



Empresas & Finanzas

# Enagás dobla su apuesta por el suministro de combustible para el transporte marítimo

Pretende consolidar el ‘bunkering’ como pilar de crecimiento para los próximos años

Sergio Guinaldo MADRID.

Tras obtener un beneficio neto de 339 millones de euros y dejar atrás los casi 300 millones de pérdidas del año anterior, Enagás pretende consolidar cifras. Para ello, además de impulsar las redes de gas y de hidrógeno, pretende apoyarse en uno de los pilares con mayores perspectivas de crecimiento: el *bunkering*. Tal y como aseguró su consejero delegado en la presentación de resultados, Arturo Gonzalo, la compañía está reforzando su apuesta por el suministro de combustibles alternativos al transporte marítimo, un segmento que está experimentando una expansión acelerada en Europa a medida que el sector naval intensifica sus esfuerzos de descarbonización.

A través de su filial Scale Green Energy, Enagás se ha consolidado como uno de los principales operadores de abastecimiento de gas natural licuado (GNL) a buques en el sur del continente.

En la actualidad, la flota de bunkering vinculada al grupo está compuesta por cuatro buques. Dos de ellos ya se encuentran en operación: el Haugesund Knutsen, activo desde 2023 en la planta de regasificación de Barcelona y fletado por Shell, y el Levante LNG, fletado por Península y prestando servicio desde septiembre de ese mismo año en las terminales de Huelva y Cartagena. A estos se suma el Alisios LNG, fletado por Axpo y presentado en sociedad el pasado jueves en el Puerto de Huelva, y el Mistral LNG, cuya construcción arrancó a comienzos de 2026 y se espera que esté en funcionamiento en 2028 fletado por Naturgy.

Este despliegue responde al crecimiento del suministro de GNL a buques en España. En los últimos dos años, la actividad de *bunkering* en España se ha multiplicado por cuatro, alcanzando los 8,1 teravatios-ho-



El Alisios LNG fue presentado el pasado jueves en el Puerto de Huelva y pronto comenzará a operar. [EE](#)

La flota vinculada al grupo pasará de dos a cuatro buques en operación para el año 2028

ra (TWh) en 2025 . Cabe señalar, además, que el *bunkering* llevado a cabo en infraestructuras de Enagás ha experimentado una evolución exponencial en los últimos años, pasando de los 0,4 TWh en 2022 a los últimos 6,9 TWh en 2025.

La mayor parte de este crecimiento procede de las operaciones de suministro barco a barco (*Ship to Ship*), que representaron alrededor del 80%

de la actividad total y provocaron un incremento cercano al 60% en las cargas de GNL realizadas en el país.

Esta evolución ha situado a España como uno de los principales centros logísticos para el suministro de combustibles marítimos alternativos en el sur de Europa. De hecho, el volumen registrado en 2025 ya supera al de *hubs* históricos como el puerto de Róterdam, que alcanzó los 6,9 TWh, y se acerca a enclaves de referencia mundial como Singapur, con unos 9 TWh.

El crecimiento del *bunkering* también refleja la estrategia a largo plazo del sector. En la subasta de *slots* celebrada en septiembre de 2025 se contrataron más de 1.000 operaciones de carga de GNL con horizonte hasta 2040, muchas de ellas desti-

nadas al abastecimiento de buques.

En paralelo, Enagás está impulsando el desarrollo de combustibles renovables asociados al gas. Así, durante 2025, la compañía cargó 0,7 TWh de BioGNL, de los cuales el 96% se destinó a operaciones vinculadas al transporte marítimo.

Desde que en marzo de 2025 se puso en marcha el suministro de BioGNL en Barcelona y Huelva –primeras terminales europeas habilitadas para ello sin limitaciones de capacidad–, el servicio se ha extendido rápidamente al resto de plantas del sistema gasista español, culminando la última de ellas (Bilbao) en enero de este año. Con ello, las siete plantas de regasificación españolas pueden ya suministrar BioGNL a barcos y a cisternas.