



Luis Cabra Adjunto al CEO de Repsol, director de Transición Ecológica y presidente de Fuels Europe

“Repsol puede asegurar el suministro de petróleo y gas en España y Portugal”



Rubén Esteller
ENVIADO ESPECIAL A HOUSTON (EEUU)

Luis Cabra, director general de Transición Energética, Tecnología, Institucional y Adjunto al CEO en Repsol, recibe a *elEconomista.es* en CERAWEEK by S&P Global. Cabra, además, es el presidente de Fuels Europe, lo que le otorga una mayor visión de la situación actual del sector.

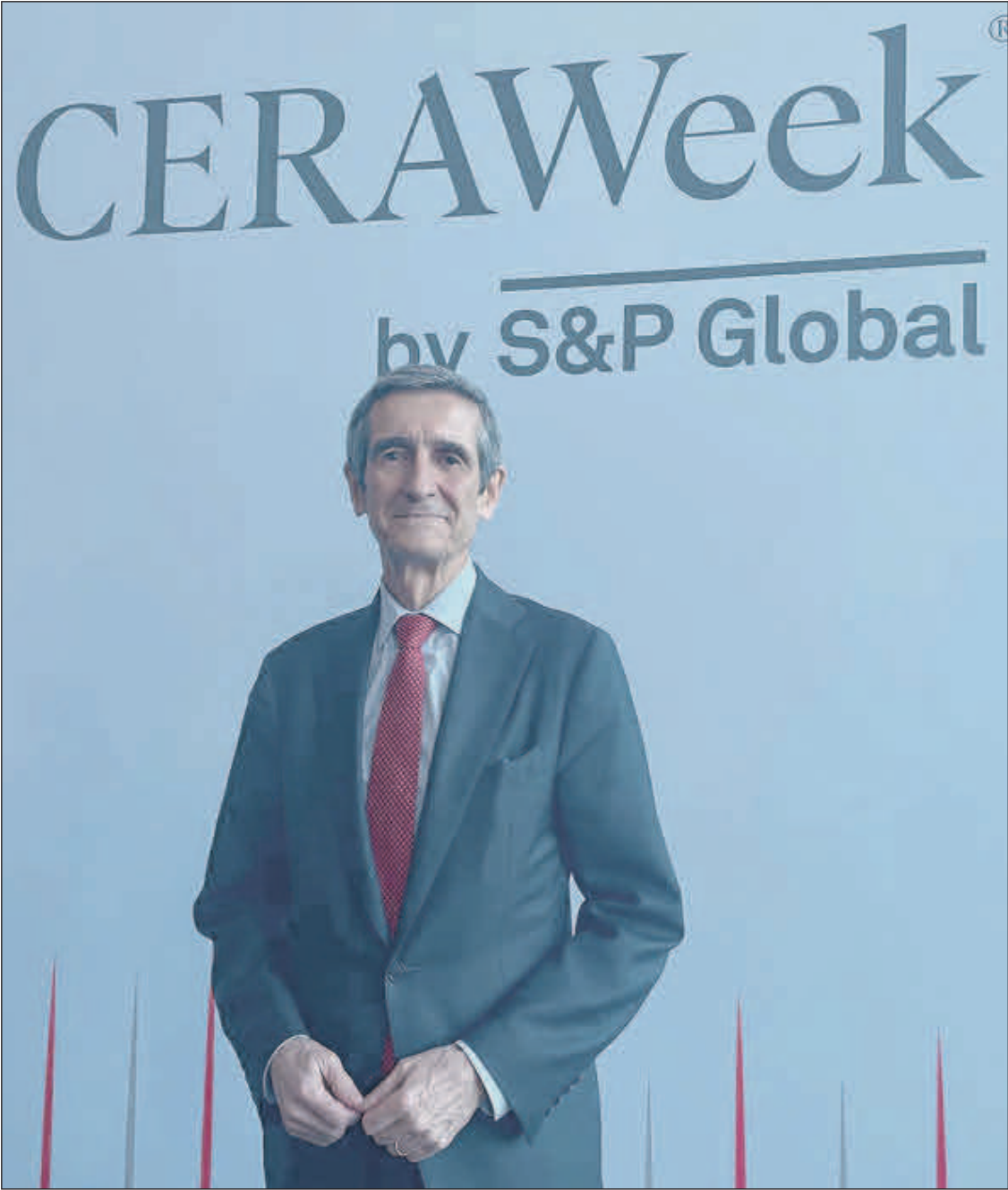
¿Cómo impactará la guerra en Irán?
Es demasiado pronto para determinar cuáles serán las consecuencias del conflicto en el sector, hay demasiadas variables a tener en cuenta. Lo que sabemos con certeza es que un conflicto de esta naturaleza añade complejidad y volatilidad a un sector que, de por sí, tiene que gestionar situaciones cambiantes.

