

# Estaciones de servicio en España

## Historia, aprendizaje y perspectivas

## ***Estaciones de servicio en España***

1. Historia
2. Proceso de aprendizaje
3. ¿Hacia dónde vamos?
4. Conclusiones

# Historia



Desde principios del S.XX y hasta 1927, el incipiente mercado de distribución de combustible al por menor en España estaba dominado por la compañía estadounidense Standard Oil, principalmente a través de Vacuum Oil, con sede en Barcelona

En 1927 se pondría fin al libre mercado de la gasolina en España con la Ley de Monopolio de Petróleos, promovida durante la dictadura de Primo de Rivera. A partir de este momento, el Estado se arrog  los derechos de la distribución de hidrocarburos y ninguna empresa privada podr a poner una gasolinera, lo que condicionar a la historia de la gasolina en el país durante décadas.





Tras el parón que supuso tanto la Guerra Civil (1936-1939) como la dura posguerra, España se adentra en la segunda mitad del S.XX en una etapa de importante crecimiento, tanto económico como demográfico (generación del Baby Boom). Surge además la clase media y su vehículo estrella: el 600.

Continúan abriendo nuevas gasolineras para dar servicio a un creciente parque móvil. Por supuesto, todas las instalaciones lo hacen con licencia del titular del monopolio. No en vano, Campsa son las siglas de “Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, Sociedad Anónima”.

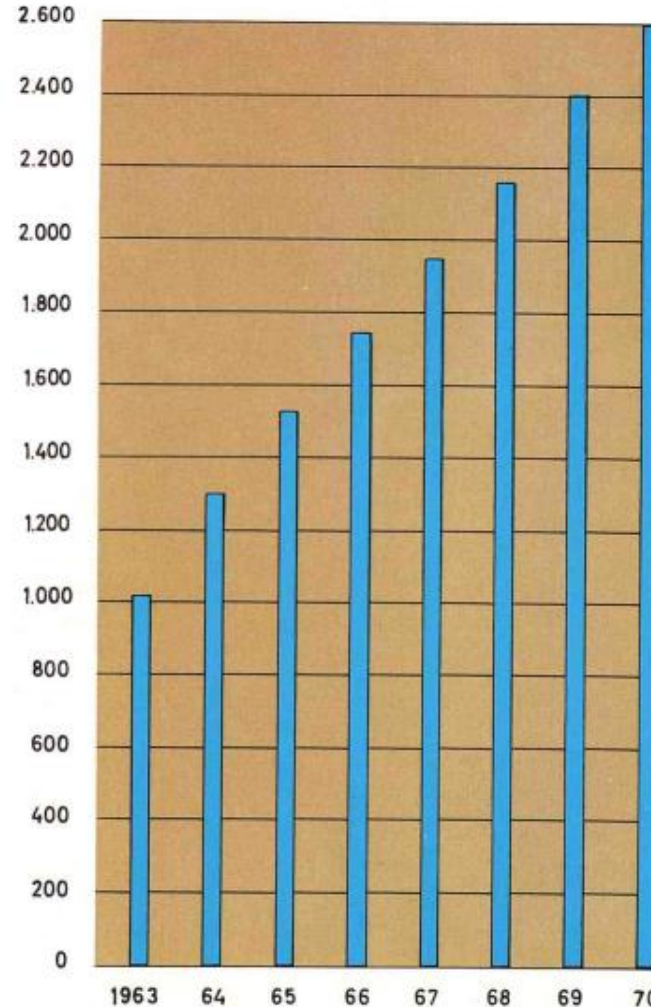


## GRAFICO DE AUMENTO DE ESTACIONES DE SERVICIO

PROPIEDAD PARTICULAR

De hecho, los archivos de Campsa, que a día de hoy son públicos y están gestionados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) muestran cómo de rápido fue el despegue de las estaciones de servicio en la década de los 60 del siglo pasado. En apenas siete años España pasó de 1.000 a 2.600 gasolineras. Recordemos que éstas estaban en manos de particulares a quienes Campsa concedía una licencia para explotar ese punto de venta.

Nº DE ESTACIONES





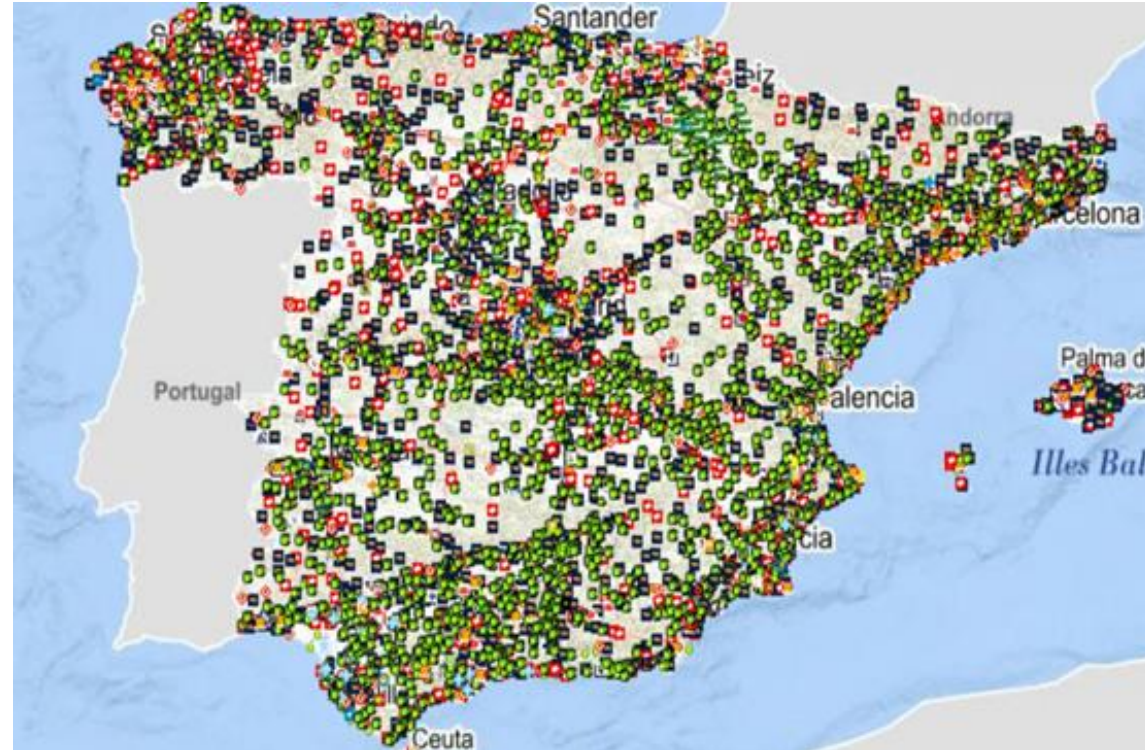
# La distribución de carburantes en España hoy

# La distribución de carburantes en España hoy

- Según el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, el 16 de octubre había operativas **11.901** estaciones de servicio en **España**.

# La distribución de carburantes en España hoy

- Según el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, el 16 de octubre había operativas **11.901** estaciones de servicio en **España**.



# La distribución de carburantes en España hoy

- Según los últimos datos ofrecidos por la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (**CORES**), en 2022 se vendieron **22,2 millones de toneladas (+4,8%)** de combustibles de automoción a través de la red española de estaciones de servicio.
- Esto nos da unas ventas medias por estación de apenas **1,8 millones de litros anuales (aprox 25% gasolinas y 75% gasóleo)**. Hace 18 años (2007) las ventas medias eran de aproximadamente **3.5 millones de litros** anuales por estación de servicio.

