

Las ONG piden que la nueva directiva de renovables evite biocombustibles de riesgo y priorice electrificación en transporte - Energética 21

- ECODES, Ecologistas en Acción, Fundación Renovables y Transport & Environment apoyan el objetivo 17,6% en 2030, pero reclaman salvaguardas ante materias primas con riesgo climático, de biodiversidad y alimentario.



La aplicación de la Directiva de Energías Renovables debe descarbonizar el transporte sin falsas soluciones.

[ong](#) [directiva renovables](#) [biocombustibles](#) [electrificación transporte](#) [descarbonización transporte](#)

<https://energetica21.com/noticia/ong-piden-nueva-directiva-renovables-evite-biocombustibles-riesgo-priorice-...>

Energética 21

Lunes, 02 febrero 2026

Las organizaciones **ECODES, Ecologistas en Acción, Fundación Renovables y Transport & Environment** han valorado el proceso de transposición a la normativa estatal de la Directiva de Energías Renovables (DER III), actualmente en consulta pública, como una oportunidad para acelerar la descarbonización del transporte en España, uno de los sectores con mayores emisiones a nivel nacional. En su lectura, el objetivo de reducción de la intensidad de carbono es ambicioso, pero debe ir acompañado de salvaguardas ambientales y de un enfoque que descarte “falsas soluciones”.

La DER III fija para 2030 una reducción de **al menos el 14,5%** en la intensidad de gases de efecto invernadero en el transporte. En el borrador de Real Decreto de impulso a la descarbonización del transporte y fomento de los combustibles renovables, el Estado plantea un objetivo reforzado de **reducción del 17,6%** de emisiones de GEI en el transporte por carretera para **2030**. Las organizaciones consideran positivo elevar la ambición, pero advierten de riesgos derivados del diseño de subobjetivos específicos que podrían incentivar determinados biocombustibles y el biogás a partir de materias primas cuya expansión a gran escala, sostienen, puede agravar la crisis climática, la pérdida de biodiversidad y la inseguridad alimentaria.

En este contexto, destacan como avance que la Comisión Europea haya publicado un anexo —según el texto, aún en consulta pública— que declara la soja como materia prima de alto riesgo por cambio indirecto del uso de la tierra (ILUC) y que obligue a su eliminación como combustible para 2030, una medida que, añaden, también había reclamado el Parlamento Europeo. No obstante, califican esta retirada como “necesaria pero insuficiente” y piden acelerar “su eliminación efectiva e inmediata del cómputo de objetivos de energías renovables en el transporte”.

Las entidades firmantes identifican varios puntos críticos en la cadena de suministro y en el mix de materias primas:

- Dependencia de biocombustibles que consideran insostenibles, incluyendo materias primas asociadas a deforestación (como la soja) u otras de sostenibilidad controvertida, como residuos de palma o residuos importados desde Asia, además del riesgo de fraude en cadenas de suministro.
- Ausencia de una senda clara de eliminación progresiva de biocombustibles procedentes de cultivos alimentarios y forrajeros, por su impacto indirecto sobre seguridad alimentaria, ampliación de la frontera agrícola y emisiones globales.
- Elevada exposición a importaciones: según los datos citados (2024), las materias primas usadas en biocombustibles consumidos en el Estado español superan el **80%** de importación. En el caso del **HVO**, más del **70%** de los residuos procedería de Asia, con **38%** desde Malasia, **31%** desde Indonesia y **5%** desde China. Para el biodiésel, el **58%** procedería de residuos orgánicos de origen asiático y un **5%** de Brasil, “probablemente a partir de cultivos alimentarios como la soja”.

A juicio de las organizaciones, estos elementos pueden incentivar prácticas de lavado verde al considerar “renovables” soluciones que no garantizan reducciones reales y sostenibles de emisiones, además de retrasar medidas estructurales de mitigación. En particular, defienden priorizar la **reducción de la demanda energética** y la **electrificación directa**, especialmente en transporte por carretera y ferrocarril, como vías con mayor potencial de reducción de GEI frente a rutas basadas en combustibles líquidos.

Sobre los combustibles sintéticos o combustibles renovables de origen no biológico (RFNBO), consideran preferible orientar los incentivos hacia sectores donde la electrificación directa es más compleja, como el marítimo, en lugar de concentrar el cumplimiento en la “ruta intermedia” de la refinería, donde —según su posición— las reducciones serían marginales respecto a la producción de combustibles fósiles.

Las organizaciones concluyen que la transposición de la DER III debe servir para transformar el sistema de transporte y no para perpetuar modelos dependientes de combustibles con impactos elevados. En su planteamiento, una descarbonización “real y justa” exige criterios de sostenibilidad **sólidos, verificables y alineados con la evidencia científica**, reservando el papel de los biocombustibles a los sectores de aviación y marítimo y garantizando que la reducción de emisiones no comprometa la biodiversidad ni la seguridad alimentaria.