



La Plataforma para los Combustibles Renovables ha presentado esta mañana el estudio “Combustibles renovables: una vía eficaz para la descarbonización del transporte”

La Plataforma demuestra que los combustibles renovables permiten mayor reducción de emisiones a menor coste

- **El estudio de la consultora NTT Data señala que incrementar un 1% la cuota de combustibles renovables ofrecería una reducción de emisiones equivalente a 425.000 vehículos eléctricos, un 15% más que los vehículos cero emisiones existentes en España en 2023.**
- **Apunta, además, que la utilización de combustibles renovables permitiría rebajar en casi un 40% los costes asociados a la adquisición y mantenimiento de vehículos, y que su producción generaría 50.000 empleos más en zonas rurales.**
- **La Plataforma reclama que las políticas europeas contemplen los combustibles renovables como una vía esencial para la descarbonización, y propone medidas fiscales para su impulso, como una carga impositiva tipo cero a cada fracción renovable de los carburantes.**

Madrid, 3 de junio de 2024.- La Plataforma para los Combustibles Renovables ha presentado esta mañana en la sede de Enerclub, en Madrid el informe “Combustibles renovables: una vía eficaz para la descarbonización del transporte”, elaborado por NTT Data. Este estudio expone las ventajas que supone la incorporación de combustibles renovables desde el punto de vista de la reducción de emisiones y la reducción de los costes de la transición energética, así como la generación de oportunidades de empleo en el medio rural.

Con estos datos, la Plataforma ha demandado, a las puertas de las elecciones europeas del 9 de junio, que la Unión reconozca en sus políticas el papel de los combustibles renovables en la consecución de los objetivos climáticos, en la descarbonización del transporte, en la reducción de la dependencia energética de terceros países y en la dinamización económica de las zonas rurales.

El informe señala, así, que el uso de combustibles renovables permite acelerar de forma decidida la descarbonización, ya que aumentar en un 1% los combustibles renovables utilizados en España supondrían una reducción de emisiones mayor que la lograda por el parque actual de vehículos con etiqueta 0 emisiones. Es más, pensando en el largo plazo, y en el escenario dibujado por el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), aun manteniendo la tasa de crecimiento actual de vehículos eléctricos, insuficiente para alcanzar los objetivos propuestos, la incorporación de combustibles renovables permitirá alcanzar los



objetivos de reducción de emisiones planteados y, más todavía, ampliar la reducción de 97 a 106 millones de toneladas de CO₂.

Tal y como ha apuntado David Cuesta, Director de Consultoría de Negocio de NTT de Data, “en un escenario alternativo del PNIEC, en el que se impulsa una mayor penetración de los combustibles renovables, la reducción de emisiones de CO₂ en 2030 sería un 10% mayor que en el escenario definido en el PNIEC, y permitiría reducir 9 millones de toneladas de CO₂ adicionales en el periodo 2024-2030.”.

Además, los combustibles renovables permiten una importante rebaja de los costes asociados a la transición energética, en particular, en lo que se refiere a la movilidad por carretera. “Mantener un vehículo con motor de combustión interna en propiedad, que no ha llegado al final de su vida útil, tiene un coste de propiedad hasta un 38% menor que su sustitución anticipada por un vehículo eléctrico”, ha recalcado David Cuesta, de NTT Data.

Todo ello redunda en la demanda de la Plataforma para los Combustibles Renovables, de una transición energética que sea justa y que involucre a todos los usuarios, ofreciéndoles distintas soluciones de movilidad con bajas emisiones.

Una oportunidad para la España rural sin riesgos para la superficie de uso alimentario

El informe también apunta a la importante contribución a la independencia y autonomía energética que suponen los combustibles renovables, ya que en su producción es posible contar con recursos autóctonos, desde residuos urbanos a forestales.

A este respecto, el informe señala que España se encuentra entre los cuatro países europeos con mayor disponibilidad potencial de biomasa (residuos agrarios, forestales, biorresiduos, aceite usado de cocina y grasas animales) junto con Francia, Alemania y Reino Unido, representando el 9% de la materia prima sostenible en todo el territorio europeo. Considerando el potencial de producción a partir de recursos locales, los combustibles renovables podrían sustituir entre el 33 y el 58% de la energía final de los combustibles fósiles utilizados en el transporte en el año 2030, lo que reduciría entre 25 y 43 millones de toneladas de CO₂.

La fiscalidad, un ámbito clave para lograr una transición justa

Las asociaciones que han participado en el acto, ASTIC, ALA y CEPESCA, han coincidido en que para que la transición energética sea justa es necesario ofrecer distintas alternativas y favorecer la competencia entre las diferentes opciones energéticas, para que aspiren a ser más eficientes, sostenibles y económicamente competitivas, lo que revertirá en un mayor avance en la descarbonización y un menor coste para los ciudadanos.

Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC, ha señalado durante la mesa redonda que: “para seguir dando servicio competitivo a nuestros clientes en mercado doméstico e internacional y cumplir con nuestros compromisos medioambientales, dada la realidad tecnológica, industrial y comercial que vivimos como compradores y usuarios de vehículos pesados, necesitamos que los combustibles renovables sean una opción que realmente se



pueda desplegar, sin incrementos inasumibles de costes operativos y de inversión. En este sentido, abogamos por una política fiscal coherente en favor de su uso”.

La descarbonización del transporte aéreo también depende, en gran medida, del desarrollo de los combustibles renovables. Así lo ha afirmado Javier Gándara, presidente de ALA: “el SAF, combustible sostenible de aviación, es la solución más eficaz en el corto plazo para avanzar en la descarbonización del sector aéreo, posibilitando la reducción de entre un 80% y hasta un 100% de las emisiones de CO₂ en el ciclo de vida del combustible. Se debe tener en cuenta además el potencial del SAF para favorecer nuestra independencia energética, para la reconversión de nuestro sector y para la generación de riqueza y empleo. Es una oportunidad de país. Es por ello por lo que Administración debe implicarse y favorecer su producción, hoy escasa. De lo contrario, corremos el riesgo de quedarnos en el vagón de cola y vernos obligados a importar de otros países. El momento es ahora, España tiene la oportunidad de convertirse en exportador a nivel global, no lo desaprovechemos”

En la misma línea ha incidido Javier Garat, secretario general de CEPESCA, que ha señalado que “salvo los combustibles renovables, no existe otra fuente de energía alternativa que sea viable para la flota pesquera. El hidrógeno requeriría buques cuatro veces más grandes que los actuales. El amoníaco es peligroso. Y el gas natural licuado y la electricidad podrían ser viables para ciertos buques artesanales que requieren poca autonomía, pero no sería viable para otros buques de bajura o de altura”. Y por ello, ha demandado “un desarrollo tecnológico, logístico y normativo, no solo en la UE, sino en el mundo”, y, posteriormente, “financiación para poder renovar toda la flota pesquera europea”.

Los representantes de la Plataforma han coincidido en reivindicar un marco fiscal y regulatorio que incentive la transición a una movilidad baja en emisiones y asequible para todos los sectores, y que potencie el desarrollo económico e industrial del país. Han demandado medidas como las recogidas en el informe: aplicación de tipos impositivos reducidos o exenciones en el Impuesto especial de hidrocarburos (IEH); establecimiento de mecanismos de control y medidas de cumplimiento trimestrales para evitar fraudes en la incorporación de combustibles renovables en los carburantes; o la creación de nuevos incentivos a la transformación industrial orientada a la descarbonización. De hecho, con una mayor incorporación de combustibles renovables, incentivada con una carga impositiva tipo cero a la fracción renovable de los carburantes, se podrían reducir los costes de adquisición y mantenimiento de un vehículo entre 6.000 y 5.000 euros.

José Luis Cabo, subdirector general de Hidrocarburos y Nuevos Combustibles, ha coincidido en que la normativa y la administración debe “acompañar y promocionar” la producción de combustibles renovables, reduciendo el impacto económico en los consumidores y las industrias, además de referirse igualmente a la importancia de la trazabilidad para evitar el fraude. En este sentido, ha reconocido que “los combustibles renovables tienen un papel esencial, sobre todo en lo que se refiere a la descarbonización del parque móvil actual. La descarbonización del transporte pasa por la combinación del uso de biocarburantes avanzados y de la electrificación”. Cabo ha concluido que “todos estos cambios normativos nos obligan a reforzar la normativa de fomento de biocarburantes en nuestro país”.



Datos clave de la Plataforma

La Plataforma para los Combustibles Renovables nació para defender e impulsar el uso de esta alternativa dentro de las políticas de movilidad y generación de energía, desde el respeto a la neutralidad tecnológica y el apoyo al desarrollo industrial y la competitividad en España. Sus integrantes representan a toda la cadena de valor de los combustibles líquidos y a sus principales consumidores.

La Plataforma está compuesta por 29 entidades que representan a más de 348.000 empresas de todo tipo, desde multinacionales a micropymes y autónomos. Todas ellas generan más de 5,7 millones de puestos de trabajo (directos, indirectos e inducidos).



Plataforma para los
Combustibles Renovables

Inés Cardenal

Tfno.: 915721005

Correo: info@plataformacombustiblesrenovables.es