



Las petroleras duplicarán la producción de biocombustibles para el año 2030

La UE abre la puerta a que uno de cada diez coches vendidos en 2035 puedan emplearlos

Estos carburantes permiten a las petroleras mantener su modelo y cumplir con Bruselas

S. Guinaldo / D. Estebanez MADRID.

De cada 100 litros de gasolina y diésel que se consumieron en España en el año 2025, tan solo 3,2 y 8,7 litros correspondieron a biocarburantes, según los datos de la Corporación De Reservas Estratégicas De Productos Petrolíferos (Cores). Sin embargo, esa proporción aumentará a lo largo de los próximos años, tanto por las nuevas regulaciones y los incentivos económicos como por el aumento de la capacidad de producción comprometida por el sector.

Según los datos de la Plataforma para los Combustibles Renovables, España produce actualmente 1,9 millones de toneladas de biocombustible. Sin embargo, los planes de los gigantes del sector combinados amplían esta cifra hasta los 4 millones de toneladas para el final de la década, multiplicando por más de dos la producción existente.

Proyectos en curso

En la radiografía actual, Repsol figura como el principal actor, con una producción que supera por sí solo el millón de toneladas anuales. La compañía cuenta desde 2024 con una planta a escala industrial en Cartagena dedicada en exclusiva a la producción de diésel 100% renovable y SAF (combustible sostenible para aviación, por sus siglas en inglés), con capacidad para 250.000 toneladas adicionales, tras invertir 250 millones de euros. También ha puesto en marcha su segunda planta en Puertollano, añadiendo 200.000 toneladas anuales a su capacidad de producción de diésel renovable. Y aunque todavía no hay decisiones comprometidas, su consejero delegado, Josu Jon Imaz, no ha escondido en sus últimas intervenciones públicas que la multienergética estudia la viabilidad de desarrollar un nuevo proyecto de modernización de una refinería para producir biocombustibles. A estas cifras se deben añadir otras 2.000 toneladas de *e-fuels* que producirá en Bilbao, en una planta demostrativa que construye junto a Aramco, así como gasolina renovable producida a escala industrial en su complejo de Tarragona.

Con todo ello, la compañía ya suministra su diésel Nexa en unos 1.500 establecimientos. Por su parte, la Gasolina Nexa 95 está disponible en una treintena de gasolineras del país.

Sin embargo, Repsol se verá eclipsado, en volumen, por Moeve. Si bien la antigua Cepsa ya produce biocombustible en sus parques energéticos

Principales centros de biocombustibles en la Península

Capacidades actuales y previstas para 2030

4,5 Millones
de toneladas previstos para 2035

7 refinerías
producen biocombustible en España

1.600 gasolineras
suministran combustible 100% renovable

	Localización	Compañía	Combustible	Cap. actual	Inversión reciente	Cap. prevista 2030
1	Cartagena	Repsol	Diésel	200.000 t	250 M€	250.000 t
2	Puertollano	Repsol	Diésel	200.000 t	130 M€	200.000 t
3	Bilbao	Repsol	e-fuel	2.000 t	146 M€	n.d.
4	Tarragona	Repsol	Gasolina, diésel y SAF	n.d.	800 M€	240.000 t
5	Sines (Portugal)	Galp	Diésel	n.d.	400 M€	500.000 t
6	Castellón	Bp	Diésel y SAF	330.000 t	n.d.	330.000 t
7	Huelva y Cádiz	Moeve	Diésel y SAF	600.000 t	1.200 M€	2.500.000 t*

*Moeve prevé elevar su capacidad de producción hasta cerca de 3,5 millones de toneladas para el año 2035.
Fuente: Bp, Galp, Repsol, Moeve.



Potencial para producir hasta tres veces más

La elevada disponibilidad de residuos de materia orgánica hacen que España sea uno de los países con mayor potencial de producción de biocombustibles. Según un informe elaborado por NTT Data para la Plataforma para los Combustibles Renovables, el país podría producir hasta 13,4 millones de toneladas en 2030, multiplicando por seis la proyección prevista en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) para final de la década. Este potencial permitiría a su vez reemplazar entre un 33% y hasta un 58% de la demanda de combustibles fósiles prevista en el transporte.

de La Rábida (Huelva) y San Roque (Cádiz), prevé incrementar su producción anual en 500.000 toneladas de hidrobiodiésel (HVO) y SAF, para situarla en más de 1,1 millones.