Por el estrecho de Ormuz pasa aproximadamente el 15% de los productos petrolíferos mundiales. Esto unido al impacto que está teniendo en conflicto en varias refinerías de Oriente Próximo está tensionando los precios de las materias primas, del crudo y del gas, y de los productos refinados. En Repsol, seguimos garantizando el suministro tanto para España como para Portugal. Enfocarnos en el aprovisionamiento de crudo y gas en la vertiente atlántica y la preparación de nuestras refinerías nos permite asegurar el abastecimiento, cumpliendo así una de nuestras funciones más relevantes como compañía.

¿La transición energética está reduciendo vulnerabilidades o las está desplazando?

La transición energética debe fundamentarse en la seguridad de suministro, en costes asequibles y sostenibilidad. En Europa hemos primado la sostenibilidad por encima de todo pero por mucho que nos empeñemos, no somos líderes en descarbonización porque el mundo no nos sigue: la UE aporta el 6% de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero y si las redujéramos a la mitad en 2030, habríamos contribuido a reducir 3 puntos las del mundo. Al mismo tiempo, China, India y otros países siguen aumentando sus emisiones. Conclusión, no podemos resolver sólo desde Europa un problema que es global.

Estas políticas, tomadas de forma aislada y al margen de lo que



REM

ocurre en el mundo, imponen costes que hacen perder competitividad a la industria, que termina desplazándose a otros lugares, lo que crea dependencia de terceros. Como señala Draghi en su informe, en un mundo geopolítico inestable, las dependencias se convierten en vulnerabilidades.

¿Estamos yendo hacia un nuevo mapa de poder energético?

El objetivo de la UE es producir al menos el 42,5 % de su energía a partir de fuentes renovables de aquí a 2030, lo que requiere un despliegue a gran escala de aerogeneradores, baterías y paneles solares, por citar algunas necesidades. Esas tecnologías necesitan litio, níquel, cobalto, cobre u otras tierras raras pero la mayoría de los minerales ne-

cesarios se extraen y procesan fuera de la UE. Por ejemplo, China proporciona el 97% del magnesio de la UE (utilizado en electrolizadores) y controla el 90% de la capacidad de refinación de estos minerales. Estas nuevas dependencias, como mencionaba antes, son en realidad vulnerabilidades.

Pero el nuevo mapa de poder energético no lo definirán solo los recursos naturales, sino también las cadenas de suministro resilientes, la capacidad y diversificación tecnológica, la fortaleza industrial y la calidad del marco regulatorio. Por eso, ahora más que nunca, la seguridad energética exige combinar electrones renovables, moléculas renovables, eficiencia y todas las palancas de descarbonización a nuestro alcance, sin olvidar el pe-

tróleo y el gas, que seguirán siendo necesarios. Se trata de diversificar las fuentes, incluyendo el aprovechamiento de las domésticas, y de reducir dependencias.

¿Le preocupa que Europa esté fijando objetivos de descarbonización del transporte sin asegurar antes una oferta suficiente de combustibles renovables competitivos?

La experiencia reciente nos muestra que en la Unión Europea tendemos a fijar objetivos de transición energética que, en la práctica, no logramos cumplir. La Ley del Clima y el paquete *Fit for 55*, que aspiran a una reducción del 55% de emisiones de CO2, o los ambiciosos objetivos de vehículos eléctricos en automoción para 2025-2030 son algunos ejemplos.

Guerra en Irán: “Un conflicto de esta naturaleza añade complejidad y volatilidad al sector”

Descarbonizar: “Aunque nos empeñemos. El mundo no nos sigue con la descarbonización”

Y no logramos cumplir por varias razones.

La primera, por no dejar que todas las tecnologías que aportan a la reducción de emisiones se complementen o compitan en igualdad de condiciones y querer imponer sólo algunas. Regulación y tecnología son pilares fundamentales para avanzar en la transición energética. La regulación nos marca la dirección estratégica, mientras que la tecnología define lo que es factible en cada momento. Pero hay que sincronizarlas ambas. Si regulamos sin tener en cuenta la madurez tecnológica o las necesidades de los ciudadanos, corremos el riesgo de prescribir soluciones inmaduras o excesivamente costosas que el mercado no acepta, como está ocurriendo con la penetración del vehículo eléctrico, más lenta de la que se ha querido imponer. Por eso no podemos cerrar la puerta a otras opciones como los combustibles renovables, debemos incentivar en lugar de prohibir.

