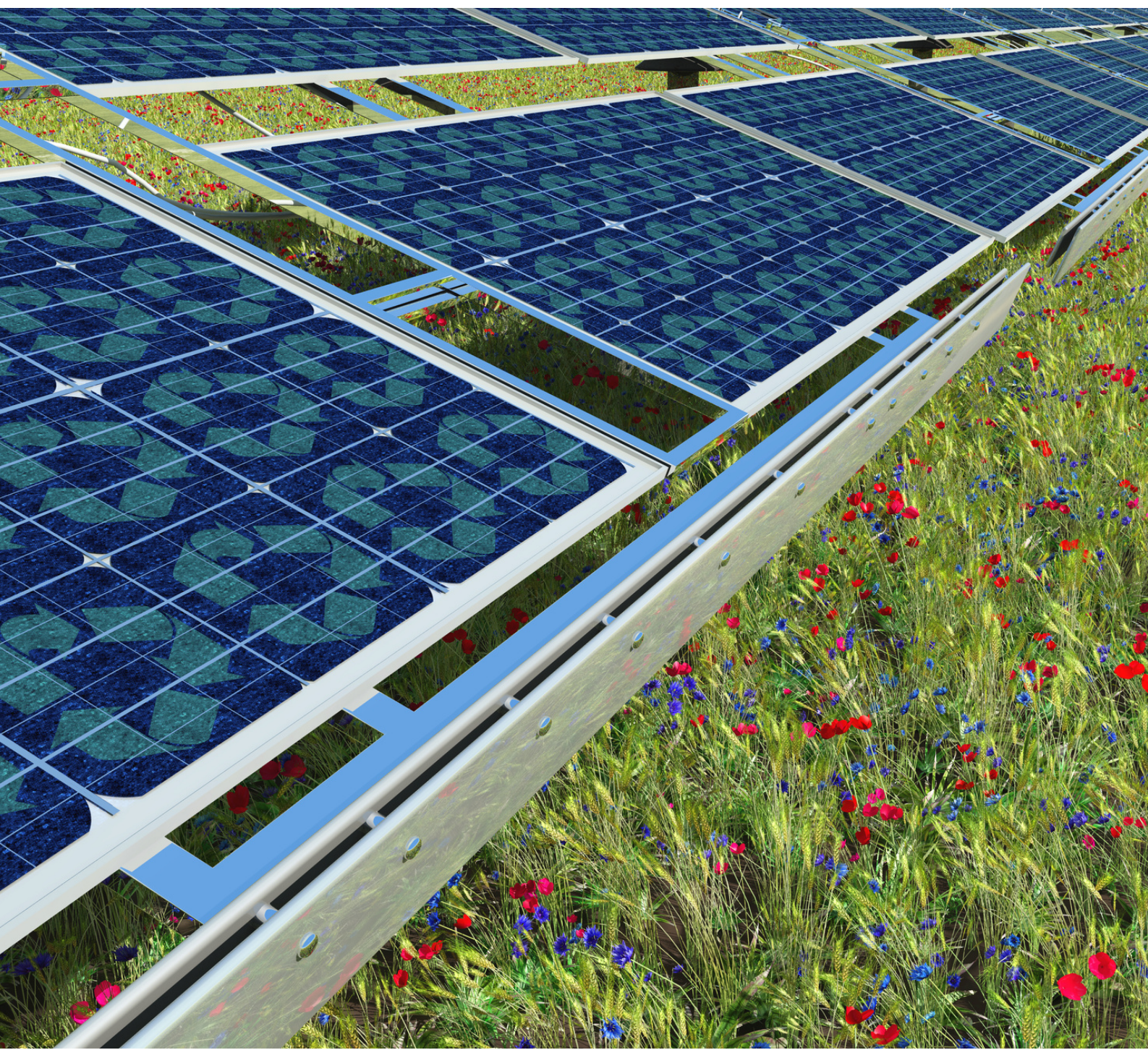


2023

# Principales propuestas para la revisión del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima



En la actualidad se está llevando a cabo la revisión del PNIEC con el objetivo de incluir el desarrollo y la innovación tecnológica en la mejora de los objetivos que nos permitan avanzar a la descarbonización de nuestra economía en esta década de 2030. La revisión debe alinearse al alza con los nuevos compromisos climáticos de la Comisión Europea (CE) en lo establecido en el Paquete de Invierno, el Fit for 55 y el REPowerEU. Como indican, el objetivo de descarbonización debe ser, como mínimo, del 55% para 2030, aun reconociendo el importante retraso que llevamos con respecto a la media de los países de la UE, estableciendo medidas adicionales en la segunda mitad de la década para conseguir los objetivos fijados.

