

Participación de España en la eSAF Early Movers Coalition y necesidad de apoyo financiero al despliegue industrial

Madrid, 12.05.2026

Estimado D. Pedro Sánchez,

Estimado D. Óscar Puente,

Estimada Dña. Sara Aagesen,

Estimado D. Jordi Hereu,

Desde **T&E España, Asociación Española del Hidrógeno (AeH2)¹, Asociación de Empresas de Energía Eléctrica (AELEC), Asociación Empresarial Eólica (AEE), Asociación Líneas Aéreas (ALA), Airbus, Alkymia, Avalon Renovables, Cleantech for Iberia, Enagás Renewable, Fundación Hidrógeno Aragón, Green Finance Institute (GFI) España, Hy24, HyFive, Ignis P2X (ECO2FLY Power), MOEVE, RIC Energy, Reolum, SkyPower, Técnicas Reunidas, Unión Española Fotovoltaica (UNEF)**, queremos, en primer lugar, reconocer y valorar positivamente que un tercio de los 415 M€ concedidos para apoyar proyectos españoles que participen en la próxima subasta del Banco Europeo del Hidrógeno, bajo el esquema comunitario de “subastas como servicio”, esté reservado a proyectos dirigidos a abastecer al sector marítimo y la aviación.²

Consideramos que la decisión de España de participar en la *eSAF Early Movers Coalition* para acelerar el despliegue de combustibles sintéticos sostenibles para la aviación (eSAF) será clave para avanzar hacia la neutralidad climática del sector. Esta decisión debe ser parte de la estrategia en materia de combustibles alternativos para cumplir con el ambicioso mandato de ReFuelEU relativo a múltiples vías de desarrollo de los SAF (biocombustibles avanzados y e-SAF) y garantizar una industria del SAF competitiva y sostenible, minimizando el impacto en costes a lo largo de la cadena de valor, especialmente en las fases iniciales de despliegue. La participación de España en esta coalición envía una señal importante sobre el compromiso del país con la descarbonización de la aviación, la implementación del Reglamento ReFuelEU Aviation y el desarrollo de soluciones tecnológicas alineadas con los objetivos climáticos europeos. No obstante, para que este compromiso se traduzca en resultados tangibles, resulta imprescindible acompañarlo de medidas financieras adicionales que permitan el despliegue industrial real del eSAF.

Los combustibles sintéticos sostenibles serán indispensables para alcanzar el objetivo de emisiones netas cero en la aviación, especialmente en los segmentos de media y larga distancia, donde no existen alternativas tecnológicas viables a corto y medio plazo. Su desarrollo no solo es una necesidad ambiental, sino también una oportunidad estratégica para reforzar la soberanía energética europea, reducir la dependencia de combustibles fósiles importados y construir una cadena de valor industrial innovadora y competitiva en España. Sin embargo, el elevado diferencial de costes entre los eSAF y los combustibles fósiles convencionales hace inviable

¹ Algunos de los miembros de la AeH2 no concuerdan plenamente con parte de este texto.

² <https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/transicion-ecologica/Paginas/2026/280126-aagesen-anteproyecto-ley-hidrogeno.aspx>

alcanzar decisiones de inversión final a escala industrial sin un apoyo público inicial claro, predecible y suficiente.

En este momento, desarrolladores y financiadores de plantas de eSAF enfrentan tres tipos de riesgos. En primer lugar, se encuentra la incertidumbre sobre el retorno de la inversión —y la necesidad de asegurar ingresos estables que permitan financiar los proyectos— junto con el riesgo asociado a los contratos de compra. Aunque las aerolíneas pueden adquirir eSAF directamente, lo habitual es que los productores venden el combustible a los suministradores que abastecen a los aeropuertos, cuya disposición a firmar contratos de compra a largo plazo y trasladar los mayores costes al mercado final no está clara. En segundo lugar, se encuentra el riesgo de incertidumbre sobre el nivel de madurez tecnológica, dado que estos son proyectos pioneros *first-of-a-kind*. Si bien la ruta Fischer–Tropsch está aprobada en ASTM D7566, el mayor reto reside en la integración PtL completa a gran escala, aún en fase de validación. Por su parte, la ruta methanol-to-jet se sitúa en torno a TRL 6–7, en demostración y escalado. En tercer lugar, existe un riesgo asociado al horizonte temporal de los contratos de compra. La vida útil de estas plantas se sitúa en torno a 25-30 años, un plazo similar al de la financiación, mientras que la disposición de compradores a comprometerse mediante contratos de *offtake* a tan largo plazo sigue siendo incierta.