Mediante una inversión de 1.200 millones de euros junto a su socio Apical, La Rábida aspira a ser el mayor complejo industrial del sur de Europa para la producción de biocombustibles 2G. Para 2030, Moeve quiere contar con una capacidad de producción anual de 2,5 millones de toneladas de biocombustibles, y de alrededor de 3,5 de cara a 2035. De acuerdo con los datos facilitados por la compañía, actualmente suministra HVO en solo 25 gasolineras.

De su lado, la portuguesa Galp, que negocia la integración de sus negocios *downstream* junto con Moeve, ya produce diésel renovable mediante coprocesamiento de gasóleo en la refinería de Sines; ubicación en la que ya construye una nueva planta de HVO y SAF mediante una inversión de 400 millones de euros que permitirá producir a partir de este año hasta 240.000 toneladas anuales de diésel renovable. Además, el proyecto podrá incrementar a medio plazo su capacidad de coprocesamiento, incrementando la cifra hasta las 500 kilotoneladas anuales.

Por su parte, Bp aumentó en 2025 su capacidad de coprocesamiento de biocombustibles en la refinería de Castellón de 210.000 a 330.000 toneladas anuales para producir HVO

para el transporte por carretera y marino y SAF para la aviación.

La británica comercializa desde 2024 HVO destinado al transporte pesado en carretera en seis estaciones de servicio ubicadas en corredores y estudia la posibilidad de suministrarlo en nuevas ubicaciones.

Al margen de las grandes energéticas, España cuenta con productores independientes como Masol Iberia, Vertex Bioenergy, Gunvor, Acor, Bioarag, Biocom, Greenfuel, InterAlco o EcoMotion, entre otras, que concentran una parte relevante de la capacidad instalada nacional de biodiésel y bioetanol.

Incentivos y obligaciones

Todos estos planes sobre biocombustibles ofrecen a las petroleras una doble ventaja. Por un lado, les permite cumplir las obligaciones de descarbonización, fijadas en normas como la directiva europea de renovables (RED III) que establece una senda de reducción de emisiones para el transporte. Por otro lado, les permite conservar buena parte de su infraestructura, clientes y modelo industrial, basado en el transporte por combustión.

Asimismo, el auge de las inversiones energéticas en combustibles sin-

téticos a partir de materias primas renovables coincide con una mayor flexibilidad regulatoria sobre la industria del automóvil.

Horizonte 2030

Tras meses de negociaciones con el sector, la Comisión Europea planteó en diciembre rebajar del 100% al 90% el objetivo de reducción de emisiones de CO₂ para los coches nuevos a partir de 2035, abriendo la puerta a que modelos no eléctricos, incluidos híbridos enchufables capaces de utilizar combustibles neutros en carbono, puedan seguir comercializándose más allá de esa fecha. El denominado *Automotive Package* busca ofrecer un marco más flexible para acompañar la transición hacia la movilidad limpia, aunque mantiene para 2030 una reducción del 55% de las emisiones de los turismos y del 50% de las furgonetas respecto a 2021.

La propia evolución del mercado apunta a que los combustibles seguirán teniendo un peso relevante durante la próxima década. Según las previsiones de Ganvam, más del 76% de los turismos matriculados en España en 2027 necesitarán algún tipo de combustible. El porcentaje incluye los turismos de gasolina, que re-

El 76% del mercado español de turismos en 2027 necesitará algún tipo de combustible

presentarían el 15,2%; los diésel, con un 1,9%; híbridos convencionales, que concentrarían el 42,7%; y los híbridos enchufables, con otro 16,5%. Además, en 2030 la mitad del mercado seguirá dependiendo de tecnologías que recurren a ellos. Este escenario deja espacio para que los biocombustibles encuentren una demanda incluso en un horizonte que avanza hacia la electrificación.

La necesidad es todavía mayor en el transporte pesado, donde la descarbonización avanza lentamente y los objetivos europeos exigen reducir las emisiones un 45% en 2030, un 65% en 2035 y un 90% en 2040. En España, donde el 98% de los vehículos industriales matriculados son diésel, los combustibles renovables pueden convertirse en una vía para reducir las emisiones de una flota que seguirá dependiendo durante años del motor de combustión.