No tener en cuenta esos compromisos prolongará nuestra vulnerabilidad energética y pondrá en riesgo ser un país pionero y líder en la transición energética. Desde Transport & Environment y Fundación Renovables presentamos las alegaciones durante el periodo de consulta pública, pero vemos con preocupación diferentes intenciones que pueden generar riesgos y desvíos en la consecución y mejora de los objetivos planteados.

## **1. Un uso eficiente de los combustibles sintéticos**

En la aviación y el transporte marítimo, sectores cuya descarbonización mediante la electrificación directa no resulta actualmente posible, los combustibles renovables cero emisiones sintéticos (RFNBOs) o e-fuels, serán una pieza clave de dicho proceso de descarbonización. Pero su alta ineficiencia energética, su elevado coste y su escasa disponibilidad suponen una barrera importante, que requiere una planificación adecuada para su uso.

Destinar estos combustibles a la descarbonización del transporte por carretera requeriría un consumo entre 5 y 6 veces superior de electricidad renovable frente a la que necesitaría un vehículo eléctrico de batería y con un precio inasumible para la mayoría ciudadana, puesto que repostar con estos combustibles costaría hasta 10.000 euros más a lo largo de 5 años que recargar con un coche eléctrico equivalente. Además, los e-fuels no son una solución comercial existente a día de hoy, y como pronto se espera que entren en el mercado en 2025, por lo que, ni siquiera con un planteamiento muy optimista, no van a poder estar presentes a un volumen suficiente como para descarbonizar la flota a partir de 2035.

Es fundamental considerar también que para que los e-fuels se puedan calificar como neutros en carbono el hidrógeno deberá provenir de fuentes 100% renovables y el carbono deberá ser capturado del aire, un proceso complejo, ineficiente y costoso, que requeriría una implantación masiva de renovables adicionales, con un importante coste social, medioambiental y territorial. Y no hay forma de asegurar que todos los combustibles sintéticos seguirán este proceso ni que los vehículos con motor de combustión interna que deberían usar e-fuels cero emisiones no puedan repostar total o parcialmente con diésel o gasolina fósil.

Por las razones expuestas, solicitamos que el Plan Nacional de Energía y Clima establezca de manera explícita que el cumplimiento del objetivo, establecido en el nuevo Reglamento sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de vehículos ligeros aprobado por la Unión Europea, de sólo vender coches y furgonetas cero emisiones a partir de 2035 se efectuará exclusivamente con vehículos eléctricos.

En el caso de los vehículos pesados: en primer lugar se solicita que se determinen los siguientes objetivos para la descarbonización de la flota de camiones a nivel estatal: a) para todos los camiones de transporte de mercancías por carretera: un objetivo de emisiones de CO<sub>2</sub> del -100% a alcanzar a más tardar en 2035, b) para los camiones vocacionales, es decir aquellos no empleados en el transporte de mercancías, un objetivo de emisiones de CO<sub>2</sub> del -100% a alcanzar a más tardar en 2040. Para los autobuses, se pide que se establezca el 2027 como año a partir del cual solo se puedan vender autobuses eléctricos de batería.

Así mismo, reclamamos que se establezca de forma clara en el texto del nuevo PNIEC que los combustibles sintéticos renovables cero emisiones se concentrarán para su uso en la aviación y el transporte marítimo, dada la mencionada dificultad de descarbonizar estos sectores mediante la electrificación directa con baterías. En el caso concreto del transporte marítimo, exigimos que se ponga fin a las inversiones en gas natural licuado y que se especifique que las fuentes de energía que se consideran prioritarias para su despliegue en los puertos y para el suministro al transporte marítimo son la electricidad y todas aquellos combustibles renovables comentados previamente, con su correspondiente evaluación del ciclo de vida.

***Por último, solicitamos que el PNIEC incorpore el objetivo de que todos los puertos adoptarán antes de 2035 un estándar de cero emisiones de gases de efecto invernadero en los atraques en los puertos.***



## 2. Controlar y acotar correctamente la expansión del hidrógeno verde



Nadie pone en duda que el hidrógeno es un vector fundamental en la transición energética por su implicación y virtudes en la descarbonización de los sectores no electrificables. A causa de los fondos europeos estamos observando una alta demanda de hidrógeno a futuro sin ningún soporte real y cuantitativo a corto plazo. Por tanto, valoramos que la prioridad es sustituir el hidrógeno gris actual, procedente del gas natural en casi el 97%, por hidrógeno 100% renovable.

Su generación debe estar ligada a sus puntos de consumo, sobre todo en grandes polos y centros industriales donde la demanda de energía es tan elevada que no se pueden electrificar: refinerías, siderurgia, cementeras, fertilizantes, textiles y cerámica. Además, debido a su baja eficiencia en comparación con la electricidad, se debe evitar su fomento en todos los sectores y usos energéticos que tienen una alternativa tecnológica electrificada, como es el caso de las calderas de hidrógeno, en el transporte por carretera y en el ferrocarril.