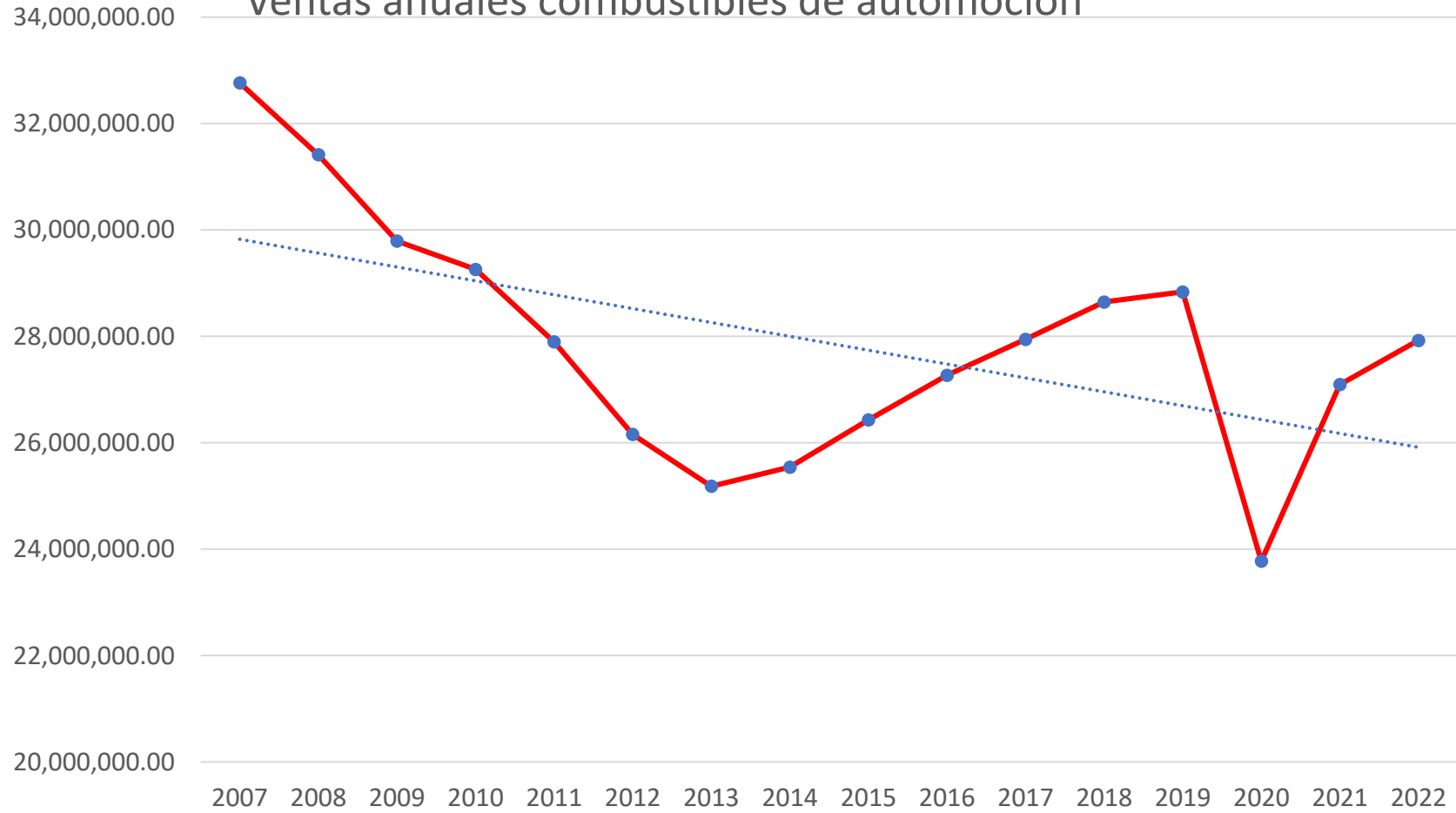
Unidad: miles de toneladas

Consumo de combustibles de automoción por canales	dic-21		Acumulado anual		Últimos doce meses	
	Estaciones de servicio	Extra Red	Estaciones de servicio	Extra Red	Estaciones de servicio	Extra Red
Gasolinas de automoción	427	25	4.914	329	4.914	329
Gasóleos de automoción	1.352	481	16.243	5.595	16.243	5.595
<b>Total</b>	<b>1.779</b>	<b>505</b>	<b>21.156</b>	<b>5.924</b>	<b>21.156</b>	<b>5.924</b>

Nota: Extra Red incluye consumidor final + distribuidores.  
- igual que 0,0 / ^ distinto de 0,0

