



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

- Es el mensaje que lanzan desde Ecodes, Ecologistas en Acción, Fundación Renovables y Transport & Environment



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

Energías Renovables el periodismo de las energías limpias.

<https://www.energias-renovables.com/panorama/la-aplicaci-n-de-la-directiva-de-20260129>

Celia García-Ceca

Jueves, 29 enero 2026

La **Directiva de Energías Renovables (DER III)** en periodo de consulta pública, establece objetivos ambiciosos de reducción de la intensidad de carbono, que en el caso del Estado español se han reforzado mediante la propuesta de objetivos aún más exigentes que los fijados a nivel de la Unión Europea. La DER III establece para 2030 una reducción de al menos el 14,5 % en la intensidad de gases de efecto invernadero en el transporte. En su transposición a la normativa estatal, **a través del proyecto de Real Decreto de impulso a la descarbonización del transporte y fomento de los combustibles renovables**, se fija un objetivo más ambicioso: una reducción del 17,6 % de las emisiones de GEI en el transporte por carretera para 2030. Esto supone una oportunidad clave para acelerar la acción climática en uno de los sectores con mayores emisiones a nivel nacional, según valoran desde **Ecodes**, **Ecologistas en Acción**, **Fundación Renovables** y **Transport & Environment**, pero inciden en que la transposición de la Directiva de Energías Renovables debe ser una herramienta para transformar el sistema de transporte, no para perpetuar modelos dependientes de combustibles con elevados impactos ambientales.

Para las organizaciones, "el diseño actual de la normativa plantea importantes riesgos ambientales y climáticos, al introducir subobjetivos específicos de fomento de determinados biocombustibles y del biogás a partir de materias primas cuya expansión a gran escala podría agravar la crisis climática, la pérdida de biodiversidad y la inseguridad alimentaria, en lugar de contribuir a resolverlas". Según Ecodes, Ecologistas en Acción, Fundación Renovables y Transport & Environment, resulta relevante

que la Comisión Europea haya publicado recientemente el anexo (aún en periodo de consulta pública) que declara la soja como materia prima de alto riesgo de cambio indirecto del uso de la tierra (ILUC). También que obligue a su eliminación como combustible para 2030, tal y como venían solicitando desde hace años organizaciones de la sociedad civil y el propio Parlamento Europeo.

"Esta decisión confirma las advertencias sobre su impacto climático y ambiental y refuerza la necesidad de que, en el proceso de transposición de la directiva, se acelere su eliminación efectiva e inmediata del cómputo de objetivos de energías renovables en el transporte", han declarado las organizaciones. Entre los principales riesgos identificados, se encuentra la dependencia de biocombustibles insostenibles, incluyendo materias primas vinculadas a la deforestación—como la soja— así como otras de sostenibilidad dudosa —como los residuos de palma o los residuos importados desde Asia— sin que pueda descartarse la existencia de fraude en las cadenas de suministro. A ello se suma la ausencia de una senda clara de eliminación progresiva de los biocombustibles procedentes de cultivos alimentarios y forrajeros, a pesar de su impacto negativo indirecto sobre la seguridad alimentaria, la ampliación de la frontera agrícola y las emisiones globales. Todo ello derivado del aumento de la presión sobre los ecosistemas y de la competencia por recursos agrícolas al fomentar la producción de biocombustibles a partir de cultivos alimentarios, residuos de palma o aceite de cocina usado importados desde Asia.

Según los datos más recientes (2024), las materias primas más utilizadas en los biocombustibles vendidos y consumidos en el Estado español son de importación, superando el 80 % del total: por ejemplo, más del 70 % de los residuos utilizados para el HVO provenían de Asia; un 38 % de Malasia; un 31 % de Indonesia; y un 5 % de China. En cuanto al biodiésel, el 58 % también procedía de residuos orgánicos de origen asiático y un 5 % de Brasil, probablemente a partir de cultivos alimentarios como la soja. Estos riesgos, explican, se ven agravados por el posible fomento de prácticas de lavado verde por parte de la industria, al considerar como "renovables" soluciones que no garantizan reducciones reales y sostenibles de emisiones. Finalmente, este enfoque puede provocar un retraso en la implantación de soluciones estructurales y verdaderamente eficaces para la reducción de gases de efecto invernadero (GEI), como la reducción de la demanda energética en el transporte y la electrificación directa, especialmente en los sectores del transporte por carretera y ferrocarril.

En cuanto a los objetivos de combustibles sintéticos o combustibles renovables de origen no biológico (RFNBO), para las organizaciones sería preferible incentivar su uso en sectores donde la electrificación directa no siempre es viable, como en el transporte marítimo, en lugar de favorecer que el cumplimiento se articule principalmente a través de la ruta intermedia de la refinería petrolera, donde apenas aporta reducciones marginales a la producción de combustibles fósiles. "Para garantizar una descarbonización real y justa, resulta imprescindible priorizar la eficiencia, la reducción de la demanda energética, y la electrificación directa en transporte por carretera y ferrocarril, reservando estrictamente el papel de los biocombustibles a los sectores de la aviación y marítimo y asegurando criterios de sostenibilidad sólidos, verificables y alineados con la evidencia científica. La emergencia climática exige políticas coherentes, capaces de asegurar una reducción real de emisiones sin poner en riesgo la biodiversidad ni la seguridad alimentaria", han concluido.