporte de larga distancia, aviación o industria intensiva en procesos de alta temperatura, la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) ha presentado sus propuestas de mejora de la redacción de la Hoja de Ruta del Hidrógeno Verde durante el periodo de consulta pública, cerrado el pasado 11 de septiembre. En sus alegaciones solicita **que se contemple la producción de todas las formas de hidrógeno de bajas emisiones (también llamado azul) como un paso necesario para el despliegue de un mercado español del hidrógeno renovable (conocido como verde).**

En palabras de Luis Aires, presidente de AOP: *"Con nuestras alegaciones queremos ir a más y ampliar el alcance de la hoja de ruta. Nuestro objetivo es evitar distorsiones en el mercado europeo y posibles pérdidas de competitividad para la industria española como resultado de restringir las vías de producción de hidrógeno a las que sí podrían acceder otros países de la UE. Toda tonelada de CO2 evitada es igual de buena independientemente de cómo se consiga, así que no hay razón para esperar años a que una tecnología madure cuando tenemos otras disponibles ahora".*

Esta medida no solo armonizaría la normativa española con la estrategia europea para el hidrógeno renovable ("Una Estrategia para el Hidrógeno para una Europa Climáticamente Neutra"), que sí incluye el hidrógeno de bajas emisiones, y respetaría el principio de neutralidad tecnológica, sino que también permitiría cumplir con objetivos de reducción de emisiones de CO2 a corto y medio plazo.

Incluyendo esta vía, se podrían dar pasos intermedios para el desarrollo pleno de las tecnologías de H2 verde, que **aún tiene un largo recorrido por delante hasta ser competitivo y coste eficiente.** En ese sentido, otras formas de hidrógeno de bajas emisiones están mucho más avanzadas, es decir, más cerca de convertirse en una tecnología competitiva.

El desarrollo del hidrógeno renovable es una de las rutas de la Estrategia para la Evolución hacia los Ecombustibles de AOP, que persigue las emisiones cero de la industria del refino mediante la creación de combustibles alternativos bajos en carbono, hechos a partir de residuos orgánicos, hidrógeno verde y CO2 capturado (combustibles sintéticos) y residuos no orgánicos. Además, la industria del refino es una de las principales productoras y consumidoras de hidrógeno, ya que interviene en los procesos de transformación del crudo para conseguir distintos productos (combustibles y otros materiales imprescindibles para la petroquímica).

FUENTE: AOP

[Volver a los titulares](#)



El Gobierno busca impulsar hidrógeno sin que sea ayuda de Estado



Un nuevo sector se abre paso en España. Se trata del hidrógeno renovable, un combustible sostenible que aún no compite en costes con otras tecnologías limpias pero que se espera que lo haga en los próximos años. Y si Alemania y Francia han comenzado la carrera por liderar este sector, nuestro país no quiere quedarse atrás.

Por eso, se prevé que "en lo que queda de septiembre o a más tardar en octubre, se conozca el texto definitivo de la Hoja de Ruta del Hidrógeno Renovable", explican fuentes del sector a Invertia.

"Sin embargo, hay que tener en cuenta que se tratará de un documento que recoja recomendaciones, luego tendrá que desarrollarse toda la regulación, que se consoliden los Presupuestos Generales del Estado (PGE), conocer cómo se van a gestionar las ayudas post-Covid que lleguen de Europa y qué parte corresponden a las comunidades autónomas y al Estado", añaden las mismas fuentes.

Si quiere seguir leyendo la noticia pinche [AQUÍ](#)

FUENTE: INVERTIA

[Volver a los titulares](#)



¿Es el hidrógeno clave en transición energética con 9.000 millones en juego?



Esta es la cifra que, solo en inversiones estimadas, puede llegar a mover, en 10 años, el hidrógeno verde y que podría contar con parte de los 140.000 millones de euros que previsiblemente prestará a España el fondo europeo de recuperación de la economía.

La transición energética es un hecho. Ninguna empresa del sector niega ya ni su realidad ni los ajustados plazos que se están manejando para su implementación. Entre los discursos de los grandes ejecutivos del Ibex 35 encontramos siempre referencias a "la nueva realidad renovable", los "efectos negativos de una economía basada en el carbono" o "la necesidad de un cambio profundo en la estructura energética del país".

Siendo una realidad, la transición energética plantea grandes cuestiones sin resolver y es que, a diferencia de una economía basada exclusivamente en los hidrocarburos, el cambio de modelo energético incluye una interminable panoplia de nuevas tecnologías que pueden llegar a hacerlo posible.