Fuente: Cores

## Ventas anuales combustibles de automoción

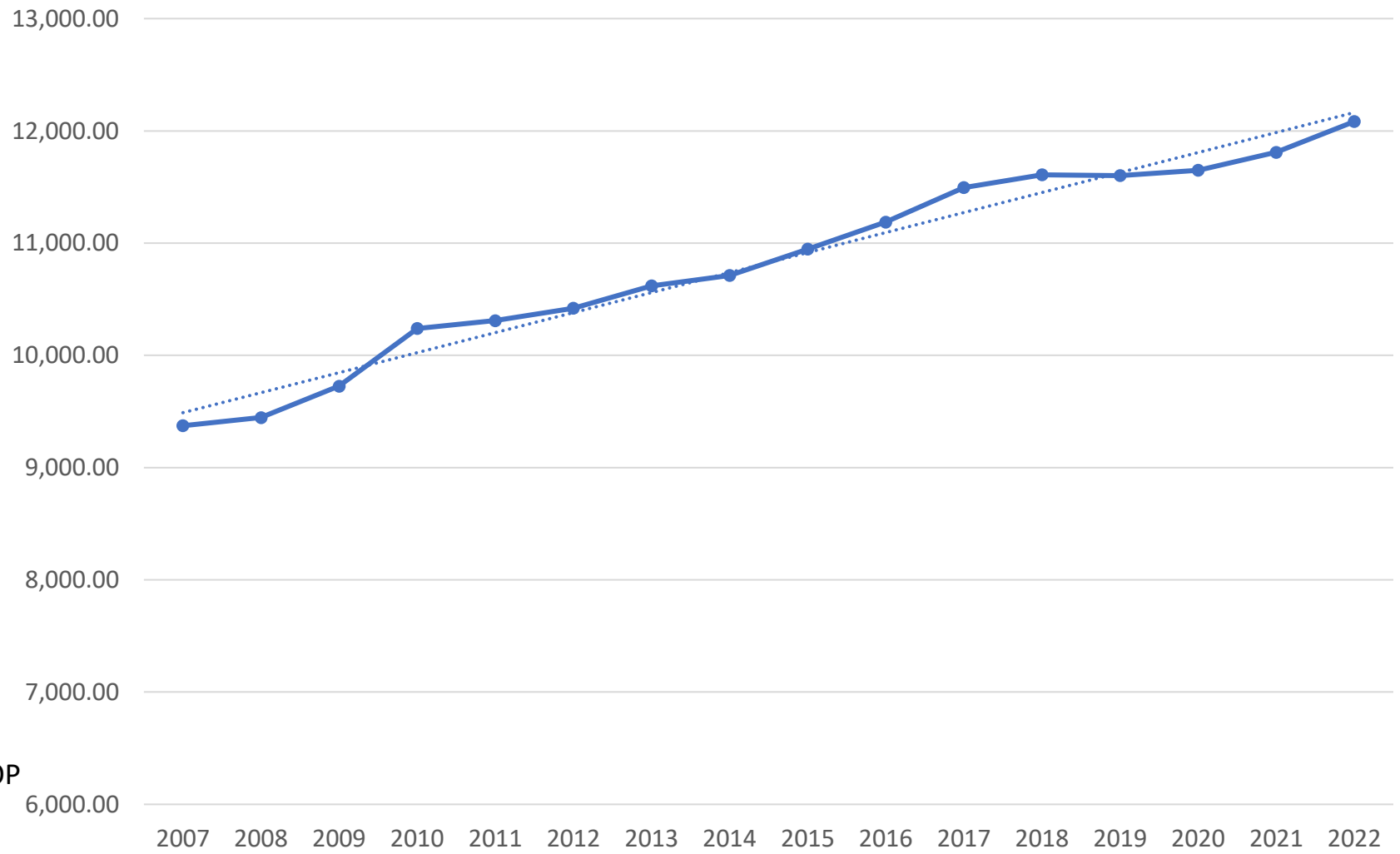


Unidades: toneladas

Fuente: Cores

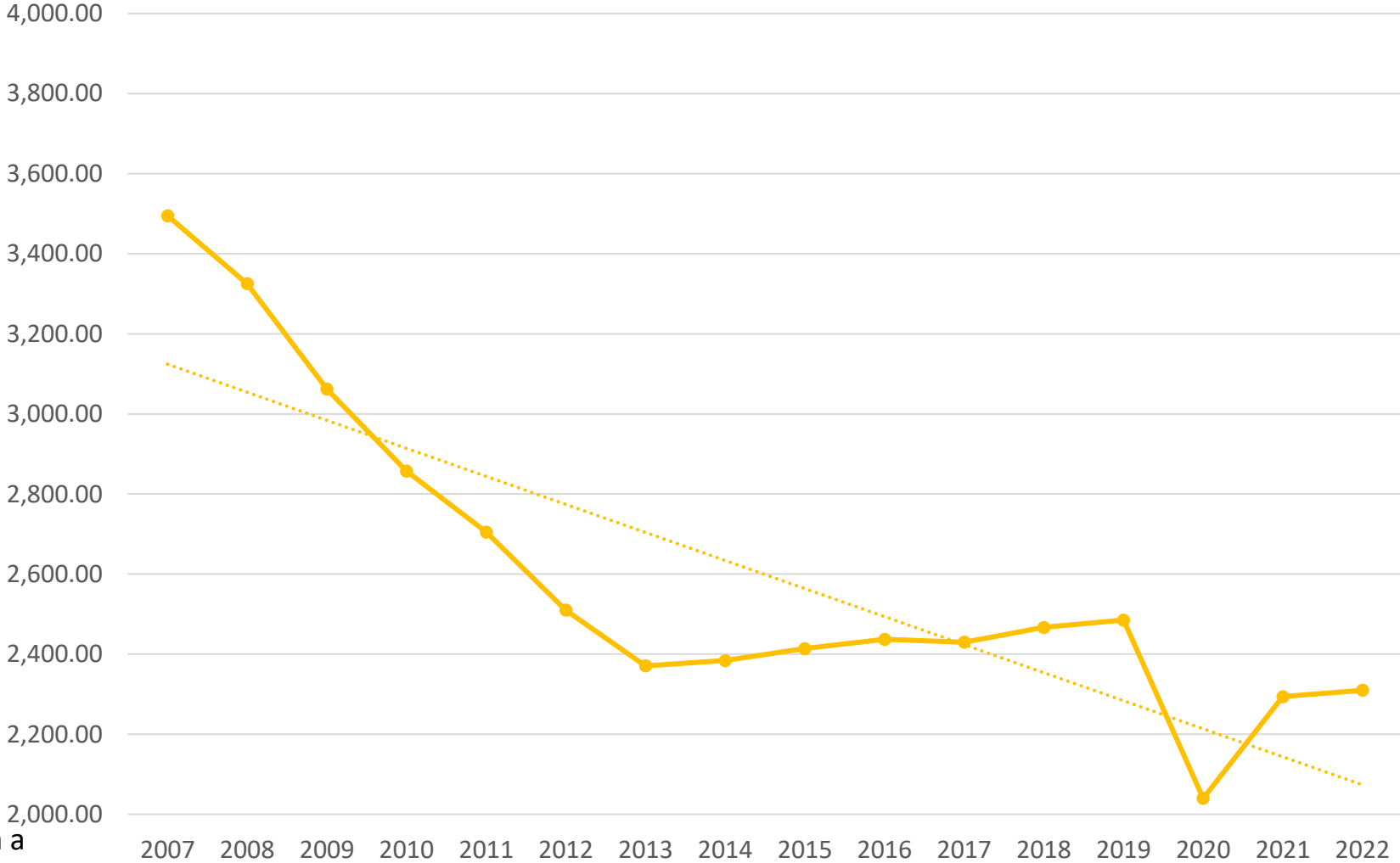
● Ventas anuales combustibles de automoción    ..... Lineal (Ventas anuales combustibles de automoción)

## # Estaciones de servicio

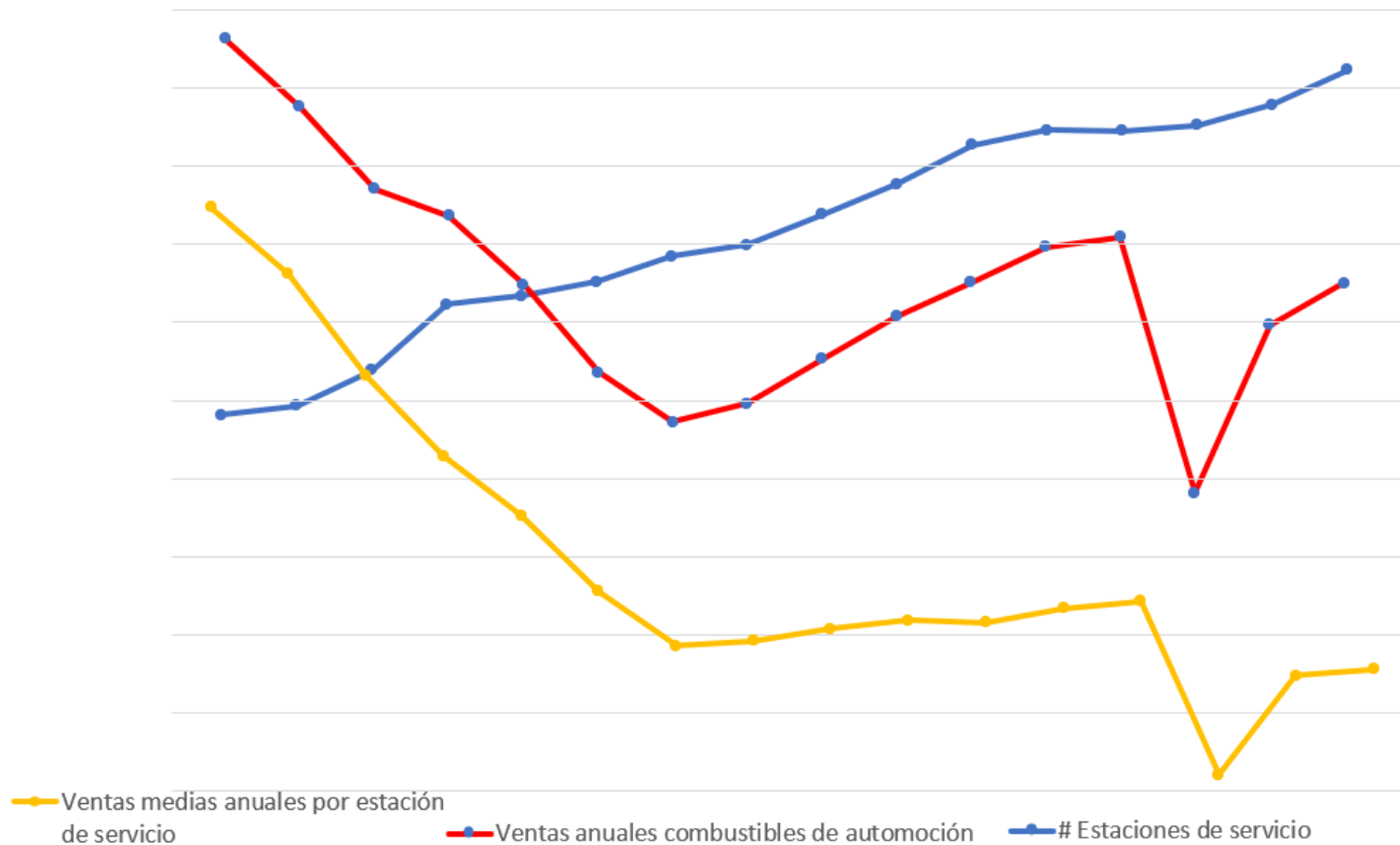


Fuente: AOP

### Ventas medias anuales por estación de servicio



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de CORES y AOP



Éstas son las tendencias en los últimos 15 años en España. Ventas totales siguen una tendencia decreciente, pese a lo cual el saldo neto de aperturas/cierres de estaciones de servicio es positivo año tras año. Esto se traduce en una dramática reducción de las ventas medias por estación. Por lo que me cuentan los responsables de COMCE, el mercado colombiano no se encuentra (todavía) en esta situación, pues el crecimiento de la red se ve acompañado por crecimiento en las ventas. Pero quizá convendría ir preparándose para un escenario similar a éste en los próximos años.



# La distribución de carburantes en España hoy

- Por eso resulta crucial hacer una adecuada gestión de compras. Ante las ventas a la baja y la volatilidad de los precios, comprar en el momento preciso es clave para tener una semana terrible o fantástica.
- La reducción de las ventas medias por estación ha propiciado que las estaciones de servicio busquen maximizar sus ingresos procedentes del non-oil.

# La distribución de carburantes en España hoy

- Por eso resulta crucial hacer una adecuada gestión de compras. Ante las ventas a la baja y la volatilidad de los precios, comprar en el momento preciso es clave para tener una semana terrible o fantástica.
- La reducción de las ventas medias por estación ha propiciado que las estaciones de servicio busquen maximizar sus ingresos procedentes del non-oil.



# La distribución de carburantes en España hoy

- Por eso resulta crucial hacer una adecuada gestión de compras. Ante las ventas a la baja y la volatilidad de los precios, comprar en el momento preciso es clave para tener una semana terrible o fantástica.
- La reducción de las ventas medias por estación ha propiciado que las estaciones de servicio busquen maximizar sus ingresos procedentes del non-oil.



# La distribución de carburantes en España hoy

- Por eso resulta crucial hacer una adecuada gestión de compras. Ante las ventas a la baja y la volatilidad de los precios, comprar en el momento preciso es clave para tener una semana terrible o fantástica.
- La reducción de las ventas medias por estación ha propiciado que las estaciones de servicio busquen maximizar sus ingresos procedentes del non-oil.



