



España dispara la compra a Marruecos de diésel entre sospechas de que es ruso

Las importaciones se han multiplicado tras la guerra en Irán. El sector alerta de la llegada de cuatro cargueros del país norteafricano, que no cuenta con refinerías

JUAN CRUZ PEÑA
Madrid

España ha disparado la compra de gasóleo a Marruecos tras desatarse la escalada bélica en Oriente Próximo. El incremento de las importaciones de diésel por compañías españolas desde el país vecino ha hecho saltar todas las alarmas en el sector, que sospecha que su procedencia original es rusa. Fuentes del sector al tanto de la situación denuncian que la llegada del carburante desde el norte de África es una triangulación para que Rusia pueda colocar sus productos dentro de la Unión Europea, saltándose las sanciones impuestas por Bruselas por la invasión de Ucrania. Consideran imposible que un país como Marruecos, sin ninguna capacidad de refino y ante la situación de escasez mundial de gasóleo, tenga la capacidad de exportar. Entienden que solo lo puede hacer fuera de la lógica de mercado, comprando al único país con excedentes de diésel que exporta por debajo de los precios actuales. Los datos son contundentes: Marruecos, que sí mantiene relaciones comerciales con Rusia, le compra el 45% del diésel que importa. A su vez, la llegada de este gasóleo genera una competencia desleal para la industria local.

Las últimas maniobras se empezaron a gestar con el fuerte incremento de precios del diésel de primavera, que elevó el coste del gasóleo por encima de la gasolina pese a estar menos gravado fiscalmente. El 4 de abril, el carguero *Harbiye* dispensó más de 40.000 toneladas de gasóleo en Tarragona. El 4 de mayo, llegó a Barcelona el *Kriti Episkopi*, con 36.000 toneladas de diésel. El 12 de mayo atracó el *Sea Dragon*, con 43.000 toneladas en Bilbao; y el pasado 23 de junio llegó el *Aldebaran*, con 33.000 toneladas de carburante, según los datos de Kpler. Hay algunas transacciones que el sector considera normales, pero estas han levantado todas las sospechas.

Estas descargas están en línea con los datos aportados por la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (Cores), que confirma que en marzo y abril, tras la escalada bélica de EE UU e Israel sobre Irán, la llegada de diésel desde Marruecos se reactivó después de casi un año sin apenas entrada. Entre los dos meses posteriores al estallido de la guerra, han llegado 76.000 toneladas de gasóleo desde Marruecos, unas cifras inéditas desde hace un año. Es más: en este tiempo, las importaciones marroquíes de diésel casi habían desaparecido.



Carteles informativos con el precio del combustible, en Barcelona en marzo. DAVID ZORRAKINO (GETTY)

El dato

76.000

toneladas de gasóleo. Es el volumen llegado desde Marruecos entre marzo y abril, meses posteriores al estallido del conflicto iraní. Son datos inéditos desde hace un año, tiempo en el que las ventas desde el país habían desaparecido.

A ello hay que sumar las entradas de los cargueros detectados por los operadores de los puertos en España. Marruecos nunca había exportado diésel a España antes de la guerra de Ucrania. Fuentes del sector no tienen dudas de que parte o todo el diésel que viene de Marruecos puede tener su verdadero origen en Rusia.

“Cuando una refinería india comienza a comprar crudo ruso para, más tarde, fabricar diésel, lo pone en el mercado europeo en condiciones ventajosas que afectan nuestra competencia industrial”, lamentaba el consejero delegado de Repsol, Josu Jon Imaz, en febrero de 2024. Repsol suma cinco refinerías en España

con unos 1.000 trabajadores en cada planta. Moeve (antigua Cepsa) tiene dos y BP tiene una. Además, en estos últimos años han elevado el esfuerzo por descarbonizar su operativa, por lo que la entrada de diésel de origen ilícito lastra su competitividad.

Fuentes de la Asociación de la Industria de los Combustibles de España (AICE) señalan que “es importante combatir todo tipo de fraude en el sector de los hidrocarburos, lo que afecta gravemente a la competencia, incluida la importación de carburantes cuyo origen pudiera ser ilícito”.

El ciclo del diésel se cierra con los compradores del carburante sospechoso por empresas en Es-

paña. En los últimos años, han proliferado operadores alternativos que cuentan con almacenamiento en los grandes puertos capaces de abastecerse al margen de las grandes marcas. En el sector creen que parte de este diésel sospechoso acaba en operadores minoristas *low cost*.

En el escenario geopolítico actual, apunta un experto en la materia, el único país que dispone de excedentes capaz de colocar el producto a precios inferiores es Rusia. Parte de la oferta del gasóleo que se distribuye a escala mundial se ha visto truncada por los daños a las infraestructuras energéticas de los países del golfo Pérsico y, sobre todo, por el cierre del estrecho de Ormuz.

Vetos

A diferencia de España y el resto de países de la UE, Marruecos no ha establecido ningún veto a Rusia, que está siendo capaz de aguantar económicamente la invasión sobre Ucrania desde hace ya más de cuatro años. Los datos de los operadores confirman que en los últimos años el país norteafricano tenía a Moscú como uno de sus suministradores de hidrocarburos. Según Kpler, Marruecos importó 645.000 toneladas de diésel desde Rusia en 2025. Y en lo que va de 2026 la cifra sigue creciendo: los operadores marroquíes habían comprado 489.000 toneladas de gasóleo ruso, que suponen el 45% del total de las importaciones que llegan al país.

En el mercado tampoco creen rentable que los compradores de diésel en Marruecos puedan adquirir a los precios de mercado actuales para luego reexportar, por lo que apuntan a que esta práctica solo puede merecer la pena en un escenario en el que dicho diésel pueda llegar ya con descuento a suelo africano. Y ahí Rusia es de los pocos capaces de abastecer por su alta capacidad de producción.

Controlar estas prácticas ilegales es altamente complicado. El diésel ruso que entra en el circuito de otros países que sí tienen relaciones comerciales con Europa es difícil de controlar, ya que una vez que entra en países terceros se pierde su trazabilidad.

A mediados de 2023, cuando llegaron las primeras sospechas de que estaba entrando diésel ruso por España a través de países terceros, el entonces consejero delegado de Exolum, Jorge Lanza, aseguró que el Gobierno no tenía forma de confirmar si el diésel ruso que pasa por Turquía acababa en España. Esta afirmación del máximo responsable de la antigua CLH, el distribuidor de hidrocarburos en España, llegaba después de que algunos de los máximos representantes del sector denunciaran esta situación que supone una competencia desleal. Ya entonces, el Ministerio para la Transición Ecológica lanzó una investigación para evitar estas prácticas, sin que por ahora se haya podido demostrar la operativa irregular ni establecer sanción alguna.