

## Transposición a España de la Directiva de Energías Renovables RED III

- El Club Español de la Energía (Enerclub) ha organizado en su sede esta jornada, con el apoyo de Bp y Repsol, para conocer en detalle la Directiva de Energías Renovables (RED III) y su transposición a España.
- En la sesión inaugural, han participado, **Cristina Rivero**, directora general de Enerclub; **Olvido Moraleda**, presidenta de Bp España y **Jaime Martín**, director ejecutivo de la División de Refino y Química, de Repsol.
- **José Luis Cabo**, subdirector general de Hidrocarburos y Nuevos Combustibles, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Miteco), se ha centrado en el Real Decreto (RD) de Fomento de los Combustibles Renovables que transpone, en parte, esta Directiva de Renovables (RED III), derivada del paquete Fit for 55, y publicada el 31 de octubre de 2023 en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE).
- A continuación, los representantes de **Bp**, **Comillas-ICAI**, **Edp**, **Iberdrola**, **Moeve** y **Repsol**, aportaron la visión empresarial respecto a esta Directiva y los ponentes de **Alsa**, **Easy Jet**, **Iveco**, y **PwC**, ofrecieron la perspectiva de la demanda.

**Madrid, 27 de noviembre de 2025.** - La directora general de Enerclub, **Cristina Rivero**, en sus palabras de bienvenida, señaló la conveniencia de organizar esta jornada que pone el foco en la transposición de la RED III y, en especial, en el Real Decreto de Fomento de los Combustibles Renovables por la importancia que tiene y por las novedades que introduce para alcanzar los objetivos del PNIEC (2023-2030), que prevé una reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) del 16,3% a 2030 para el sector del transporte.

Por su parte, la presidenta de Bp España, **Olvido Moraleda**, afirmó que “la RED III debe ser una palanca para modernizar la industria española, impulsar nuevas cadenas de valor y consolidar el liderazgo de nuestro país en el sector de los combustibles renovables. Para que este potencial se materialice, necesitamos un marco regulatorio estable, predecible y equitativo, que aporte seguridad a los inversores y garantice las mismas reglas para todos los agentes del mercado”.

El director ejecutivo de Refino y Química de Repsol, **Jaime Martín**, destacó que este proceso normativo es una “oportunidad estratégica” para situar a España en una posición de liderazgo. “Contribuir a la descarbonización del sector y generar empleo de calidad son objetivos que podemos alcanzar mediante el impulso a proyectos de producción nacional de combustibles renovables”. Remarcó que las inversiones en el sector energético necesitan “certidumbre”, por lo que animó a establecer una senda de objetivos hasta 2040.

El subdirector general de Hidrocarburos y Nuevos Combustibles del Miteco, **José Luis Cabo**, detalló las principales novedades de este RD, entre ellas, la nueva metodología para contabilizar los esfuerzos en la descarbonización del transporte, que se basará en la reducción de GEI, frente al tradicional cómputo en contenido energético. También señaló que aumentan los actuales objetivos de incorporación de renovables en el transporte, del 12% actual al 29%, en 2030. Además, detalló los nuevos objetivos relativos a las emisiones para el sector aéreo, marítimo y ferroviario para finales de esta década.

- En el transporte aéreo, se reconocen los objetivos marcados por el Reglamento ReFuelEU Aviation, que establece que los combustibles de aviación sostenibles deberán representar el 6%, medido en toneladas.
- En el transporte marítimo se establece una reducción de GEI del 3%, sólo aplicable a la navegación de cabotaje (entre puertos españoles).
- En el transporte ferroviario no electrificado se fija un objetivo de reducción de GEI del 5,4%.
- En el transporte por carretera, el objetivo de reducción de GEI será del 15,6%.

Además, incorpora subobjetivos para biocarburantes avanzados, biogás y otros combustibles renovables como los Combustibles Renovables de Origen No Biológico (RFNBO, por sus siglas en inglés) o el bioetanol avanzado, que deberían dar como resultado una reducción del 10% de la dependencia energética en el transporte. Establece las bases para la creación de un mecanismo de créditos de electricidad renovable (e-credits), y prevé la creación de un Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad para los RFNBO, los combustibles hipocarbónicos, el biogás y sus derivados.

Para terminar, Cabo señaló que, en estos momentos, se están analizando “cientos de alegaciones” recibidas y sobre la tramitación, espera que se apruebe a lo largo del año que viene.