Construir grandes infraestructuras de gas tanto a nivel de distribución nacional como internacional puede acarrear una deuda en el futuro de activos varados, la cual recaerá en los diferentes costes fijos de las tarifas de los consumidores domésticos.

Así mismo, la sustitución de la demanda actual de hidrógeno gris supondría el incremento de unos 15 GW de potencia renovable extra en el PNIEC. Si no se controlan las apuestas internacionales de hidroductos, como el H2Med que supondría una instalación de 40 GW de nuevas renovables, esto puede generar e incrementar el rechazo social a las renovables. No obstante, fomentar su faceta como vector energético de almacenamiento en las plantas de generación renovable, cuando existan excedentes, conlleva evaluar su potencial y la fijación de una retribución para estos sistemas con el fin de mejorar y acelerar su implantación.

### 3. Potenciar la electricidad renovable en el transporte



La revisión de la Directiva de Energías Renovables (DER III) ha establecido que los objetivos de renovables en el transporte podrán cumplirse con electricidad renovable en vez de únicamente con biocombustibles. En su anterior revisión (DER II) ya había abierto la puerta a esta posibilidad para los países que quisieran acogerse a ella, mediante el establecimiento de un mecanismo de crédito para la electricidad renovable. Alemania, Francia, Países Bajos y Austria ya han implementado este mecanismo para poder favorecer y recompensar el uso de la electricidad renovable en sus sistemas de transporte.

España es uno de los países europeos que más está apostando por la energía renovable. Por tanto, sería uno de los países que más podría ganar con una pronta implementación de este sistema, sin tener que esperar a que la DER III entre en vigor. El PNIEC puede ser el instrumento que establezca las bases de este mecanismo, creando un marco claro y coherente que sirva para acelerar la transición energética y aprovechar los beneficios de la rápida implementación de energías renovables.

Este mecanismo de crédito sería vital para potenciar la movilidad eléctrica en el país, y debería ir acompañado de un impulso a la carga inteligente y al V2G (Vehicle-to-grid), que permita devolver a la red parte de la electricidad consumida en aras de una mayor eficiencia y de una mejor sostenibilidad del sistema eléctrico.

## **4. Promover el despliegue y la integración de las renovables en el territorio**

El aumento de objetivos de renovables, sobre todo de eólica y fotovoltaica, no puede dejar de lado la implicación social, cultural y territorial de las áreas donde se instalan. La instalación de infraestructuras energéticas renovables debe estar siempre basada en el principio de no afección ni degradación de la biodiversidad. Siempre es preferible aprovechar suelos degradados e infraestructuras ya existentes, como es el caso de los procesos de repotenciación eólica y la hibridación en los parques instalados.

Por ello el PNIEC debe contemplar una adecuada zonificación socioeconómica y ambiental vinculante y obligatoria para las regiones que poseen las competencias y con el ordenamiento de las distintas áreas, estableciendo, por fin, las reglas de juego con las que deben desarrollarse las iniciativas. Además, respecto a las zonificaciones ya creadas, es necesario su obligatorio cumplimiento en sentido estricto, puesto que, en muchos casos, no se aplican con carácter vinculante, algo que debería estructurarse y replicarse a nivel local y provincial.

Es urgente garantizar que en los nudos de acceso a la red de transporte exista la capacidad suficiente para que todos los proyectos de generación distribuida puedan realizarse sin restricciones o limitaciones de evacuación. Habría que destinar un 30% de la potencia a proyectos de menos de 25 MW con un tramo especial de, por lo menos, un 10% para iniciativas de menos de 5 MW para que realmente se facilite la generación distribuida. Además de ello, continuar eliminando las trabas burocráticas para el autoconsumo y la generación distribuida es fundamental, apostando por la inclusión de objetivos de 15.000 MW de generación distribuida y 23.000 de autoconsumo a nivel nacional para 2030, además de impulsar el almacenamiento con baterías tanto a pequeña escala como estacionario.

Además, un PNIEC que sigue apostando por los procesos de combustión y no por el fomento de la electricidad, dejando de lado la eficiencia de los equipos eléctricos y la reducción de la demanda energética ya que, del 42% de renovables en la cobertura de la demanda final de energía, 22 puntos porcentuales no son eléctricos, supone mantener el mismo modelo ineficiente y de emisiones de aquí a 2030. Por este motivo, desde la Fundación Renovables y Transport & Environment proponemos un objetivo para la electrificación de la demanda final de energía de un 55% para 2030.



FUNDACIÓN  
RENOVABLES

**TE** TRANSPORT &  
ENVIRONMENT