



Newsletter



aevecar

Agrupación Española de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles

Noticias

Boletín N°2359

7 de octubre de 2020

- Entrevista a Víctor García Nebreda, Secretario General de AEVECAR
- Seat advierte que número gasineras no crece acorde a ventas vehículos GNC
- El Gobierno aprueba la Hoja de Ruta del Hidrógeno Verde
- Thomas Ingenlath, CEO de Polestar: "los coches eléctricos no son limpios"
- Repsol se alía con Kutxabank para financiar instalaciones solares autoconsumo
- La energética Disa entra en Uruguay y será el segundo operador del país



Entrevista a Víctor García Nebreda, Secretario General de AEECAR



El sector se enfrenta a un futuro aún por vivir, pero a corto y medio plazo los cambios -impulsados por las autoridades comunitarias, nacionales y locales- tendentes a incrementar la movilidad eléctrica no se verán refrendados por amplias capas de la población. Esta tozuda realidad da oxígeno a las estaciones de servicio, que tendrán más tiempo para adaptarse a cambios que, tarde o temprano, terminarán llegando a nuestras calles y carreteras.

Esta es una de las lecturas que se extrae de las declaraciones del secretario general de la **Agrupación Española de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles (Aevecar)**, Víctor García Nebreda, quien vuelve a reclamar que todos los puntos de venta al público operen en el mercado cumpliendo las mismas condiciones.

En cuanto al panorama energético vigente en unos años, García Nebreda otorga un papel destacado al hidrógeno aplicado a la movilidad. Este vector energético encontraría en la actual red de estaciones de servicio un modelo de negocio idóneo para generalizar su uso en los vehículos.

Una vez finalizados los meses de julio y agosto, los meses vacacionales por excelencia, ¿en qué punto se encuentran las ventas de combustibles en las estaciones de servicio españolas frente a las logradas en 'años normales'?

Puede ser un poco pronto aún para saber la pérdida de ventas que se producirá a la vuelta de las vacaciones. Hay que tener en cuenta que los colegios están empezando ahora y que la actividad está volviendo a las empresas. En todo caso, es evidente que no va a ser igual que en años anteriores y ahora mismo las pérdidas de venta están en torno al 30-35 % de media.

¿En qué zonas geográficas se ha recuperado la demanda de carburantes en mejor medida? ¿Qué tipo de gasolineras son las que se acercan más a sus ventas habituales por estas fechas, las urbanas o las de carretera?

Lo que más se ha notado es que ha habido menos movilidad entre autonomías y entre las provincias, por lo que las estaciones de carretera se han resentido bastante. Por otra parte, las zonas más turísticas han tenido mucha menos actividad que en otros años, y eso evidentemente ha repercutido en las ventas del verano. Parece que actualmente las instalaciones que sufren menos pérdidas son las urbanas.



¿Qué secuelas ha dejado en la red española de estaciones de servicio los meses en los que estuvieron limitados los movimientos de la población? ¿Tiene datos sobre el número de gasolineras que han abandonado la actividad como consecuencia del hundimiento de sus ventas en estos meses pasados?

No tenemos datos exactos del número de empresas que han dejado la actividad, es difícil cerrar una estación por los importantes costes que hay que acometer.

Mientras duró el estado de alarma, hubo dos fases muy delimitadas, la primera hasta el 11 de abril -que fue cuando se publicaron los servicios mínimos- fue de pérdidas generalizadas y muy importantes en todas las instalaciones. Después de la instauración de los servicios mínimos hubo instalaciones que pudieron ajustar mejor horarios o incluso cerrar parcialmente. El cierre total se produjo en muy pocos casos por dificultades de seguridad, pero aún así las pérdidas siguieron siendo importantes en la mayoría de la red. Por otra parte, quizá lo que más ha podido influir es la propia situación de cada empresa: no es lo mismo el que ya tenía amortizada la instalación que el que estaba pagando aún la inversión, o el que estaba pagando un alquiler o no.

¿Ha propiciado esta situación la adquisición por parte de operadoras y/o grupos de estaciones de servicio de puntos de venta que estaban pasando por serias dificultades?