# La distribución de carburantes en España hoy

- Por eso resulta crucial hacer una adecuada gestión de compras. Ante las ventas a la baja y la volatilidad de los precios, comprar en el momento preciso es clave para tener una semana terrible o fantástica.
- La reducción de las ventas medias por estación ha propiciado que las estaciones de servicio busquen maximizar sus ingresos procedentes del non-oil.



# La distribución de carburantes en España hoy

- Por eso resulta crucial hacer una adecuada gestión de compras. Ante las ventas a la baja y la volatilidad de los precios, comprar en el momento preciso es clave para tener una semana terrible o fantástica.
- La reducción de las ventas medias por estación ha propiciado que las estaciones de servicio busquen maximizar sus ingresos procedentes del non-oil.



¿Hacia dónde vamos?

# ¿Hacia dónde vamos?





# ¿Hacia dónde vamos?



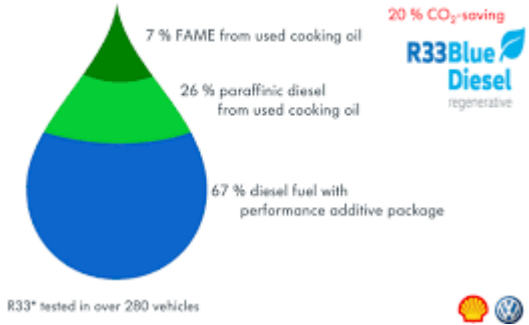
# ¿Hacia dónde vamos?



# ¿Hacia dónde vamos?



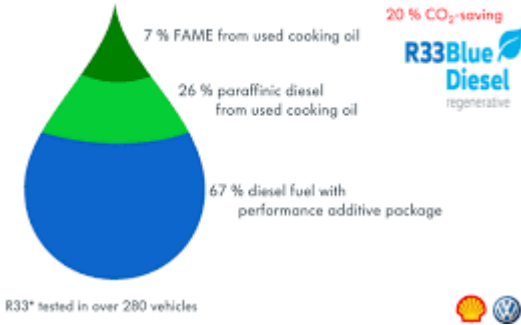
R33\* Blue Diesel



# ¿Hacia dónde vamos?



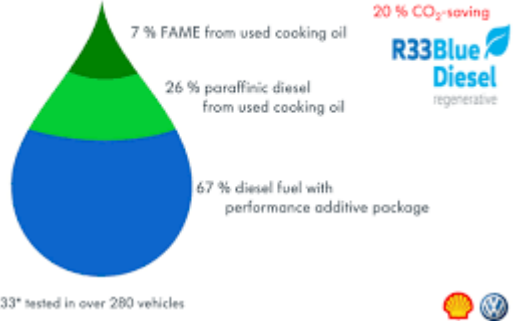
R33\* Blue Diesel



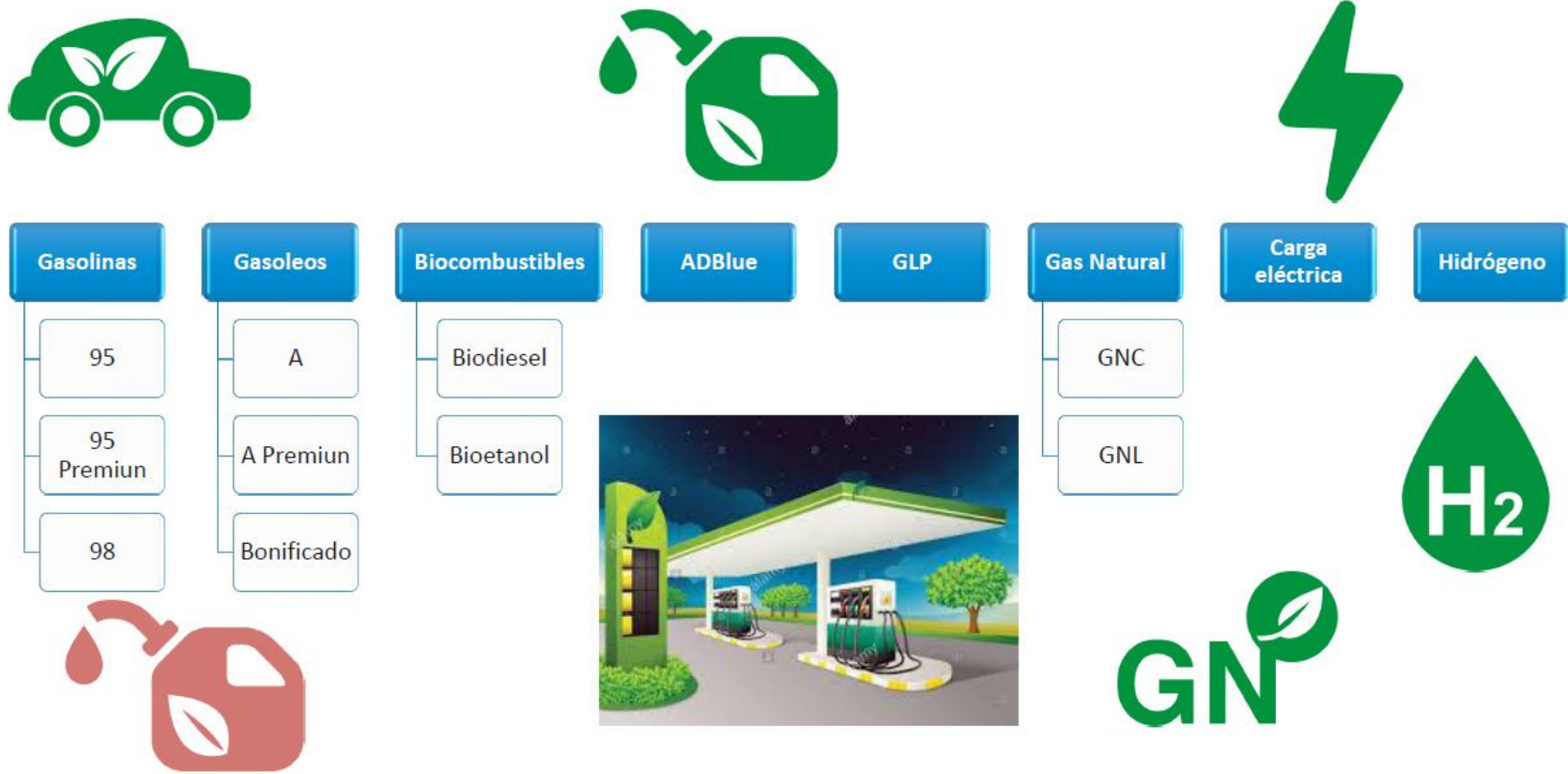
# ¿Hacia dónde vamos?