En este contexto, la utilización de una subasta de doble cara operada por un intermediario de mercado con respaldo público podría romper este dilema del huevo y la gallina.³ El intermediario se situaría entre productores y compradores y absorbería temporalmente el desajuste de riesgos que hoy impide cerrar los contratos. Esto ofrecería a los promotores acuerdos de compra a largo plazo con ingresos previsible y una contraparte solvente, lo que mejora la bancabilidad de los proyectos cómo se planteó en el STIP.⁴

Los firmantes de esta carta instan al Gobierno de España, cómo parte de la eSAF *Early Movers Coalition*,⁵ a valorar su contribución activa al diseño y presupuesto de la primera subasta piloto de e-SAF destinada a apoyar la financiación de varios proyectos de escala industrial. Otros Estados miembros ya están avanzando con determinación desde el compromiso político hacia la implementación práctica. Alemania, ha confirmado una contribución de hasta 2.000 M€ para poner en marcha una subasta de e-SAF a más tardar a principios de 2027, a través del mecanismo H2 Global, que deberá recibir la subvención antes de finales de 2026. Luxemburgo también ha manifestado su intención de contribuir, aunque por el momento no se conoce la cifra oficial. Por su parte, en Portugal también se está discutiendo el alcance de su posible contribución.

España cuenta ya con proyectos industriales de eSAF en distintas fases de desarrollo, con un alto potencial tecnológico e industrial, así como con actores comprometidos a lo largo de toda la cadena de valor. Para que estos proyectos puedan materializarse, es fundamental que el compromiso político asumido en el marco de la eSAF *Early Movers Coalition* se vea reforzado

³ Ver fundación H2Global: <http://h2-global.org/>

⁴ Sustainable Transport Investment Plan (COM 2025, 664 final) p.11-12:

https://transport.ec.europa.eu/document/download/73447373-de2a-4ba4-9371-36d1186035d4_en?filename=COM_2025_664_STIP.pdf

⁵https://transport.ec.europa.eu/document/download/b1a28de9-9073-41ec-a136-cfae0d6f2538_en?filename=Joint_statement_on_eSAF_Early_Mover_Coalition.pdf

por un compromiso financiero explícito antes de la próxima reunión del Consejo de la UE de Transporte, prevista para junio de 2026.⁵

Por todo ello, animamos al Gobierno de España a:

- **Participar activamente en la *taskforce* creada por la Comisión Europea** para asegurar que el diseño del marco conceptual de la subasta piloto conjunta de mecanismo de doble sentido, pueda favorecer a los proyectos y/o compradores en territorio español.
- **Definir y movilizar una contribución monetaria cierta para la subasta piloto**, disponiendo de los fondos de Recuperación y Resiliencia, así como de la recaudación del Régimen de Derechos de Emisiones para este fin.
- **Asegurar una coordinación efectiva entre los distintos ministerios** y organismos competentes para maximizar el impacto de estas inversiones, instando a todas las autoridades pertinentes a desbloquear la financiación necesaria.

Por otro lado, con el fin de reducir el precio del eSAF, del cual el hidrógeno electrolítico es la materia prima principal, más allá de 2026, los firmantes animan a promover las siguientes medidas:

- **Una fiscalidad eléctrica competitiva de carácter estructural y con vocación de permanencia**,⁶ mediante la reducción al mínimo permitido del Impuesto Especial sobre la Electricidad (IEE) para consumos destinados a la electrólisis de hidrógeno y la eliminación del Impuesto sobre el valor de la producción de energía eléctrica (IPVEE), de forma que la electricidad para estos procesos electrointensivos sea más competitiva.
- **Dotar de estabilidad al marco de costes regulados para consumidores electrointensivos y electrólisis renovable, evitando soluciones temporales.** Para ello, se propone integrar el coste de los servicios de ajuste imputados a la demanda dentro de un coste regulado calculado ex ante al que se le aplicaría una exención para la electricidad destinada a electrólisis equivalente a la que ya se aplica en los cargos y hacer estructurales tanto esta exención como la reducción del 80% de peajes para consumidores electrointensivos certificados y la exención del pago de los cargos a la demanda de electrólisis, financiándose todas estas medidas a través de los Presupuestos Generales del Estado.⁷

En todo caso, estas medidas deberían también reconocer la aportación de aquellos proyectos que hacen un uso eficiente de la red y que, por su flexibilidad o proximidad a la generación

⁵ <https://www.consilium.europa.eu/en/meetings/tte/2026/06/26/>

⁶ El Real Decreto-ley 7/2026 suspende temporalmente el IPVEE hasta final de 2026 (art. 41, 42 y disposición adicional 14ª) y reduce el IEE al 0,5%, mínimo permitido por la normativa europea, también hasta final de año (art. 40). Asimismo, prevé una bonificación excepcional del 80% de los peajes para determinados consumidores electrointensivos (art. 7). Valoramos positivamente estos avances, si bien los proyectos de electrólisis vinculados a la producción de eSAF requieren señales estables y predecibles sobre fiscalidad y costes eléctricos para toda su vida útil

⁷ La aplicación de exenciones así debería evaluarse para todos los usos intensivos de electricidad que contribuyan a la descarbonización y soberanía energética, cómo los operadores de puntos de recarga para vehículos eléctricos o los de suministro eléctrico a buques en puerto, enmarcándose en un debate más amplio sobre prioridades presupuestarias.

renovable, contribuyen a reducir vertidos, aliviar episodios de canibalización de precios en la generación de electricidad renovable y facilitar una integración más eficiente de nueva capacidad.

Reiteramos nuestra plena disposición a colaborar con las administraciones públicas para contribuir a un diseño ambicioso y eficaz de estas políticas, que permita convertir los compromisos actuales en resultados industriales y climáticos concretos.

Atentamente,