El problema es que los que más se han resentido han sido los pequeños empresarios, con instalaciones con ventas bajas y los compradores, sean operadoras o grupos de inversores, buscan otro tipo de estaciones con mayores ventas y más posibilidades de negocio. Habrá que esperar unos meses para saber si hay grandes movimientos en el sector y, sobre todo, ver cómo evolucionan las cosas.

La situación generada por la pandemia ha permitido detectar con mayor claridad las fortalezas y debilidades de las estaciones de servicio. ¿Cuáles son unas y otras? ¿Qué enseñanzas han extraído los empresarios del sector de estos meses de limitaciones en la movilidad de personas y bienes?

La enseñanza más importante es que nunca hay que estar seguro de que no vaya a pasar algo inesperado que suponga una catástrofe económica. Pensábamos que después de la crisis del 2008 ya habíamos tomado suficientes precauciones, pero esto ha sido totalmente distinto y realmente no se ha podido hacer prácticamente nada. Creo que cuando hay una paralización de toda la economía de un país, acompañada de una parada mundial, la situación tiene poco análisis que se pueda trasladar a una economía normal. La mayor debilidad del sector es la de toda la economía española, empresas muy pequeñas con poco músculo y por lo tanto muy vulnerables. La mayor fortaleza quizá sea la resiliencia demostrada ante las crisis por esas mismas empresas.

De los cambios introducidos en el día a día de las estaciones de servicio durante esta primavera, ¿cuáles son los que considera que pueden ser definitivos?

No creo que haya habido grandes cambios, al margen de los impuestos por las medidas sanitarias que ha habido que tomar. Sí ha sido importante que se hayan puesto en marcha servicios de venta a domicilio de los productos de las tiendas, que en muchos casos se han convertido ya en establecimientos de compras habituales y que sin duda seguirán funcionando.

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

FUENTE: ESTACIONES DE SERVICIO

[Volver a los titulares](#)



Seat advierte que número gasineras no crece acorde a ventas vehículos GNC



A pesar de que **Seat tiene «voluntad de seguir apoyando el gas natural, inasequibles al desaliento»**, el director general de la marca en España, Mikel Palomera, ha avisado de que el sector del gas y el legislador no han evolucionado a la par que las ventas de vehículos de este tipo, lo que se ha traducido en que **no hay la infraestructura suficiente**.

En este sentido, en el Congreso online Green Gas organizado por Gasnam, ha recordado que mientras que las ventas se han multiplicado por diez entre 2015 y 2019, las gasineras 'solo' se han duplicado, alcanzando las actuales 92, con 39 más en proyecto.

No obstante, la evolución no ha sido igual en todas las regiones y mientras que en Madrid o en Barcelona la red de carga podría ser adecuada, en otras zonas como Andalucía o la cornisa cantábrica, a juicio de Palomera, «es muy floja».

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

FUENTE: LA TRIBUNA DE AUTOMOCIÓN



El Gobierno aprueba la Hoja de Ruta del Hidrógeno Verde



El Gobierno acaba de aprobar en Consejo de Ministros la Hoja de Ruta del Hidrógeno: una apuesta por el hidrógeno renovable para los próximos 10 años. Las claves de este documento se encuentran en los 8.900 millones de euros que se van a invertir y los 4.000 MW que se van a desarrollar de aquí a 2030.

La 'hoja de ruta' incluye 60 medidas para, entre otras cuestiones, preparar el marco regulatorio y favorecer la investigación e innovación, y marca objetivos a 2030, entre ellos, alcanzar una capacidad instalada de electrolizadores de al menos 4 GW, con sistemas para obtener hidrógeno renovable empleando agua y electricidad de origen renovable como materias primas, lo que representa un 10% del objetivo marcado por la Comisión Europea para el conjunto de la UE.

Además, se establece la meta de un 25% del consumo de hidrógeno industrial de origen renovable en 2030 e implantación de hidrogeneras, trenes y vehículos de transporte pesado propulsados por este producto.