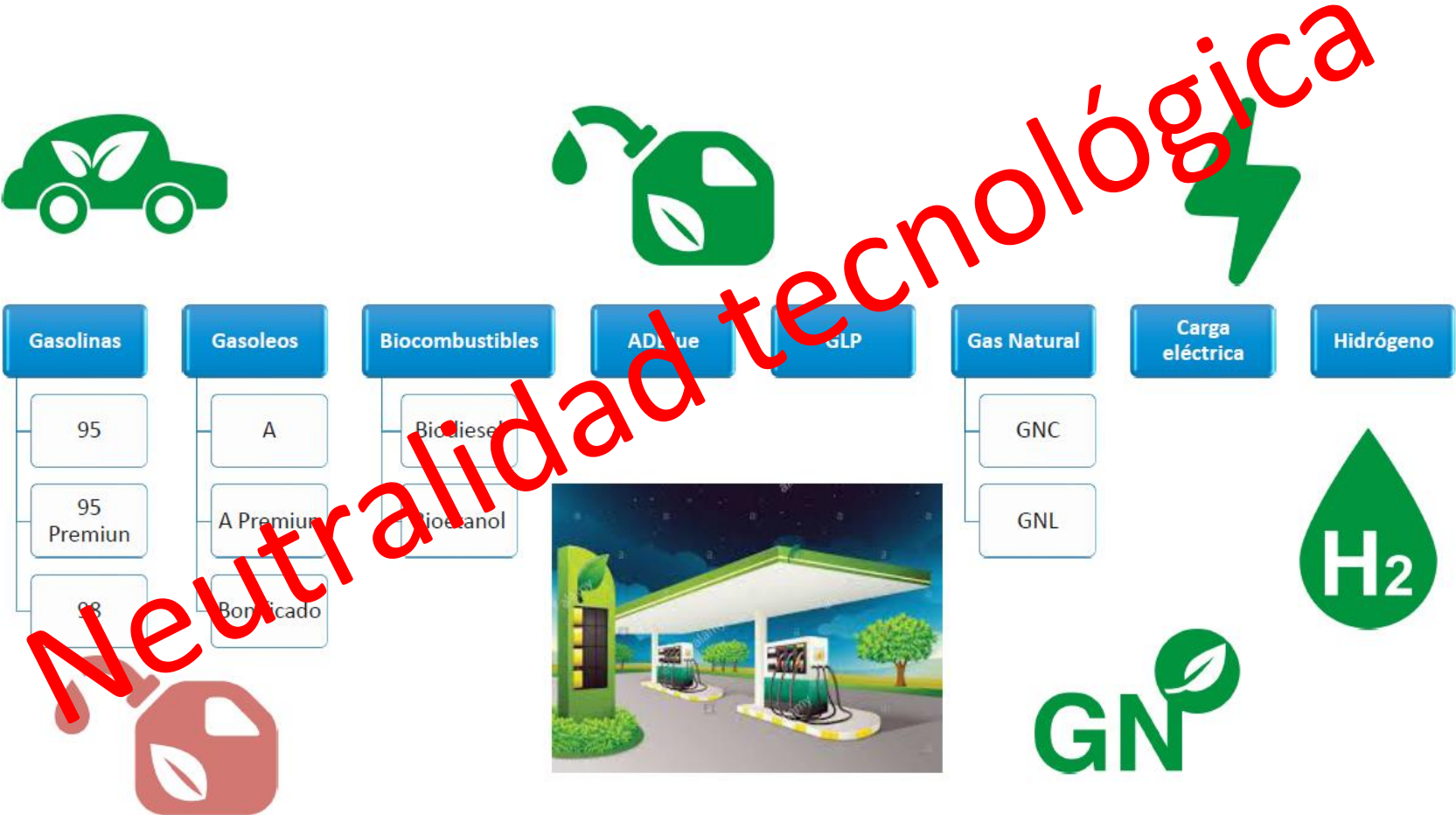
R33\* Blue Diesel



# ¿Hacia dónde vamos?



# ¿Hacia dónde vamos?



# ¿Hacia dónde vamos?

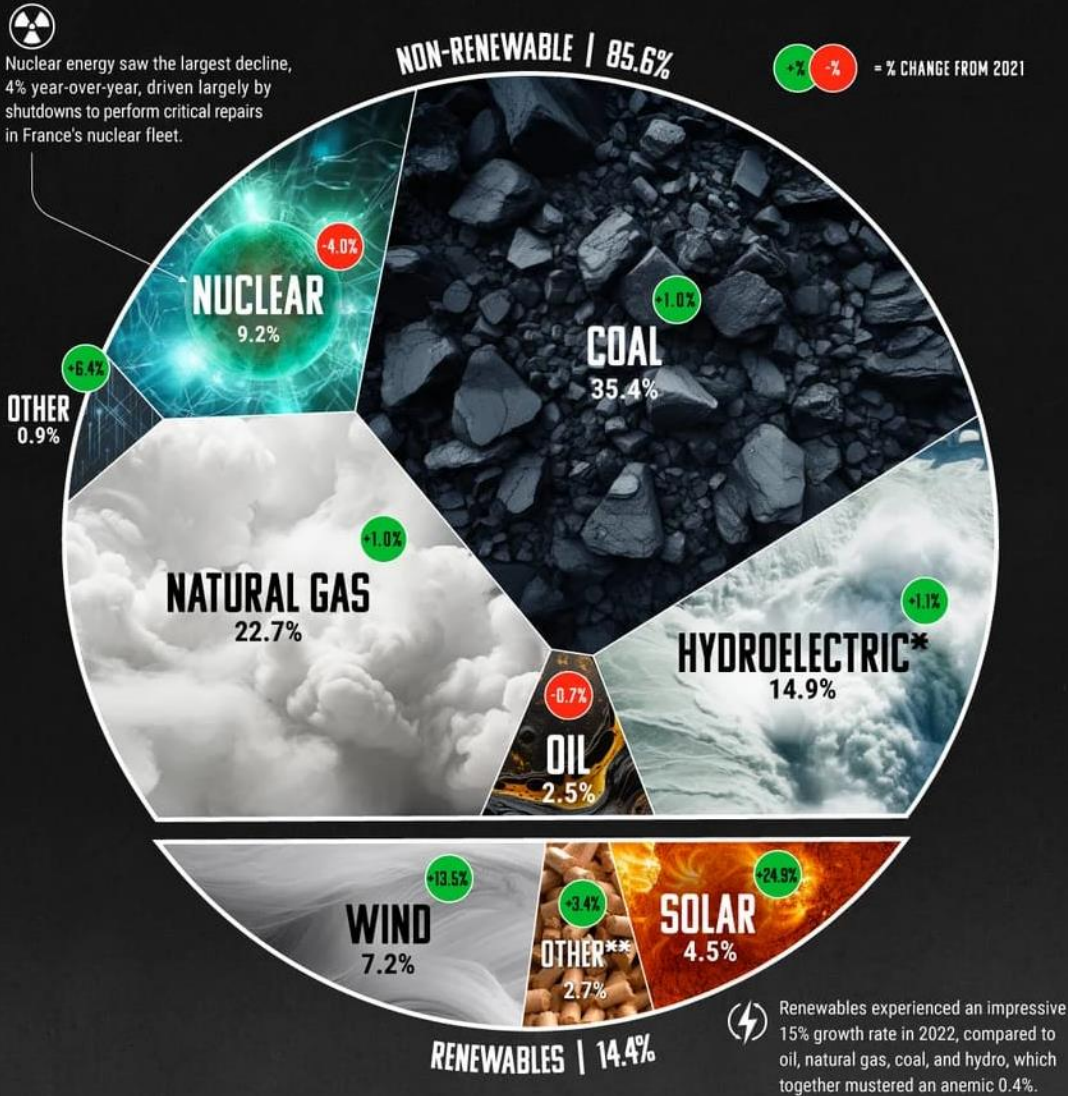
- A pesar de que esa demanda de neutralidad tecnológica cada vez gana más peso en los medios y en la sociedad, nuestros políticos (nacionales y europeos) mantienen una **decidida apuesta por el coche eléctrico**.
- No han conseguido explicar por qué identifican como **sinónimos perfectos descarbonización y electrificación**. **No es cierto que signifiquen lo mismo**. Y es menos cierto en un contexto como el actual, con un buen puñado de Estados miembro quemando **gas** e incluso **carbón** para generar electricidad. ¿De verdad puede considerarse que un coche eléctrico es 0 emisiones con un mix de generación como los que tenemos en la actualidad?



# WHAT POWERED THE WORLD ⚡ IN 2022?

Coal still leads the charge when it comes to electricity, representing 35% of global power generation in 2022, followed by natural gas at 23%, and hydroelectric at 15%.

ELECTRICITY SOURCES BY FUEL 2022



\*The Statistical Review excludes hydroelectric energy in their renewable calculations; renewables, including hydro, represented 29% of global electricity generation in 2022.  
\*\* Other Renewables includes geothermal, biomass, and other renewable fuels.

## ¿Hacia dónde vamos?

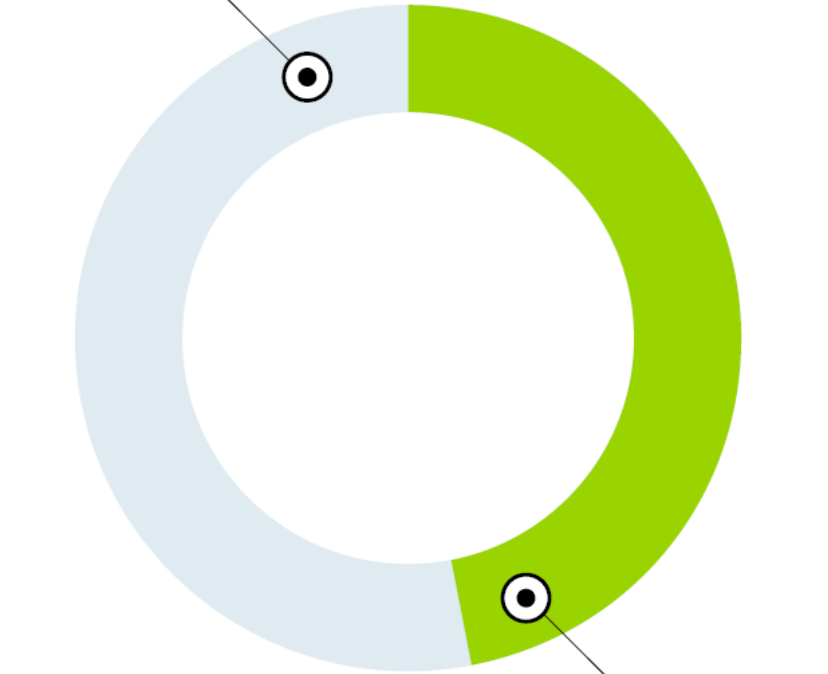
### FUENTES ENERGÉTICAS PARA PRODUCIR ELECTRICIDAD A NIVEL MUNDIAL EN 2022

Fuente: Statistical Review of World Energy (2023)