[Si quiere seguir leyendo la noticia pinche AQUÍ](#)

FUENTE: LA INFORMACIÓN

[Volver a los titulares](#)



Iberdrola crea una división de negocio de hidrógeno verde



Iberdrola crea una nueva unidad de negocio de hidrógeno verde, ha anunciado este lunes el presidente del grupo, Ignacio Sánchez Galán, en la Semana del Clima de Nueva York.

Según ha informado la eléctrica, la compañía utilizará electricidad 100% renovable en el proceso de electrolisis para dar respuesta a las necesidades de descarbonización de sectores como la industria y el transporte pesado.

Iberdrola desarrolla ya en Puertollano (Ciudad Real) una planta de hidrógeno verde para uso industrial, que estará operativa en 2021 y requerirá una inversión de hasta 150 millones de euros, generando cerca de 700 empleos.

El hidrógeno verde producido se utilizará en la fábrica de amoníaco de Fertiberia en Puertollano. El proyecto contará con una planta solar fotovoltaica de 100 megavatios (MW), un sistema de batería de ion-litio con una capacidad de almacenamiento de 20 megavatios hora (MWh) y uno de los mayores sistemas de producción de hidrógeno mediante electrolisis del mundo (20 MW).

[Si quiere seguir leyendo la noticia pinche AQUÍ](#)



Airbus presenta sus primeros aviones impulsados por hidrógeno para 2035



La pandemia ha puesto temporalmente sordina sobre buena parte de las pulsiones sociales previas. Pero reclamaciones tan justas y potentes como las de una aviación más limpia, menos dañina para el medioambiente, permanecen muy presentes: la vergüenza de volar, o flygskam (en sueco, el idioma en el que empezó a sonar), se ha convertido en una tendencia entre los jóvenes más concienciados y los grandes fabricantes de aviones del mundo aceleran en el diseño de soluciones de futuro. El gigante europeo Airbus, que atraviesa —como el resto de la industria— la mayor crisis de su historia, ha desvelado este lunes tres prototipos impulsados por hidrógeno que están llamados a convertirse en los primeros aviones comerciales con cero emisiones del mundo. Deberían entrar en operación en 2035, según sus cálculos.

El debate sobre el combustible de la aviación del futuro parece resuelto, al menos a corto plazo: será el hidrógeno líquido. Los tres prototipos presentados este lunes por el fabricante con sede en Leiden (Países Bajos) tendrán en este elemento químico su fuente de energía primaria. “Es limpio, muy prometedor y probablemente sea la solución para que el sector aeroespacial alcance sus objetivos de emisiones neutras”, apuntan los técnicos de Airbus en la nota en la que han comunicado sus planes.

Agrupados bajo la etiqueta ZEROe, las tres apuestas de Airbus descansan sobre las dos principales patas que sostienen a la aviación comercial moderna —reactores y turbohélices— y añaden un nuevo diseño futurista, catalogado como “de ala mixta”. En el primer caso, con motores turbofán, podrá dar cabida a entre 120 y 200 pasajeros, y tendrá un alcance de más de 2.000 millas náuticas (algo más de 3.700 kilómetros). Será capaz de hacer vuelos transcontinentales cortos y estará propulsado por un motor de turbina de gas modificado que funciona con hidrógeno en lugar de con queroseno. El hidrógeno líquido, puntualiza la empresa, se almacenará y distribuirá en varios tanques.

Si quiere seguir leyendo la noticia pinche [AQUÍ](#)

FUENTE: EL PAÍS





Vídeo - Dentro del laboratorio español que desarrolla hidrógeno

Con el diésel y la gasolina en el punto de mira por la emisión de gases contaminantes, la industria automovilística busca un sustituto "bueno, bonito y barato". O sea, que tenga un rendimiento parecido al de los combustibles fósiles, que no contamine y que tenga unos precios razonables. Hay un elemento que algunos aseguran que cumple las tres reglas, el más abundante del universo, el hidrógeno. Sin embargo, solo hay tres vehículos que emplean este combustible matriculados en España.

En este capítulo de Dale una vuelta, visitamos el Centro Nacional del Hidrógeno de Puertollano (Ciudad Real), donde investigan y promocionan el uso de este elemento y reclaman ayudas públicas para su expansión en la industria automovilística. Este centro y los valedores de este combustible confían en que la osadía empresarial o las ayudas públicas terminen por desbloquear el bucle que hace de tapón para la implantación del hidrógeno a nivel masivo. Aunque no termina de convertirse en realidad, hay estudios recientes como uno de BloombergNEF que estima que para 2050 el hidrógeno resuelva la cuarta parte de las necesidades eléctricas del mundo. Otro, del Consejo Mundial del Hidrógeno asegura que en esta década que acabamos de comenzar, todas las aplicaciones de este combustible serán rentables.