Otra razón es centrarse más en objetivos de largo plazo que pensar en descarbonizar hoy. No podemos obviar que la medida más efectiva a corto plazo para reducir emisiones del transporte sigue siendo sustituir un coche viejo por uno nuevo, sea del tipo que sea, porque tenemos un parque con 14 años de media. Y seguir mejorando el motor de combustión, que es parte de la solución, como hemos demostrado desarrollando junto a Horse un motor prototipo híbrido que reduce el consumo hasta los 3,3 litros a los 100 km. Sin embargo, los fabricantes no pueden invertir en mejorar el motor de combustión si se anuncia su prohibición en 2035.

En cuanto a la oferta y la competitividad de los combustibles renovables, la propia regulación lo po-



Empresas & Finanzas



Luis Cabra, adjunto al CEO de Repsol, director de Transición Ecológica y presidente de Fuels Europe, y Rubén Esteller, director adjunto de ‘elEconomista.es’.

ne difícil. Es necesario entender que la regulación que promueve el combustible sostenible para aviación, el SAF, por otro lado penaliza la producción de combustibles para carretera. Y la química y la economía no permiten lo uno sin lo otro. La escala para producir ambos, y el coproducirlos en la misma instalación, es lo que hace competitivos ambos productos. La regulación por silos, por sector consumidor, hace inviable la competitividad del producto. Sin la carretera, no habrá SAF o se producirá fuera de Europa. La propuesta de revisión para la carretera que recientemente ha puesto la UE sobre la mesa es claramente insuficiente, y tanto la industria del automóvil como los fabricantes de combustibles estamos reclamando mejoras adicionales.

¿Se puede pedir a las compañías que aceleren en descarbonización y al mismo tiempo mantener un marco fiscal percibido como punitivo?
El vehículo eléctrico (VE) representa una solución de futuro indiscutible para el transporte por carretera, especialmente en el segmento ligero. Sin embargo, la regulación ha impuesto un ritmo de penetración obligatorio que no asegura una verdadera descarbonización, ya que solo se mide la reducción de emisiones en el tubo de escape. Esto ha llevado a que la industria de la automoción invierta cientos de miles de millones, necesite apoyo público y, aun así, se enfrente a multas porque la demanda real no acompaña el ritmo impuesto. El problema se ha paliado en 2025, pero volverá a surgir en 2030 si no se ajusta la regulación a la realidad del mercado. Desde Repsol defendemos que hay que seguir impulsando la cadena del vehículo eléctrico, pero con realismo

y transparencia sobre el dinero público invertido, evaluando su impacto en términos de euro/tonelada de CO2 abatido y combinándolo con el otro vehículo cero emisiones, que es el de combustión con combustibles renovables.

Repsol lleva tiempo defendiendo la creación de una gran plataforma de combustibles renovables en España. ¿En qué punto está hoy?
Repsol demostró una clara visión estratégica ya en 2020, cuando supimos anticiparnos a las tendencias del sector y anunciamos el desarrollo de la primera planta dedicada exclusivamente a la producción de combustibles renovables avanzados, en Cartagena. Así, en 2024, la planta estuvo lista para suministrarlos con antelación a la entrada en vigor del Reglamento ReFuel Aviation. En ese momento comenzamos a cimentar nuestra plataforma de combustibles renovables, que ya es una realidad y que se asienta en unas capacidades de refino altamente competitivas, en la transformación de plantas que ya tenemos para otros usos –en unos meses estará operativa la segunda planta, en Puertollano, que sumará una capacidad de 200.000 toneladas anuales a la actual de 1,25 millones- y en proyectos pioneros, como la Eco planta de Tarragona, la primera instalación de Europa que transformará residuos municipales en metanol renovable y circular.