# ¿Hacia dónde vamos?

**57,8%**

**NO RENOVABLE**



## **MIX DE GENERACIÓN ELÉCTRICA 2022**

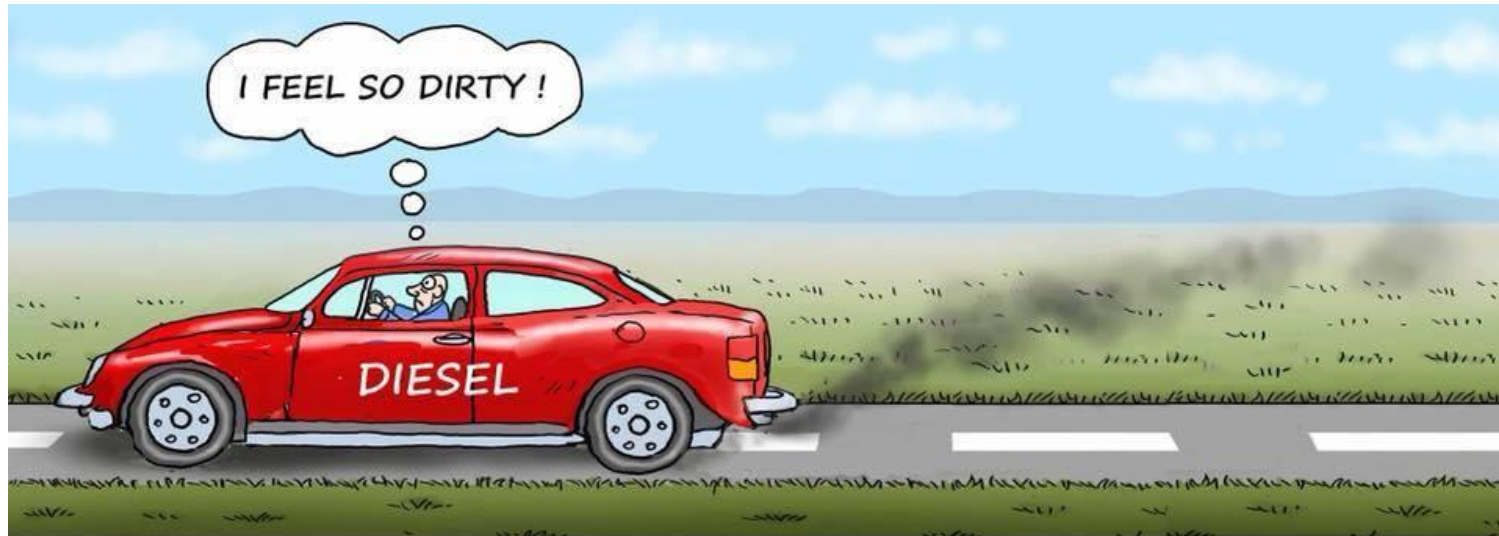
Fuente: Red Eléctrica.

**LA GENERACIÓN NO RENOVABLE  
GANÓ PESO EL AÑO PASADO,  
PASANDO DEL 53,3% DEL TOTAL EN 2021  
AL 57,7% DEL TOTAL EN 2022**

**42,2%**

**RENOVABLE**

# ¿Hacia dónde vamos?



# ¿Hacia dónde vamos?

- Sea como fuere, existe una corriente de opinión en la Unión Europea tendente a potenciar el coche eléctrico. Ya hemos visto los problemas derivados del mix de generación. Obviando esta circunstancia, ¿verdaderamente se trata de la mejor opción?
- **Disponibilidad**

# ¿Hacia dónde vamos?

- Sea como fuere, existe una corriente de opinión en la Unión Europea tendente a potenciar el coche eléctrico. Ya hemos visto los problemas derivados del mix de generación. Obviando esta circunstancia, ¿verdaderamente se trata de la mejor opción?
- **Disponibilidad**
  - Escasez de materiales críticos: De momento, las tecnologías de almacenaje de energía que prescinden de minerales de difícil extracción y producción limitada como el litio, el níquel, el cobalto o el grafito están lejos de llegar al mercado a gran escala.
  - El [último informe de situación de Benchmark Mineral Intelligence](#) alerta de la necesidad de crear 384 nuevas minas de grafito, litio, níquel y cobalto de aquí a 2035 para satisfacer la demanda de vehículos eléctricos y baterías.
  - Muchas de esas minas deben estar además en países inestables políticamente, en un momento en el que las condiciones geopolíticas son especialmente complejos.

# ¿Hacia dónde vamos?

- Sea como fuere, existe una corriente de opinión en la Unión Europea tendente a potenciar el coche eléctrico. Ya hemos visto los problemas derivados del mix de generación. Obviando esta circunstancia, ¿verdaderamente se trata de la mejor opción?
- Disponibilidad
- **Prestaciones**

# ¿Hacia dónde vamos?

- Sea como fuere, existe una corriente de opinión en la Unión Europea tendente a potenciar el coche eléctrico. Ya hemos visto los problemas derivados del mix de generación. Obviando esta circunstancia, ¿verdaderamente se trata de la mejor opción?
- Disponibilidad
- **Prestaciones**
  - Éste es uno de los puntos fuertes del coche eléctrico. Son silenciosos, confortables, espaciosos, con una respuesta inmediata. Pero la comodidad de viajar en un vehículo con motor de combustión interna de momento no está a su alcance debido a su limitada autonomía.

# ¿Hacia dónde vamos?

- Sea como fuere, existe una corriente de opinión en la Unión Europea tendente a potenciar el coche eléctrico. Ya hemos visto los problemas derivados del mix de generación. Obviando esta circunstancia, ¿verdaderamente se trata de la mejor opción?
- Disponibilidad
- Prestaciones
- **Autonomía**
  - Este concepto requiere un capítulo aparte, pues resulta uno de los verdaderos talones de Aquiles del coche eléctrico. Aunque las autonomías han mejorado mucho, siguen siendo limitadas y generan ansiedad en sus usuarios. Las prestaciones que comentábamos antes comienzan a caer si queremos conservar la batería.



# ¿Hacia dónde vamos?

- Sea como fuere, existe una corriente de opinión en la Unión Europea tendente a potenciar el coche eléctrico. Ya hemos visto los problemas derivados del mix de generación. Obviando esta circunstancia, ¿verdaderamente se trata de la mejor opción?
- Disponibilidad
- Prestaciones
- Autonomía
- **Infraestructura de recarga**
  - Precisamente la exigua autonomía de los vehículos eléctricos hace que los fabricantes (que se exponen a multas millonarias si no cumplen con los objetivos de matriculaciones) están presionando mucho para que se efectúe un despliegue masivo de infraestructura de recarga. En cualquier caso, el número de puntos de recarga es muy superior al disponible con otras tecnologías. (1/420 ICE Vs. 1/6 BEV)

