



Luis Cabra Adjunto al consejero delegado de Repsol y director de Transición Energética

“Europa se quedará sin petróleo suficiente en sus refinerías si entra la ley del metano”

Rubén Esteller MADRID

Luis Cabra, adjunto al consejero delegado de Repsol y presidente de Fuels Europe, ha puesto sobre la mesa el grave riesgo de suministro energético que se cierne sobre Europa si no se llevan a cabo reformas en la normativa sobre el metano.

¿Qué impacto tendrá la regulación sobre las emisiones de metano?

La crisis de Ormuz se va a quedar corta en lo que tiene que ver con el suministro de petróleo y gas a Europa. El sistema ya está muy tensionado por la crisis de Irán y por el impacto de la prohibición de las importaciones de gas, petróleo y productos petrolíferos de Rusia.

Sobre esa base entramos en una regulación de metano que, por sí misma, representa un problema muy serio para la seguridad de suministro. Hay estudios que muestran que hasta el 87% de todo el crudo que se importa en la Unión Europea no va a cumplir estas exigencias.

En el fondo, no se trata tanto de demostrar una reducción de las emisiones de metano como de cumplir con una burocracia de medición, reporte y verificación. El importador de petróleo y gas tiene que pedir esa información al productor, pero este puede no cumplir o ni siquiera estar en disposición de entender qué se le está pidiendo, porque las metodologías no están establecidas.

Si casi el 90% del suministro de petróleo está comprometido y también lo está más del 40% del gas, Europa se quedará sin petróleo suficiente para sus refinerías. Las plantas tendrán que reducir su capacidad. Son estimaciones difíciles de cuantificar, pero probablemente más de la mitad de la capacidad de refino europea no tendrá suministro suficiente de crudo.

Además, el sistema no va a conseguir el objetivo que persigue, que legítimamente es reducir las emisiones de metano. La alternativa a refinar nosotros esos crudos será importar gasolina, diésel y otros productos petrolíferos elaborados fuera de Europa con un crudo que tampoco cumple la regulación. Sin embargo, esos productos acabados no están sujetos a las mismas obligaciones de verificación.

Estamos poniendo en peligro el suministro europeo, la competitividad industrial y el funcionamiento de las refinerías, sin alcanzar el objetivo ambiental. Si la mitad de las refinerías europeas tiene que parar o trabajar a baja capacidad,



ALBERTO MARTÍN

Renovables: “La crisis de Ormuz se va a quedar corta con el impacto de la regulación del metano”

Refinerías: “Más de la mitad del refino europeo no tendrá suficiente suministro de crudo”

habrá un problema de empleo y de seguridad de suministro. La magnitud es tal que la Comisión Europea tiene que encontrar una solución aceptable.

La Comisión Europea parece querer mantener las obligaciones, pero recomendando a los Estados que no sancionen determinados incumplimientos. ¿Es suficiente?

No. La Comisión Europea conoce el problema, pero no quiere modificar una regulación que se aprobó relativamente hace poco, en 2024, aunque ya nos obliga a partir de 2027. Está intentando encontrar un camino corto: mantener las obligaciones y recomendar a los Estados que no impongan multas a quienes no puedan cumplirlas.

Toda la industria europea del refino está siendo muy clara. Una cosa es que no te pongan una multa y otra muy distinta estar incumpliendo una regulación ambiental. Nosotros no podemos permitirnos el lujo de incumplir una regulación, aunque no nos sancionen.

Estamos preocupados por lo que puede ocurrir si la Comisión se limita a pedir que no impongan mul-

tas. En ese escenario tengo dos alternativas. La primera es reducir la capacidad de las refinerías, creando un problema tremendo de suministro. La segunda es incumplir, pero entonces tendré que acudir con mis abogados y argumentar que me han impuesto una regulación imposible y que la propia Comisión Europea me está invitando a incumplirla al decirme que no me va a multar. Todo esto hay que resolverlo.

¿Existe, por tanto, el riesgo de que el sector tenga que judicializar la regulación para protegerse?