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

FUENTE: INVERTIA



Thomas Ingenlath, CEO de Polestar: "los coches eléctricos no son limpios"



Polestar, la marca deportiva y electrificada de Volvo, continúa aumentando su gama de modelos. Primero fue el Polestar 1, luego el 2 y ahora, su consejero delegado, Thomas Ingenlath, ha anunciado en el Salón del Automóvil de Pekín que el deportivo Precept será el tercer modelo de la marca. Llegará al mercado en 2022 con el nombre 4, dado que el 3 será un todocamino que aparecerá en 2021.

Este modelo se producirá en China, pero no lo hará en la actual fábrica de la marca en Chengdu, donde se monta el Polestar 1. Ingenlath no desveló dónde estará la futura instalación, pero sí dijo que trataría

de mejorar la huella de carbono en la fabricación de la factoría de Chengdu, con el ulterior objetivo de conseguir una huella de carbón cero.

Porque el consejero delegado de Polestar tiene claro que fabricar un vehículo eléctrico, hoy por hoy, no está libre de emisiones, sobre todo, porque la producción de baterías provoca un alto grado de emisiones. La factoría ya en marcha cuenta con la calificación Leed Gold del Gobierno chino y funciona con energía renovable, pero en ella se ensamblan los vehículos, no se fabrican todos los componentes del mismo.

A principios de mes, Ingenlath expuso en un artículo de opinión en The Telegraph que las marcas de coches deberían ser más transparentes en materia de emisiones. Sobre todo, a raíz del dieselpate, puesto que los clientes compraron masivamente vehículos diésel pensando que estaban adquiriendo automóviles que no dañaban al medio ambiente. Por eso, **Ingenlath fue claro al decir que hoy «los coches eléctricos no son limpios»**, son menos contaminantes que los de combustión interna en su vida útil, pero todavía están lejos de ser neutrales en gases y emisiones.

Por ejemplo, Polestar afirma que en la fabricación del 2 son necesarias 24 toneladas de CO2 por las 14 toneladas que son requeridas para la producción del todocamino XC40 de gasolina. Según la marca, esta diferencia deriva de la fabricación de la batería, sin especificar cuánto CO2 se atribuye a la misma.

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

FUENTE: EL MUNDO

[Volver a los titulares](#)



Repsol se alía con Kutxabank para financiar instalaciones solares de autoconsumo



El acuerdo permitirá a los clientes de Repsol Solify beneficiarse de un tipo de interés preferente y un plazo de amortización de hasta 10 años a través de una modalidad de crédito que prescinde de largos trámites, "de una forma muy ágil y sencilla", destacaron ambos grupos en un comunicado conjunto.

Repsol Solify ofrece una solución 'llave en mano' para la instalación de placas solares en los tejados de viviendas o negocios, que incluye desde la gestión de licencias y trámites de legalización de la instalación, hasta el montaje de los paneles con los máximos estándares de calidad y seguridad, así como la monitorización remota de la instalación para asegurarse de que siempre esté en perfecto estado.

La energética indicó que, además de los ahorros inherentes al autoconsumo, Solify suma una remuneración de 5 céntimos de euro por kilovatio hora (kWh) por la energía solar que el propietario produzca y no consuma, y 5 euros al mes durante un año en Waylet, aplicación para el pago con teléfono móvil de la petrolera.

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



La energética Disa entra en Uruguay y será el segundo operador del país

El grupo energético español Disa ha acordado con la brasileña Petrobras adquirir sus negocios de distribución de combustibles, tiendas de conveniencia, lubricantes, fertilizantes y combustibles de aviación en Uruguay. Así, Disa será el segundo distribuidor de combustibles del país, con una cuota de mercado del 24% y 88 estaciones de servicio activas (que se suman a las más de 850 en España, Portugal y Andorra), según un comunicado del grupo que preside Demetrio Carceller Arce.

Además de la red y las tiendas de conveniencia, el acuerdo (pendiente de autorización de las autoridades uruguayas en competencia) incluye la distribución de combustibles y lubricantes, el negocio marino en distintos puertos, el de aviación en el aeropuerto internacional de Carrasco y la comercialización de fertilizantes.

Se dará continuidad a los 160 empleos de Petrobras en Uruguay, y con estas incorporaciones, la actividad del grupo como proveedor integral de energía dará empleo directo a unas 4.660 personas.

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

FUENTE: CINCO DÍAS



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