# ¿Hacia dónde vamos?

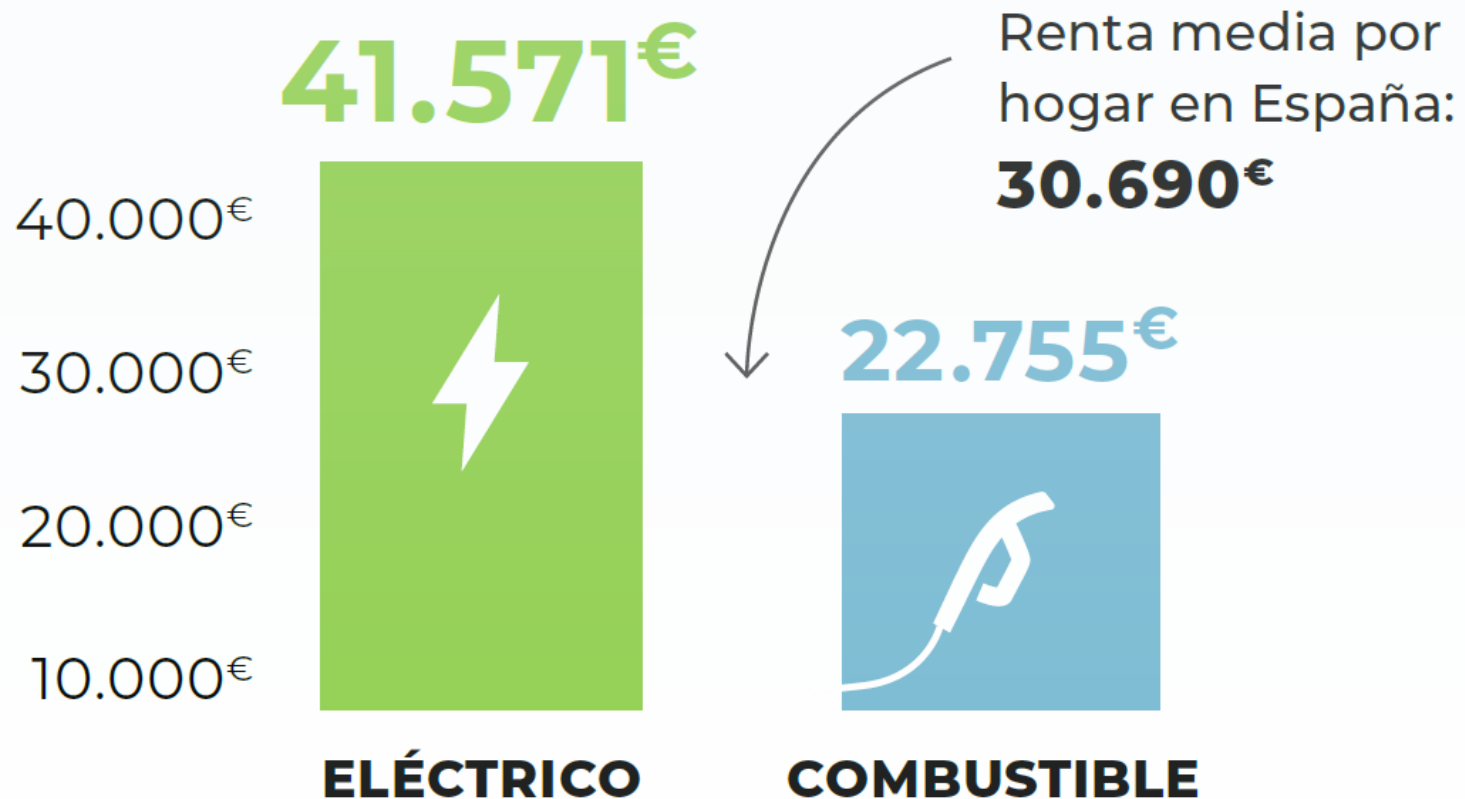
- Sea como fuere, existe una corriente de opinión en la Unión Europea tendente a potenciar el coche eléctrico. Ya hemos visto los problemas derivados del mix de generación. Obviando esta circunstancia, ¿verdaderamente se trata de la mejor opción?
- Disponibilidad
- Prestaciones
- Autonomía
- **Infraestructura de recarga**
  - Precisamente la exigua autonomía de los vehículos eléctricos hace que los fabricantes (que se exponen a multas millonarias si no cumplen con los objetivos de matriculaciones) están presionando mucho para que se efectúe un despliegue masivo de infraestructura de recarga. En cualquier caso, el número de puntos de recarga es muy superior al disponible con otras tecnologías.
  - Nos quedaremos cortos si hacemos análisis sólo cuantitativo. Debe ser cualitativo. **¿Cómo son esos puntos de recarga? ¿Funcionan? ¿Dan buenas prestaciones?**

# ¿Hacia dónde vamos?

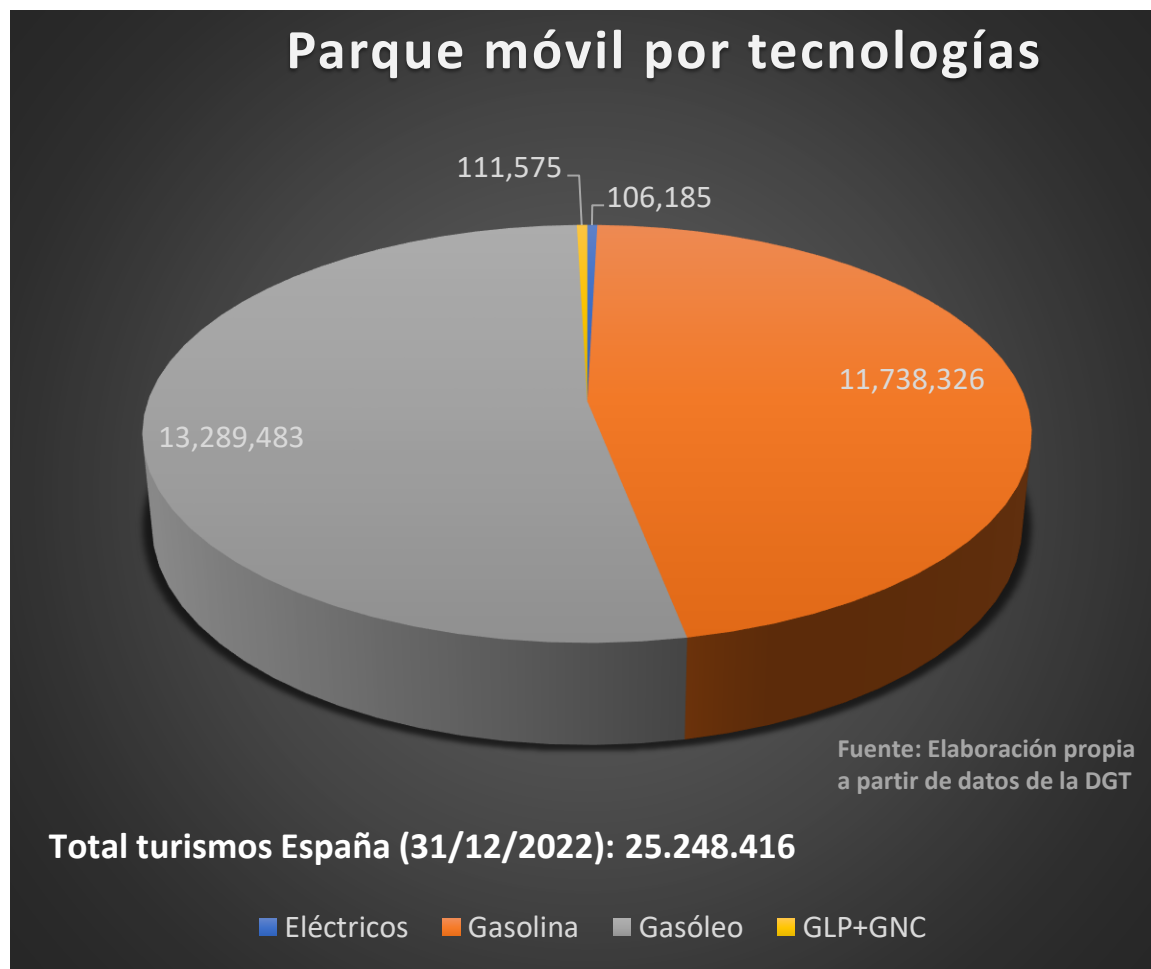
- Sea como fuere, existe una corriente de opinión en la Unión Europea tendente a potenciar el coche eléctrico. Ya hemos visto los problemas derivados del mix de generación. Obviando esta circunstancia, ¿verdaderamente se trata de la mejor opción?
- Disponibilidad
- Prestaciones
- Autonomía
- Infraestructura de recarga
- **Precio**
  - El precio sigue siendo un factor crítico a la hora de elegir un vehículo. Y el coche eléctrico es mucho más caro que el coche ICE. Los datos evidencian que el coche eléctrico no es para todos los bolsillos.

# ¿Hacia dónde vamos?

## PRECIO MEDIO DEL VEHÍCULO EN ESPAÑA



# ¿Hacia dónde vamos?



- Los elevados precios de los vehículos eléctricos y el hecho de que en España más del 70% de los coches duermen en la calle propician que los ciudadanos no quieran comprar automóviles de este tipo.
- Pongan en cuarentena las noticias/campañas de marketing que les llegan desde la Vieja Europa, no vayan a creerse que en España todos viajamos en vehículo eléctrico.
- La realidad es que a fecha 31 de diciembre de 2022, las estadísticas oficiales de la Dirección General de Tráfico (DGT) mostraban que apenas el 0,41% del parque circulante en España eran vehículos eléctricos de batería (BEV, por sus siglas en inglés).

# ¿Hacia dónde vamos?

Los planes de movilidad urbana sostenible habrán de ser coherentes con los planes de calidad del aire con los que, en su caso, cuente el municipio con arreglo a lo previsto en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Se entenderá por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.

Cualquier medida que suponga una regresión del órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente.

4. De acuerdo con la normativa de movilidad limpia aprobada por la Unión Europea y con las revisiones y mejoras posteriores que se acuerden, las Comunidades Autónomas insulares, considerando su vulnerabilidad frente al cambio climático, podrán instar al Estado el establecimiento de medidas de promoción de movilidad limpia, consistentes en restricciones en su ámbito territorial de la circulación de turismos y furgonetas.

