

El biometano demuestra su madurez en el transporte, pero la producción sigue frenada por la burocracia - Energética 21

- El bloque terrestre del Green Gas Mobility Summit organizado por Gasnam evidenció que toda la cadena de uso del biometano ya es una realidad, y reclamó agilizar la tramitación administrativa de las plantas —el verdadero cuello de botella— y acelerar la trasposición de la directiva europea de renovables (RED III),...



Green Gas Mobility Summit

biometano descarbonización green gas mobility summit gas renovable biogás

<https://energetica21.com/noticia/biometano-demuestra-madurez-transporte-produccion-sigue-frenada-burocra...>

Energética 21

Lunes, 22 junio 2026

El bloque terrestre del Green Gas Mobility Summit organizado por Gasnam evidenció que toda la cadena de uso del biometano ya es una realidad, y reclamó agilizar la tramitación administrativa de las plantas —el verdadero cuello de botella— y acelerar la trasposición de la directiva europea de renovables (RED III), que obligará a introducir biocombustibles avanzados, para que la producción acompañe a una demanda que ya existe.

El Green Gas Mobility Summit 2026 (GGMS26), organizado por Gasnam y celebrado en La Nave de Madrid, dedicó una parte destacada de su programa al análisis del papel del biometano en la descarbonización del transporte terrestre. La principal conclusión del encuentro fue contundente: la cadena de valor del biometano en el transporte ya está plenamente operativa, mientras que el principal obstáculo continúa siendo la lenta tramitación administrativa que dificulta el desarrollo de nuevas plantas de producción en España.

Una tecnología disponible y en funcionamiento

Los participantes coincidieron en señalar que el biometano ya no constituye una solución de futuro, sino una realidad plenamente implantada. La red española de estaciones de servicio de gas ya permite el suministro de biometano, de manera que cualquier vehículo impulsado por gas puede

utilizar este combustible renovable de forma inmediata, reduciendo sus emisiones sin necesidad de modificaciones tecnológicas.

Asimismo, el mercado dispone actualmente de una amplia oferta de vehículos pesados de GNC y GNL preparados para operar con biometano desde el primer momento. Estos camiones permiten avanzar hacia un transporte prácticamente neutro en emisiones desde el primer kilómetro, lo que confirma que la tecnología está disponible, homologada y comercializada.

Los cargadores impulsan la demanda

La consolidación del mercado quedó patente durante la mesa redonda «Grandes Cargadores: rentabilidad y descarbonización en el transporte pesado». En ella participaron Pelayo Alonso, de Alimerka; Gotzon Zulueta, de Eroski; y Valentín Andaluz, de Pascual, bajo la moderación de Bárbara Ferrer, de AECOC.

Los ponentes coincidieron en destacar que el BioGNL constituye una alternativa inmediata y económicamente competitiva para el transporte de larga distancia, gracias a un coste total de propiedad favorable y a su contribución directa a la reducción de emisiones en las flotas.

Esta experiencia refleja una tendencia creciente: cada vez más operadores logísticos y empresas cargadoras están incorporando el BioGNL como una solución efectiva para descarbonizar el transporte pesado. Las decisiones de compra de estos grandes clientes se están convirtiendo en un factor determinante para consolidar el mercado del biometano.

El sector público también actúa como motor

La demanda procedente de las administraciones públicas fue otro de los asuntos analizados durante la mesa «Licitación pública de la movilidad sostenible: el papel de los gases renovables», moderada por Rafael Barbadillo, de Confebus.

La sesión reunió a representantes de distintos ámbitos: Jesús Rueda, de KPMG, abordó el contexto regulatorio; Fabrizio Toscano, de Iveco, aportó la visión de los fabricantes; Miguel Ángel Alonso, de Alsa, y Albino Pérez, del Grupo Ruiz, representaron a los operadores; mientras que Francisco Javier Gómez, del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, y César Rico, de Limpieza y Medio Ambiente de Getafe, expusieron la perspectiva de las administraciones.

Los participantes coincidieron en señalar que la contratación pública puede desempeñar un papel decisivo en la descarbonización del transporte de viajeros y de los servicios municipales, siempre que los procesos de licitación reconozcan el valor de los gases renovables.

Reducir riesgos para acelerar la transición

La necesidad de ofrecer certidumbre a las empresas también estuvo presente durante la ponencia «Reducir el riesgo, acelerar el cambio: incentivos de mercado para la transición de flotas». Marco Centurioni, Business Development Manager de STX Group, explicó cómo los mecanismos de

mercado pueden aportar estabilidad económica, gestionar riesgos y facilitar la adopción del biometano por parte de operadores y cargadores.

Estas herramientas permiten reducir la incertidumbre económica y acelerar las inversiones necesarias para la renovación de las flotas.

La producción, principal cuello de botella

Frente a una demanda cada vez mayor, el sector situó el principal problema en la capacidad de producción nacional. Productores y operadores reclamaron una mayor agilidad en la tramitación administrativa de las plantas de biometano y una reducción de la incertidumbre regulatoria, mediante una colaboración más estrecha entre las administraciones y la industria.

El papel de la regulación europea

Los participantes también destacaron la importancia de avanzar en la transposición de la Directiva europea de energías renovables RED III, que establecerá cuotas crecientes de biocombustibles avanzados.

En este contexto, el biometano parte de una posición ventajosa, ya que se trata de un combustible avanzado con disponibilidad comercial inmediata y costes competitivos. El sector reclamó una rápida adaptación de la normativa española para enviar una señal clara al mercado, aunque advirtió de que dicha regulación deberá ir acompañada de un incremento de la capacidad productiva.

La evolución del marco normativo fue objeto de dos mesas de debate. La primera, centrada en la RED III, contó con la participación de Ignacio Casamitjana, de ACT Group; Antoni Murugó, de Grupo HAM; y José Luis Cabo, subdirector general de Hidrocarburos y Nuevos Combustibles del Ministerio para la Transición Ecológica, bajo la moderación de Rafael Cossent, del IIT-Comillas.

La segunda abordó el futuro de la RED IV con las intervenciones de Ángel Benedí, de Grupo HAM, y Guillaume Quiviger, de Nyxam.

Biometano y desarrollo territorial

El congreso también analizó la dimensión territorial del biometano durante la sesión «Biometano y Territorio», en la que participaron representantes del Ayuntamiento de Valderrobres, Antonio Illescas, de Enagás Renovable, y Adrien Souchet, de Moeve.

Los ponentes subrayaron el potencial del biometano como herramienta de economía circular y como motor de desarrollo económico y social en las zonas rurales.

Un consenso compartido

El diagnóstico final del congreso fue unánime. Productores, operadores, cargadores y administraciones coincidieron en que el biometano dispone ya de infraestructuras de repostaje operativas, vehículos preparados y una demanda real que contribuye a la descarbonización del transporte pesado.

El desafío actual no se encuentra en el uso de esta tecnología, sino en la capacidad de producción. Para responder a la demanda creciente del mercado, el sector considera imprescindible acelerar los procedimientos administrativos y facilitar el desarrollo de nuevas plantas de biometano en España.