

Hidrocarburos con sello vasco para el mercado exterior

Petronor exportó el año pasado el 35% de su producción, con Estados Unidos y Francia como principales clientes

» Luis M. Díez

La transformación del mundo en un único mercado ha supuesto un reto y una oportunidad para la gran mayoría de los sectores productivos. De hecho, no existe una economía que no muestre el incremento de las exportaciones como un signo de fortaleza y competitividad de su tejido empresarial. En Euskadi, los derivados del petróleo figuran entre las mercancías que más impulsan la balanza exportadora. A la cabeza figura Petronor, quien cerró 2017 con un nuevo récord al procesar 10,4 millones de toneladas de crudo y vender en el exterior el 35% de su producción

Con el gasóleo enfocado principalmente al mercado nacional —apenas exporta un 6%—, de entre todos los derivados que se transforman en sus instalaciones, la gasolina es el más viajero. Entre un 65% y un 70% de toda la que se produce alimenta los motores de los vehículos que circulan por carreteras de otros países. «La mayor parte de lo que exportamos, unas 1,1 toneladas al año, tiene como destino Estados Unidos, donde nuestra gasolina es muy apreciada por su calidad. La usan como componente y le incorporan otros oxigenados para formular la suya propia», detalla Manuel Núñez, director de Ingeniería y Desarrollo de la refinería. Cada mes, cuatro o cinco barcos de 50.000 metros cúbicos de capacidad salen del Puerto de Bilbao con destino a la costa este americana.

Otro de los productos que se comercializan fuera son las naftas. Este compuesto, del que cada año Petronor fabrica unas 800.000 toneladas, se vende como materia prima a las grandes firmas de la industria petroquímica situadas en Bélgica, Holanda y Alemania. Similar destino tiene el propileno, que representa cerca del 3% de la producción total.

Menos kilómetros tiene que recorrer el 80% de las 270.000 toneladas de asfaltos que se destinan al mercado exterior. El sur de Francia es el gran consumidor de un producto «con unas cualidades difíciles de conseguir gracias a los crudos que selecciona-



Uno de los barcos que zarpó la semana pasada del Puerto de Bilbao con hidrocarburos procedentes de Petronor.

Cambios en el horizonte

El sector de los combustibles vive unos tiempos convulsos que van a definir su futuro. El impuesto con el que el Gobierno central quiere gravar el diésel, aunque aún no se han concretado cifras ni plazos, se une a otras medidas que se están tomando para acelerar la estrategia de descarbonización dentro de la UE y al crecimiento exponencial de la movilidad eléctrica. Además, el 1 de enero de 2020 entrará en vigor una nueva norma que obliga a reducir del 3,5% al 0,1% los niveles de azufre en los combustibles que usan los barcos. «Este cambio va a provocar una transformación en dos de los productos básicos que fabrican las refinerías, como son el

fuel y el diésel», analiza el director de Ingeniería y Desarrollo de Petronor, Manuel Núñez, quien prevé una transformación en el comportamiento de los mercados exteriores. Y es que el descenso en la demanda de hidrocarburos llevará, según el experto, al cierre de las refinerías menos competitivas. «Se calcula que desaparecerán una treintena», la misma cifra que las que han bajado la persiana desde 2008. «Nosotros vamos a estar atentos a cómo se va produciendo esa transformación energética para, a partir de nuestra apuesta por la eficiencia, que si alguien tiene que dejar de abastecer al mercado de hidrocarburos este no sea Petronor».

mos para ello». Dos proyectos en estudio servirán para adecuar las instalaciones con el fin de incrementar su elaboración a un menor coste. «Te puede generar dinero si tienes un esquema de producción poco complejo», sostiene. El pasado año, las ventas crecieron un 11% con respecto a 2016. Además del país vecino, Inglaterra y norte

Gasolinas, naftas, asfaltos y propilenos son los productos que más se venden fuera

de África, los asfaltos de Petronor podrían utilizarse a medio plazo en las nuevas infraestructuras que se construyan Estados Unidos y Brasil.

Estrategias

A diferencia de otras empresas, que abren fábricas en diferentes

países para abaratar la producción, las refinerías cuentan con esa limitación, a la que se añade el alto coste del transporte. Para compensarlo, es ahí donde entra en juego un complejo sistema de cálculos y estrategias en el que hasta la climatología juega su papel. «En septiembre y octubre, los huracanes pueden obligar a parar algunas refinerías de Estados Unidos durante un mes. Si estás atento, puedes aprovecharlo para atender esa demanda. Suelen ser meses buenos para nosotros porque potenciamos las exportaciones», reconoce Manuel Núñez. Las paradas de mantenimiento en instalaciones de otras regiones del mundo también abren «ventanas de oportunidad».

Más allá de estas situaciones coyunturales, Petronor pone el acento en la reducción de los costes de transformación y en la generación de grandes volúmenes para reducir al máximo la factura del transporte. «Disponer de un sistema de producción complejo y ser más eficientes nos da la posibilidad de llevar el producto muy lejos porque podemos asumir costes de flete más altos», explica.

Esta complejidad de la que habla el experto llegó con la puesta en marcha en el año 2013 de la Unidad de Reducción de Fueloil, una inversión de mil millones de euros que aseguró el futuro de la refinería. En estos cinco años, la planta de coke ha posibilitado que aumente la capacidad de procesado de 10 a 40 tipos de crudo distintos. «Nos permite acceder a una cesta más barata, de muy variada procedencia y con propiedades distintas en cuanto a densidad o contenido de azufre», subraya.

Las importaciones las sigue liderando América (31,6%), con México a la cabeza, seguida de Europa (26,2%) y África (22,9%), la gran beneficiada de ese aumento del abanico de crudos que llegan a la refinería con la incorporación de países como Ghana. Por el contrario, Rusia (9,7%) y Oriente Medio (9,5%) han bajado un poco sus aportaciones desde la llegada de la unidad de URF. Con 415 buques, la actividad de Petronor representó en 2017 el 44% del tráfico que mueve el Puerto de Bilbao.