Lo has descrito muy bien. No tenemos garantía jurídica con esta regulación y, por tanto, tendremos que protegernos. De momento estamos realizando una llamada a la Comisión Europea, que es quien tiene que actuar, pero también a los gobiernos. El Gobierno español, el alemán, el italiano y todos los gobiernos con peso deben pedir a la Comisión que

resuelva este problema. Y debe resolverlo no mediante una vía que nos deje desprotegidos jurídicamente, sino mediante una solución perfectamente viable: retrasar las obligaciones de los importadores durante un año o el tiempo que sea necesario, hasta que exista un sistema que podamos cumplir y no ponga en peligro el suministro.

¿En qué punto se encuentran las conversaciones?

La Comisión Europea publicará en los próximos días unas recomendaciones a los Estados miembros sobre cómo interpretar y aplicar la regulación. Parece que propondrá una línea consistente en suspender o evitar las multas, pero no mediante una vía que nos proporcione suficiente seguridad jurídica. Seguiremos insistiendo en que se trata de un asunto muy serio.

¿Qué impacto tendrá para las refinerías españolas?

Cada empresa ha realizado sus propios análisis, aunque siempre intentamos apoyarnos en estudios de consultoras independientes. En el caso de España, la exposición en crudo es significativamente mayor. AICE, la patronal del sector, estima que únicamente un 3% de las importaciones españolas de crudo en 2025 sería compatible con los requisitos frente a una media del 13% en la Unión Europea.

Algunos estudios sostienen que, si Europa necesita aproximadamente diez millones de barriles diarios y existen en el mercado unos 25 millones de barriles que podrían cumplir la regulación, no debería haber ningún problema. Pero esos 25 millones de barriles ya tienen contratos y destinos comprometidos por todo el mundo.

Planteémoslo de otra manera: si me reducen en un 85% los tipos de crudo que puedo procesar, tendré que bajar carga. Además, probablemente los crudos a los que pueda acceder no serán aquellos para los que están preparadas nuestras refinerías después de haber realizado inversiones muy importantes.

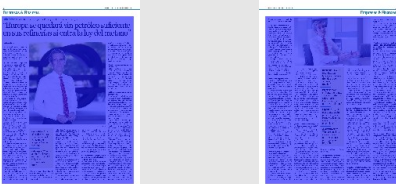
España está preparada para procesar crudos pesados. Son más baratos que los ligeros y resultan muy eficientes una vez que has invertido para adaptar tus refinerías. Repsol ha destinado unos 15.000 millones desde 2008 para que sus instalaciones puedan procesar todo tipo de crudos, especialmente los pesados.

Ahora puede ocurrir que no podamos utilizar esos crudos pesados y tengamos que buscar crudo ligero.

El Economista

Fecha: [viernes, 17 de julio de 2026](#)
Fecha Publicación: [viernes, 17 de julio de 2026](#)
Página: [6](#), [7](#)
Nº documentos: [2](#)

Recorte en **color** % de ocupación: **161,84** Valor: **25895,14€** Periodicidad: **Diaria** Tirada: **11.304** Audiencia: **33.019** Difusión: **6.131**



Como toda Europa buscará el mismo petróleo, se encarecerá mucho.

¿Ese incremento del coste se trasladará directamente al consumidor?

La realidad del funcionamiento de una refinería es más compleja. Puede pensarse que, si es una cuestión de precio, lo terminará pagando el consumidor. Primero, evidentemente, el consumidor puede enfadarse. Pero además, cuando el margen de refino se estrecha mucho y no cubre los costes, lo que hacemos es reducir la capacidad de las refinerías.

Hemos estimado que, solo con la tensión que supondrá la regulación europea del metano, Repsol tendría que reducir un 50% o más su capacidad de refino.

Hay algo hasta cierto punto perverso. Tenemos la sensación de que las autoridades piensan que no lo haremos, pero reduciremos capacidad de refino, porque no podemos incurrir en un incumplimiento, salvo que encontremos una vía jurídica para trasladar al regulador la situación en la que nos ha colocado.

¿Hasta dónde llega el impacto?

Los estudios de Wood Mackenzie contienen algunas indicaciones sobre precios, pero resulta muy difícil calcular el coste final para el consumidor.