### Visión de las empresas

En líneas generales, los participantes en esta mesa, moderada por **Manuel Pérez-Bravo**, investigador en el Instituto de Investigación Tecnológica de la Universidad de Comillas-ICAI, subrayaron la importancia de acelerar el proceso de transposición de la RED III en nuestro país. Entre otros aspectos, abordaron la transposición de España en comparación con el resto de Europa y las velocidades de aplicación de los objetivos. La coordinación de la RED III con otros desarrollos normativos relativos a vehículos, infraestructura de recarga, e-credits, etc. El papel del hidrógeno y estimaciones sobre los sectores que podrán acelerar su demanda.

**Estrella Jara**, Head of Communications & External Affairs de Bp. “La transposición de la RED III es una oportunidad para apostar por una transición justa y ambiciosa, consolidando a España como referente en combustibles de bajas emisiones. Para ello, la extensión del mandato de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para el transporte tendría que ser al menos hasta 2040, dando tiempo y confianza a las empresas para invertir en proyectos transformadores”.

**José Manuel Pérez**, Head of Energy Policy and Regulation Spain de Edp. “Es indispensable la armonización regulatoria en un mercado global para que no se distorsionen las señales de precio en zonas geográficas próximas. España ha optado por la vía de la reducción de GEI, que tiene sus pros y contras, pero abre más la puerta a soluciones bajas en carbono, no necesariamente ligadas a las energías renovables”.

**Rafael del Río**, adjunto al director de Regulación de Iberdrola España: “Vemos fundamental avanzar con mayor rapidez en reconocer el papel de la electricidad suministrada en el transporte, de forma que esta electricidad compute en el cumplimiento de los objetivos renovables en el sector en igualdad de condiciones que otras opciones. También abogamos porque se tenga en cuenta la electricidad suministrada en equipos de recarga de uso privado, y no solo de recarga pública, ya que es la solución más utilizada por los conductores”.

Para **Susana Revilla**, Legal Regulation de Moeve, “es deseable la máxima armonización. El texto español le parece muy positivo y coherente con el *Fit for 55* europeo. “La confluencia con los reglamentos europeos es un reto importante para alinear las reglas de juego de todos los operadores”. Faltaría la trasnposición a nivel de industria, como “elemento tractor”.

**Eva López**, subdirectora de Gestión Regulatoria de Repsol, llamó a que la nueva normativa evite distorsiones en cuanto a los operadores que suministran exclusivamente combustibles renovables a la aviación. De lo contrario, avisó, se favorecerá la importación en detrimento de la producción nacional y de las inversiones en nuevas tecnologías en España.

#### Visión de la demanda

En este panel, moderado por **Oscar Barrero**, socio responsable de Energía de PwC, los ponentes resaltaron la importancia de este RD para impulsar los combustibles renovables, clave en la descarbonización del transporte y la importancia de tener en cuenta a la demanda, con políticas e incentivos sobre ella.

**Miguel Ángel Alonso**, director de Flota y Mantenimiento Internacional de Alsa. "Este RD debe ser la oportunidad para impulsar los combustibles renovables, al ser una solución real y sostenible. Para ello, es fundamental definir un marco que garantice la neutralidad tecnológica, que impulse incentivos fiscales y que adopte un modelo de medición de emisiones del ciclo de vida completo. Los combustibles renovables serán un vector energético clave en el futuro, especialmente en el transporte de viajeros y mercancías por carretera."

**Ángeles Pozo**, Manager Senior EU Policy de Easy Jet. La complejidad de la RED III viene dada porque tiene que convivir con otros mandatos y con la transposición de la directiva en los distintos países y las posibles distorsiones entre ellos. Señaló que Easy Jet, tiene el objetivo de alcanzar emisiones netas de carbono a 2050, apoyándose en el SAF y en flotas más eficientes, como algunos de los pilares para lograrlo.

**Álvaro Arroyo**, director de Relaciones Institucionales de Iveco Group. “La contribución de los combustibles renovables es clave para la descarbonización del transporte por carretera, especialmente para el parque circulante y las misiones de larga distancia”. Abogó por objetivos ambiciosos, pero realistas, y alineados con los objetivos de reducción de CO<sub>2</sub> del transporte pesado. Trabajan en la descarbonización de los procesos, con motores más eficientes o vehículos menos pesados, entre otras iniciativas.

Enerclub es una asociación sin ánimo de lucro, constituida en 1985, que agrupa a más de 150 empresas e instituciones y más de 170 socios individuales. Entre sus objetivos, se encuentra acercar la energía a la sociedad, ser un punto de encuentro y foro de referencia y poner en valor la importancia de la energía para la sociedad, la economía y el desarrollo sostenible. Sus principales actividades son: académicas, institucionales y de análisis.

ASOCIADOS EJECUTIVOS

