

Los combustibles renovables ganan peso como palanca a corto plazo para descarbonizar el transporte

- España cuenta con importantes ventajas competitivas para convertirse en un actor relevante en la producción de combustibles renovables.



Los combustibles renovables ganan peso como palanca a corto plazo para descarbonizar el transporte

<https://elperiodicodelaenergia.com/los-combustibles-renovables-ganan-peso-como-palanca-a-corto-plazo-para...>

Sandra Acosta

Viernes, 19 junio 2026

España cuenta con importantes ventajas competitivas para convertirse en un actor relevante en la producción de combustibles renovables

Los combustibles renovables se consolidan como una de las principales herramientas para acelerar la descarbonización del transporte a corto y medio plazo, especialmente en aquellos segmentos donde la electrificación todavía presenta importantes limitaciones técnicas y económicas. Durante la 3ª mesa, titulada "Biocombustibles y combustibles renovables: el papel clave en la descarbonización del transporte" del *I Foro de Movilidad Sostenible* organizado por este medio, representantes de la industria, la logística y las organizaciones ambientales coincidieron en señalar que la transición hacia una movilidad sostenible **requerirá una combinación de tecnologías** y que los biocombustibles y combustibles sintéticos tendrán un papel relevante, aunque con diferentes aplicaciones según el modo de transporte.

Elena Mateos, directora general de la Asociación de la Industria del Combustible de España (AICE), defendió que los combustibles renovables permiten **reducir emisiones de forma inmediata sin necesidad de sustituir el parque móvil actual** ni desarrollar nuevas infraestructuras. "La única forma de alcanzar los objetivos climáticos es actuar sobre los vehículos que ya están en circulación", sostuvo.

Mateos recordó que el 97% del parque de vehículos ligeros y pesados en España sigue utilizando combustibles líquidos y que más de la mitad de las nuevas matriculaciones continúan equipando motores de combustión. A ello se suma que el 95% del transporte por carretera en Europa depende todavía de este tipo de energía.

Desde la perspectiva del transporte de mercancías, Héctor Cebrián, director de Relaciones Institucionales y Sostenibilidad de Sesé, subrayó que **la electrificación del transporte pesado avanza, pero aún no ofrece una solución viable para todas las operaciones**. La compañía, que gestiona más de 3.000 vehículos, inició en 2022 un proyecto piloto con combustibles renovables y actualmente más del 30% de su flota utiliza este tipo de carburantes.

Según explicó, el uso de combustibles renovables permite reducir hasta un 90% las emisiones de CO2, mantener la eficiencia operativa y evitar inversiones adicionales en vehículos o infraestructuras. “No todas las misiones operativas tienen la misma capacidad de ser electrificadas”, señaló.

Cebrián incidió en que los elevados costes de adquisición de los camiones eléctricos, unidos al precio de la recarga pública y a las **limitaciones de autonomía**, dificultan su despliegue masivo en rutas de larga distancia. En este contexto, defendió que los combustibles renovables representan una solución de transición capaz de acelerar la reducción de emisiones mientras las nuevas tecnologías alcanzan la madurez necesaria.

Por su parte, Mario Rodríguez, director de Políticas Públicas de ECODES, rechazó plantear un debate entre electrificación y combustibles renovables y abogó por una **visión integral** del sistema de transporte. “No es una dicotomía. Hace falta todo, pero en lugares diferentes”, afirmó.

Rodríguez sostuvo que los biocombustibles y los combustibles sintéticos deberían **priorizarse en sectores con mayores dificultades de electrificación**, como la aviación y el transporte marítimo. En este sentido, recordó que **España será en 2050 el cuarto país del mundo por tráfico aéreo de pasajeros** y que el 95% del comercio mundial se realiza por vía marítima.

No obstante, reconoció que durante las próximas décadas convivirán distintas tecnologías en el transporte por carretera y alertó sobre el riesgo de que la expansión de los combustibles renovables pueda ralentizar la adopción del vehículo eléctrico si no existe una **planificación clara y una regulación estable**.

Ventajas competitivas de España

Los tres expertos coincidieron en que **España cuenta con importantes ventajas competitivas para convertirse en un actor relevante en la producción de combustibles renovables**. La amplia red de refinerías, la capacidad logística y las inversiones realizadas por la industria energética durante los últimos años sitúan al país en una posición favorable para liderar esta transformación.

Mateos destacó que el sector ha realizado inversiones significativas para adaptar sus instalaciones a la producción de combustibles bajos en carbono, mientras que Cebrián subrayó el potencial de los **residuos como materia prima** para impulsar una industria nacional que contribuya a reducir la dependencia energética exterior.

Sin embargo, Rodríguez advirtió de que el principal reto radica en la disponibilidad de materias primas. Aunque la producción nacional ha aumentado, España sigue **dependiendo de suministros procedentes de terceros países**, especialmente de Asia. A su juicio, esta dependencia puede reproducir algunas de las vulnerabilidades geopolíticas asociadas a los combustibles fósiles.

En el caso de los combustibles sintéticos, elaborados a partir de hidrógeno renovable y CO2 capturado, el representante de ECODES consideró que España cuenta con un mayor potencial gracias a su capacidad de generación renovable.

Costes y fiscalidad

Otro de los desafíos identificados es el coste. Aunque **la diferencia de precio respecto a los carburantes convencionales se ha reducido**, los combustibles renovables continúan siendo más caros. Tanto la industria como las organizaciones ambientales reclamaron medidas regulatorias que permitan acelerar su adopción.

Entre las propuestas planteadas figura una **fiscalidad diferenciada que incentive el uso de combustibles bajos en carbono frente a los de origen fósil**. “No tiene sentido que las tecnologías más limpias soporten la misma carga fiscal que las más contaminantes”, apuntó Rodríguez.

Cebrián reclamó, además, una mayor neutralidad tecnológica en las políticas de reducción de emisiones y una **revisión de la normativa** para facilitar el aprovechamiento de residuos como materia prima.

Mateos insistió en la necesidad de dotar de estabilidad regulatoria al sector para ofrecer certidumbre tanto a los productores como a los consumidores. En este sentido, destacó la importancia de la **transposición de la Directiva europea de Energías Renovables** y de establecer objetivos claros que permitan avanzar en la descarbonización sin generar incertidumbre sobre el futuro de las distintas tecnologías.

Lejos de plantear una competencia entre soluciones, los participantes coincidieron en que la descarbonización del transporte exigirá una combinación de herramientas adaptadas a cada necesidad. “Esto no va de competir entre tecnologías, sino de **sumar**”, concluyó la directora general de AICE.