Europa ya es importadora neta. Incluso con la capacidad de refino funcionando a pleno rendimiento tenemos que importar productos, ahora especialmente por el problema de Ormuz, pero también porque Europa ha cerrado 35 refinerías durante los últimos 16 años. Eso representa aproximadamente el 20% de su capacidad de refino.

Es otra historia relacionada con la pérdida de competitividad de la industria europea frente a instalaciones que no están sujetas a determinados costes. Como consecuencia, hoy somos importadores netos de combustible de aviación y de gasóleo para carretera. Ya estamos viendo las tensiones en los precios del queroseno y del diésel únicamente con la crisis de Ormuz.

Si a eso añadimos la regulación del metano, no soy capaz de calcular cuál será el coste para el consumidor. Nos enfrentaríamos a una situación extrema, salvo que la Comisión esté esperando que decidamos incumplir una regulación de obligado cumplimiento. Pero ese planteamiento no es aceptable.

¿Por qué la Comisión Europea se resiste a modificar la norma?

Creo que existe una razón fundamentalmente política. El proceso legislativo europeo es muy complejo. La Comisión tiene que negociar con el Parlamento y con el Consejo hasta alcanzar una regulación, en este caso la del metano. Una vez publicada, nos damos cuenta de que resulta imposible cumplirla.

Probablemente la Comisión estaría dispuesta a acordar un aplazamiento, pero tendría que negociarlo nuevamente con el Parlamento y



con el Consejo. Los Estados miembros ya han dado señales de que querían resolver el problema.

Es posible que la Comisión considere políticamente difícil reabrir en el Parlamento una regulación ya aprobada. Pero no estamos pidiendo retrasar toda la norma. Estamos hablando únicamente del artículo 28, que recoge las obligaciones de los importadores, y de aplazarlo un año o el tiempo necesario para que el sistema esté bien desarrollado.

Puede preocuparles que el procedimiento no llegue a tiempo antes de enero de 2027, pero existen procedimientos de urgencia. La Comisión debería intentarlo y acudir al Parlamento Europeo con una propuesta urgente, pero todavía no está en esa posición. Parece convencida de que las recomendaciones que publicará serán suficientes. Sin embargo, todos los análisis jurídicos que estamos realizando indican que no lo serán y que nos dejarán absolutamente desprotegidos.

¿Bastaría con retrasar las obligaciones durante un año o año y medio?

Europa es muy compleja. La regulación prevé que, a partir de 2030 o 2031, las exigencias evolucionen hacia una reducción efectiva de las emisiones de metano. De momento, lo que se pide es medirlas, reportarlas y verificarlas.

Lo primero que hay que hacer es desarrollar una metodología sencilla, clara, relativamente poco burocrática y que tenga en cuenta la realidad de un mercado global.

La Comisión Europea está intentando, en distintos aspectos de la regulación, obligar al resto del mundo a hacer lo que se hace en la Unión Europea. Eso no funciona en un mercado global. Se intenta que los productores de petróleo y gas mejoren en materia de emisiones de metano, lo cual es conceptualmente positivo.

Pero si el productor que tienes al otro lado no puede o no quiere cumplir, Europa no puede aislarse del resto del mundo y decir que quien no cumpla sus requisitos no puede venderle sus productos. Esos pro-

Demanda: “Como toda Europa buscará el mismo tipo de crudo se encarecerá mucho”

Precios: “Nos enfrentamos a una situación extrema salvo que la Comisión espere que incumplamos”

España: “Hay 20 países que están pidiendo que se resuelva. España está entre los otros siete”

Judicialización: “Tendré que ir con abogados a decir que me ha puesto una regulación imposible”

ductos son petróleo y gas, y Europa los necesita.

¿Está respaldando el Gobierno español las demandas del sector?

Estamos manteniendo esa conversación. Existe una posición que comparten tanto la Comisión Europea como, por ahora, el Gobierno español: considerar que la regulación del metano es positiva y que las recomendaciones interpretativas serán suficientes, sin necesidad de modificar la norma de base.

El problema es que, si no se modifica, tendremos un riesgo de se-

guridad de suministro.