Artículo 15. Instalación de puntos de recarga eléctrica.

1. El Gobierno pondrá a disposición del público la información de los puntos de recarga eléctrica para vehículos de acceso público, dentro del año posterior a la entrada en vigor de esta ley, a través del Punto de Acceso Nacional de información de tráfico en tiempo real gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Para ello, con carácter previo, los prestadores del servicio de recarga eléctrica deberán remitir por medios electrónicos al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico información actualizada de la localización, características, y disponibilidad de dichas instalaciones, así como del precio de venta al público de la electricidad o del servicio de recarga.

El Gobierno velará especialmente por el cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 639/2016, de 9 de diciembre, por el que se establece un marco de medidas para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, en lo relativo a los informes que se prevén por la Directiva 2014/94/UE, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los puntos de recarga de gasolina y gasóleo A y garantizar la interoperabilidad de las instalaciones de ventas de gasolina y gasóleo A.

2. Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo en 2019 sea superior o igual a 10 millones de litros instalarán, por cada una de estas instalaciones, al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 150 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de veintidós meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

3. Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo en 2019 sea superior o igual a 5 millones de litros y menor a 10 millones de litros, instalarán, por cada una de estas instalaciones, al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de veintisiete meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

4. En el caso de que en una provincia, Ciudad Autónoma o isla no exista ninguna instalación de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2019 sea superior o igual a 5 millones de litros, quienes ostenten la titularidad de las instalaciones que, ordenadas de mayor a menor volumen de ventas anuales agregadas de gasolina y gasóleo, conjunta o individualmente alcancen al menos el 10% de las ventas anuales totales en las citadas áreas geográficas en el año 2019 instalarán, por cada una de estas instalaciones, al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de 27 meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

5. A partir de 2021, quienes ostenten la titularidad de las instalaciones nuevas de suministro de combustible y carburantes a vehículos o que acometan una reforma en su instalación que requiera una revisión del título administrativo, independientemente del volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo de la instalación, instalarán al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio desde la puesta en funcionamiento de la instalación o finalización de la reforma de la misma que requiera una revisión del título administrativo.

Mediante Orden de la persona titular del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, con la participación de las Comunidades Autónomas, se establecerá un listado de instalaciones de suministro de combustibles y carburantes obligadas por los arts. 2.º, 3.º, 4.º y 5.º de este artículo, así como las excepciones e impositivas para su cumplimiento.

El Estado de Energía se establecerá el listado de nuevas instalaciones de las excepciones e imposibilidades técnicas para su cumplimiento.

El Estado de Energía se establecerá el apartado octavo de este artículo, que hace referencia al apartado séptimo de este artículo, así como las excepciones e imposibilidades técnicas para su cumplimiento.

El umbral de ventas anuales de gasolina y gasóleo A que se establece en este artículo estarán obligadas a la instalación de aparatos. Los plazos de puesta en servicio de las infraestructuras de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de veintidós meses a partir de la publicación de las resoluciones a las que hace referencia el apartado séptimo de este artículo.

El establecimiento de la regulación del contenido y forma de remisión de la información al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de la Edificación establecerá obligaciones relativas a la información de los edificios eléctricos en edificios de nueva construcción de uso distinto al residencial privado que cuenten con una capacidad de más de veinte plazas, ya sea en el interior o en un espacio exterior.

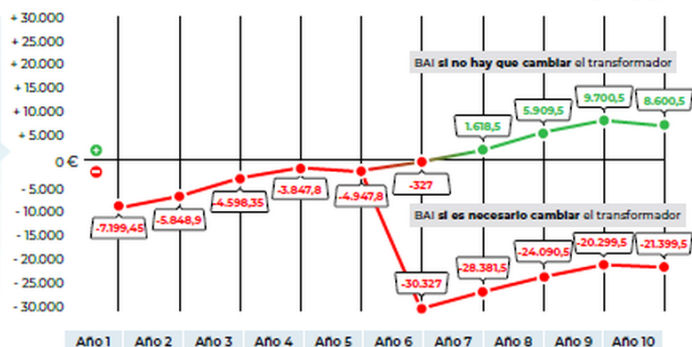
Los vehículos eléctricos que establezca el Código Técnico de la Edificación en apartamientos no integrados en edificaciones de uso residencial en redes estatales de carreteras, las obligaciones de cumplimiento de este artículo correspondrán a las personas físicas o jurídicas que ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2019 sea superior o igual a 5 millones de litros, quienes ostenten la titularidad de las instalaciones que, ordenadas de mayor a menor volumen de ventas anuales agregadas de gasolina y gasóleo, conjunta o individualmente alcancen al menos el 10% de las ventas anuales totales en las citadas áreas geográficas en el año 2019 instalarán, por cada una de estas instalaciones, al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de 27 meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

El Gobierno adoptará medidas para la reducción de las emisiones generadas por el consumo de combustibles fósiles en embarcaciones, artefactos navales y plataformas físicas cuando estén en funcionamiento.

- Pese a que, como hemos visto, sólo el 0,41% de los turismos que circulan en España son BEV, la Administración obliga a las estaciones de servicio que superaran determinados niveles de ventas en 2019 a instalar puntos de recarga para coches eléctricos.
- Esta obligación también es aplicable a todas las estaciones de servicio nuevas y a aquellas que lleven a cabo reformas de importancia.
- Mientras tanto, se siguen endureciendo determinadas normativas medioambientales y de seguridad industrial, lo que se traduce en la necesidad de invertir decenas de miles de euros en nuestras gasolineras.

# ¿Hacia dónde vamos?

**BAI (Beneficio Antes de Impuestos)** En euros



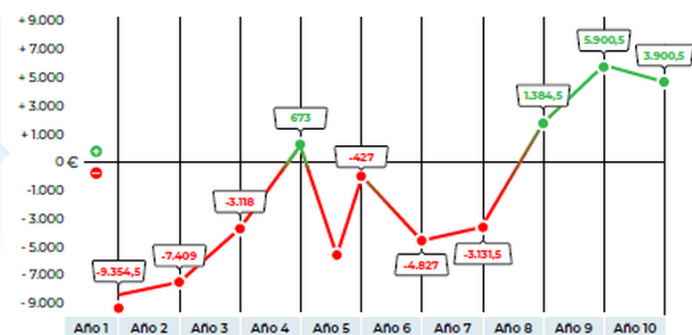
Instalación cargador de **50KW**

- Sin embargo, la realidad sigue siendo tozuda:

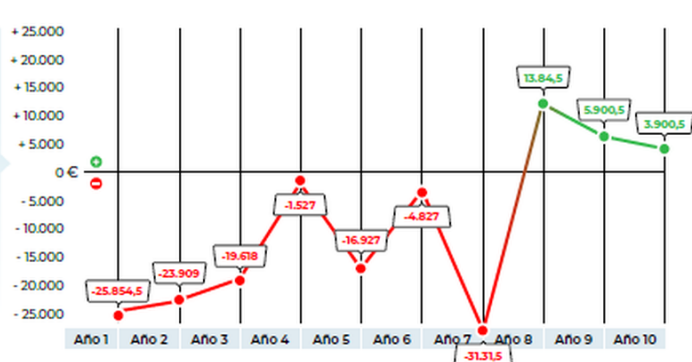
En el supuesto de un cargador de 50kW, el BAI acumulado en los cinco primeros ejercicios es de **-26.442,3 euros (118.186.037 pesos colombianos)**.

En el supuesto de un cargador de 150kW sin necesidad de cambiar el transformador, el BAI acumulado en los diez primeros ejercicios es de **-16.408,5 euros (73.337.739 pesos colombianos)**.

En el supuesto de un cargador de 150kW con cambio de transformador, el BAI acumulado en los diez primeros ejercicios es de **-98.908,5 euros (442.082.467 pesos colombianos)**.



Instalación cargador de **150KW**



Instalación cargador de **150KW**  
\* Coste Cambio Transformador

**LOS NÚMEROS  
NO SALEN**

# ¿Hacia dónde vamos?

Y ENTONCES, ¿QUÉ HACEMOS?





# ¿Hacia dónde vamos?

Y ENTONCES, ¿QUÉ HACEMOS?



# Conclusión

## Conclusión #2



“El mayor riesgo es no correr ningún riesgo. En un mundo que cambia rápidamente, la única estrategia que, sin lugar a dudas, fallará es la de no tomar riesgos”.

Mark Zuckerberg



¡Gracias!

[ceees@ceees.com](mailto:ceees@ceees.com)

**ceees**

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA  
DE EMPRESARIOS DE  
ESTACIONES DE SERVICIO