¿España puede convertirse en referencia europea en combustibles renovables o seguimos teniendo más ambición que capacidad de ejecución?
España tiene una oportunidad única para liderar el desarrollo de combustibles renovables y convertirse en una referencia europea. Pero te-

Vehículo eléctrico: “Hay que impulsar el coche eléctrico con transparencia sobre el dinero público invertido”

Transición: “En la UE tendemos a fijar objetivos de transición que no logramos cumplir”

nemos que aprovechar nuestras fortalezas, la primera, que tenemos las refinerías más competitivas de Europa y que son las mejor preparadas para su progresiva transformación. Además, contamos con energía renovable a precios competitivos, con capacidades industriales sólidas y diversas y con disponibilidad de residuos agropecuarios, forestales y urbanos que podemos convertir en combustibles renovables. Así lo reflejan diferentes informes, por ejemplo, según NTT data, España está entre los países europeos con mayor potencial de residuos de biomasa utilizables para producir hasta 10,8 millones de toneladas equivalentes de petróleo en combustibles renovables en 2030. Si sumamos a esto los biocombustibles derivados de otras materias primas, siempre dentro de lo que marca la regulación europea, y los combustibles renovables de origen no biológico (RFNBO), el potencial total de producción de combustibles renovables en España a partir de mate-

rias primas locales en 2030 alcanzaría las 13,4 millones de toneladas equivalentes de petróleo. Esto supondría poder sustituir cerca del 58% de la demanda nacional de combustibles fósiles y reducir las emisiones en ciclo de vida hasta 43 millones de toneladas de CO2. Existe un gran potencial que se puede aprovechar con tecnología y una regulación verdaderamente habilitadora de inversiones.

¿Puede Europa exigir una rápida penetración de combustibles renovables sin crear al mismo tiempo mecanismos que amortigüen su impacto en precios
En el caso de los combustibles renovables la regulación no puede limitarse a prohibir y encarecer; tiene que habilitar, incentivar y dar visibilidad de retorno, con instrumentos que cierren la brecha de coste frente a los fósiles.
Del mismo modo que existen múltiples incentivos para fomentar el vehículo eléctrico, los combustibles renovables deben recibir un impulso regulatorio con una fiscalidad favorable o la apertura a más materias primas sostenibles para su producción para permitir la sustitución progresiva de los convencionales, aprovechando infraestructuras y vehículos existentes.

¿Qué tecnología cree que está hoy más cerca del despliegue masivo de lo que el mercado percibe?
A día de hoy, la producción a partir de aceites usados y residuos agroalimentarios es sin duda la opción más madura, disponible a escala industrial. Le siguen otras opciones, como la producción a partir de residuos municipales no reciclables. La tecnología existe, la gasificación de Enerkem y apostamos por ella en la Eco-

planta de Tarragona, tanto que hoy somos los principales accionistas de esta tecnológica canadiense. Otras tecnologías, necesitan aún de desarrollo. Es el caso de los combustibles sintéticos, donde aún la tecnología va un paso por detrás, estando todavía en desarrollo. Este año tendremos en Bilbao una primera planta de demostración a escala pre-comercial que nos va a permitir aprender para seguir avanzando.

En la industria europea se habla cada vez más de una reforma profunda de los complejos industriales. ¿Qué significa eso exactamente en una compañía como Repsol?
La Unión Europea empieza a reconocer el sector del refino como estratégico, con un papel clave en la seguridad de suministro. Esta industria suministra el 97% de la energía para el transporte de personas y mercancías en ámbitos civiles, militares, de construcción, etc. y, sin embargo, el 30% de las refinerías de la UE han cerrado en las últimas dos décadas. No es el caso de España, que cuenta con uno de los sistemas de refino más eficientes de Europa, fruto de inversiones pasadas. Pero Europa es hoy importadora neta de combustible de aviación y de gasoil para carretera, con lo que supone de pérdida de autonomía energética. Tampoco podemos olvidar que la industria de los combustibles líquidos, las refinerías, aporta el 50% de las materias primas para la industria química en Europa. Con estas premisas, tenemos las claves para la reindustrialización: en lugar de cerrar para después importar, transformar nuestra industria para seguir produciendo energía y productos con menos emisiones.

¿Cómo imagina el complejo industrial europeo dentro de diez años?
En Repsol ya estamos dando pasos muy significativos para avanzar en esa transformación hacia lo que serán los centros industriales del futuro. Centros que transforman sus unidades actuales en nuevas plantas, con tecnología de vanguardia, para fabricar diésel y gasolina 100% renovable para carretera, SAF para aviación y combustible para barcos; centros que van sustituyendo progresivamente el petróleo por biomasa y el hidrógeno convencional producido a partir de gas natural por el renovable; centros que usan distintos tipos de residuos, como aceites de cocina usados, residuos de la industria agroalimentaria o municipales para fabricar combustibles renovables y materiales circulares.

En definitiva, centros que utilizan diversas fuentes de energía, como la eólica o la fotovoltaica, que combinan muchos tipos de materias primas, como el hidrógeno renovable, los residuos y también petróleo –que seguirá siendo necesario– y que fabrican los productos que la sociedad necesita para avanzar, con menor huella de carbono.