Países como Alemania, Italia y Chequia están defendiendo otra posición. Inicialmente fueron 17 Estados miembros y posteriormente se sumaron otros tres. En total, 20 de los 27 países están pidiendo a la Comisión que resuelva el problema no mediante recomendaciones, sino a través de una medida que proporcione mayor seguridad jurídica.

Quedan siete países que siguen considerando que la regulación puede mantenerse como está. Entre ellos se encuentra, de momento, España. Nosotros estamos aportando la información necesaria para hacer entender que deberíamos situarnos junto a esos 20 países.

¿Esta situación puede acelerar el desarrollo de los biocarburos y de los combustibles sintéticos?

Cualquier producto que reduzca emisiones debe ser facilitado e incentivado. Europa debería prohibir menos y promover o incentivar más.

Los biocombustibles y los combustibles sintéticos tienen menores emisiones de gases de efecto invernadero. Aquí hablamos de metano, que forma parte del conjunto junto con el CO2. Es positivo que estos combustibles ganen penetración. Cuantos más tengamos, menos petróleo tendremos que importar.

Pero el despliegue de los biocombustibles y de los e-fuels es una cuestión de décadas. Nosotros ya hemos empezado, pero de momento producimos aproximadamente 1,5 millones de toneladas frente a una demanda de entre 20 y 30 millones.

Esto irá creciendo progresivamente. En ese sentido, la regulación europea es positiva porque, aunque sea mediante obligaciones, impulsa una mayor producción de combustibles de bajo carbono.

¿El coste de toda la trazabilidad, las certificaciones y los procedimientos administrativos terminarán repercutiendo también en los precios?

Es un coste adicional, aunque no puede decirse que el coste directo de toda esa burocracia sea muy rele-

vante frente al propio coste del gas o del petróleo.

El problema fundamental es que los sistemas se vuelven extraordinariamente complejos. A veces no se trata tanto del coste puro de la burocracia como de que esa burocracia puede comprometer la seguridad de suministro o alargar los plazos necesarios para realizar las operaciones.

¿El régimen europeo de comercio de emisiones se ha convertido también en un problema de competitividad para la industria?

El ETS ha funcionado durante bastantes años muy bien, pero nació en un mundo que ya no es el actual. Los sectores industriales fueron favorables a su creación porque preferíamos un mecanismo de mercado frente a un impuesto directo al carbono. Surgió en un momento, especialmente tras el Acuerdo de París, en el que se hablaba de implantar mercados de carbono y sistemas similares en Estados Unidos, China y otras regiones.

Bajo esa expectativa, Europa se adelantó y creó el ETS. Durante los primeros años, con precios relativamente moderados de 10, 20 o 30 euros por tonelada, fue suficiente para implantar las medidas de reducción de emisiones más evidentes, sencillas y menos costosas.

En nuestras refinerías hemos reducido emisiones de CO2 mediante inversiones que se justificaban económicamente por evitar pagar esos 10, 20, 30 o 40 euros por tonelada.

El problema es que el ETS europeo ha seguido apretando para elevar el precio del CO2, mientras que en el resto del mundo no se han implantado costes equivalentes. Salvo Europa o California, la industria mundial no está pagando los 80 euros por tonelada que se pagan aquí, y que llegaron a alcanzar los 100 euros.

Con ese coste, la industria europea no puede competir, porque los productos importados que no están sujetos al mismo precio del carbono resultan más competitivos.

¿Puede resolver el CBAM esa desventaja frente a las importaciones?

Ahora se habla del CBAM, que es un ajuste o arancel en frontera para hacer pagar al importador por el contenido de carbono. Pero habrá que ver qué responden Estados Unidos o China cuando Europa les diga que va a imponerles un arancel relacionado con el CO2. Pueden contestar imponiendo aranceles al vino, al porcino o a cualquier otro producto europeo. Tenemos que ser realistas. Si el mundo no introduce un precio elevado del CO2, Europa debería plantearse al menos moderar el ETS. No estamos pidiendo que se elimine, pero sí que se establezca un límite. Un precio de entre 80 y 100 euros es demasiado alto para competir y demasiado bajo para justificar la siguiente oleada de inversiones de descarbonización, que cuesta más de 80 euros por tonelada.