FUENTE: EL PAÍS

[Volver a los titulares](#)





La industria rechaza la alternativa de Ribera a la interrumpibilidad

El pasado agosto el Ministerio para la Transición Ecológica lanzó una propuesta de orden que fija la implantación de un nuevo mecanismo de respaldo al sistema eléctrico en situaciones de necesidad, denominado servicio de reserva estratégica de respuesta rápida, que sustituirá al servicio de interrumpibilidad. Un servicio ya desaparecido por el cual a los grandes consumidores se les podía cortar (o modular) el suministro eléctrico en el caso de necesitarlo el operador del sistema, REE, a cambio de una reducción de su factura.

Según el proyecto de orden ministerial, cuyo plazo de alegaciones terminó el pasado viernes, el nuevo sistema consiste en la prestación por los proveedores del mismo de una reserva de potencia y de energía "a subir" que pueda ser activada de manera casi instantánea en respuesta a una solicitud del operador del sistema en caso de insuficiencia.

Este servicio de reserva estratégica ocupará así el hueco dejado por el servicio de interrumpibilidad, que desapareció el pasado 1 de julio, con la última subasta de dicho servicio que rigió durante el primer semestre de este año. El texto de orden ministerial explica que el nuevo mecanismo es una continuidad del caducado de interrumpibilidad, pero adaptado a la normativa comunitaria. Esta exige la participación de otros agentes, no solo los grandes consumidores (demanda) como los generadores y almacenamiento (oferta) a través de mecanismos basados en "criterios de mercado, no discriminatorios y transparentes".

[Si quiere seguir leyendo la noticia pinche AQUÍ](#)

FUENTE: CINCO DÍAS

[Volver a los titulares](#)



La CNMC prepara una bajada de los peajes del gas desde el 1 de octubre

La CNMC se dispone a cumplir con lo establecido en el Reglamento 2017/460 de la Comisión Europea sobre la armonización de las estructuras tarifarias de las redes de distribución y transporte de gas natural en la Unión Europea. Dicho reglamento fija el denominado "año de gas" desde el 1 de octubre de cada ejercicio y su entrada en vigor comienza en dicho día de este mismo año.

En aplicación de esa norma de obligado cumplimiento, el organismo trabaja contra reloj en una revisión que, tradicionalmente y al igual que los peajes eléctricos, se aprobaban para el año natural, esto es, desde el 1 de enero. Pero lo que parece un simple cálculo, del que se deriva una bajada de los peajes del gas,

se ha convertido en una conflictiva maraña, en la que se encuentran enredados el organismo regulador, el Ministerio para la Transición Ecológica y las empresas del sector.

Se trata de la primera revisión tarifaria que aborda la CNMC, tras recibir la potestad de fijar la retribución de los activos regulados del gas y la electricidad en un real decreto ley de enero de 2019. Para poder fijar dichas tarifas, el regulador tuvo que elaborar primero las metodologías de cálculo de las retribuciones de las redes, cuyas propuestas a través de distintas circulares normativas desencadenaron el año pasado una batalla (a veces, campal) con las empresas afectadas, principalmente, Naturgy y Enagás.

Si quiere seguir leyendo la noticia pinche [AQUÍ](#)

FUENTE: CINCO DÍAS

Volver a los titulares 



Contacto aevecar



Versión para imprimir

Plaza Ciudad de Viena, 9 / 28040 Madrid

Teléfonos: 91 534 79 37 / 91 534 77 53 • Fax: 91 534 75 29 • www.aevecar.com

El Boletín de noticias es propiedad de la Agrupación Andaluza de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles, **AGAVECAR**, y no puede ser reproducido total o parcialmente sin consentimiento escrito de Agavecar.

Le informamos que la Agrupación Andaluza de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles (**AGAVECAR**) cumple con la Ley Orgánica 15/1999 de 13 de diciembre, de Protección de datos de Carácter Personal, y está registrada en el Registro General de la Agencia de Protección de Datos. Usted tiene derecho a solicitar información sobre los datos incorporados a nuestros archivos relativos a su persona. Asimismo, tiene derecho a solicitar la rectificación y cancelación de los mismos. En este último caso **AGAVECAR** borrará automáticamente todos los datos. Puede ejercer estos derechos en info@agavecar.com



Aviso jurídico

