

El transporte internacional por carretera reivindica un futuro multi-energético y no basado exclusivamente en la electromovilidad

- El sector apuesta por la neutralidad tecnológica para lograr los objetivos climáticos marcados por Bruselas con un abanico de energías complementarias a la electricidad: gas natural, hidrógeno verde y ecocombustibles
- El 96,6 % de los camiones vendidos en 2022 en la UE eran diésel; sólo se registraron el 0,6 % eléctricos

Sevilla, 26 de mayo de 2023.- El sector español del transporte internacional por carretera -mercancías y viajeros- apuesta por la neutralidad tecnológica como vía para lograr la neutralidad climática marcada por la UE para 2050. Una neutralidad tecnológica que contemple un mix energético realista que incluya el gas natural vehicular, el hidrógeno verde, los ecocombustibles y la electrificación. Esta es una de las conclusiones de la 46ª edición de la Asamblea General de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), celebrada ayer y hoy en Sevilla. Un encuentro inaugurado por Mario Muñoz-Atanet, viceconsejero de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda en la Junta de Andalucía; y clausurado Jaime Moreno, director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).

La transformación energética del transporte profesional por carretera en Europa ha sido una de las grandes protagonistas de este encuentro, cuyo lema es 'Empresarios en ruta', una consigna que pone en valor la imprescindible labor de estos profesionales generadores de riqueza y empleo. Empresarios cuyas compañías de transporte funcionan los 365 días del año moviendo eficaz y puntualmente personas y mercancías, vertebrando así el territorio y el tejido empresarial. Un trabajo imprescindible para nuestra economía, tanto en el ámbito doméstico (el 96 % de las mercancías que se transportan en España se mueve en camión) como internacional (el 75 % de lo que exportamos a la UE también viaja en camión).

«Nuestro sector se encuentra actualmente sumido en un escenario de incertidumbre debido a una transición forzada exclusivamente hacia la electrificación. Esta preocupación se agrava aún más por los plazos que se consideran prácticamente imposibles de cumplir y la falta de infraestructuras de apoyo a esta transición», destaca Marcos Basante, presidente de ASTIC, quien añade que *«es crucial que los gobiernos, tanto a nivel europeo como español, no discriminen ninguna fuente de energía limpia, sino que incentiven su uso acelerado, permitiendo que las empresas elijan libremente qué alternativa "verde" utilizar para propulsar sus vehículos, según sus necesidades y rutas específicas; no es lo mismo una furgoneta de reparto urbano que un camión de 40 toneladas que viaja de Murcia a Manchester».*

Según la Ley Climática Europea, que estableció en 2021 la ruta a seguir para reducir, al menos, un 55 % las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030, en menos de siete años España debería contar, como mínimo, con 5 millones de vehículos eléctricos o híbridos enchufables. De esa cifra, 2 millones deberían ser motocicletas, camiones, autobuses y furgonetas. *«Sin embargo, si echamos un vistazo a los datos de camiones matriculados en la UE en 2022, nos daremos cuenta de que los objetivos establecidos por Bruselas son demasiado ambiciosos: el 96,6 % de los camiones vendidos en la UE funcionaban con diésel; sólo el 0,6 % fueron eléctricos (1.656 unidades). Y España se sitúa a la cola de los 27 con 89 camiones eléctricos vendidos el año pasado»,* asegura Basante.

«Los camiones eléctricos se están empezando a utilizar para rutas cortas y medias, pero su mayor peso (tres toneladas más que un camión diésel actual), su menor alcance en términos de Km. entre repostajes y recargas y el tiempo necesario para cada uno de ellos, por no mencionar la escasez de la cobertura de puntos de recarga a lo largo de las rutas europeas hacen que no parezca factible su implantación de forma significativa para el transporte internacional, al menos no en los próximos dos o tres lustros. Hay que tener en cuenta que el parque rodante de camiones de Europa ronda los 12 millones de vehículos», subraya el presidente de ASTIC.

A pesar de este contexto de incertidumbre, las empresas transportistas españolas ya llevan años haciendo sus “deberes” al optar por alternativas al diésel para sus flotas de camiones. Es el caso del Grupo Disfrimur, que a corto plazo utilizará cinco tipos de energía diferentes: actualmente dispone de vehículos propulsados por gas natural vehicular y eléctricos y en breve darán paso al HVO y al biometano, además de estar estudiando la viabilidad del hidrógeno. Su director general, Juan Jesús Sánchez, también vicepresidente de Mercancías de ASTIC, explicó durante la jornada técnica ‘Electrificación del transporte pesado. Descarbonizando la distribución de mercancías’ que *«el que elijamos una tecnología u otra depende de nuestros clientes y del Boletín Oficial del Estado. Si las empresas cargadoras y la Administración no se implican es muy difícil apostar por energías que ahora mismo tienen un coste más elevado que la convencional (gasoil)».*

Precisamente Disfrimur ha puesto en marcha junto a Iberdrola el primer Corredor Mediterráneo para transporte pesado 100 % eléctrico, en el que llevaban trabajando dos años. *«Esta iniciativa completará más de 450 km de ruta libre de emisiones entre la Región de Murcia y la Comunidad Valenciana y prevé extenderse al resto de corredores de mercancías del país»,* explica Jesús López Martínez, responsable de Movilidad Urbana de Iberdrola eBus & eTruck.

Política energética de la UE: ¿callejón sin salida?

La Comisión Europea ha propuesto unos objetivos de emisiones de CO2 para vehículos pesados nuevos muy ambiciosos: en comparación con los niveles de 2019 estas emisiones deben reducirse un 45 % a partir de 2030; un 65 % a partir de 2035; y un 90 % a partir de 2040 hasta llegar a la neutralidad climática en 2050. *«Un objetivo inalcanzable para nuestro sector si Bruselas continúa instalada en el discurso maniqueo de la electromovilidad»,* sostiene Marcos Basante.

«Las políticas energéticas deberían diseñarse no sólo con criterios de reducción de emisiones, sino también con criterios de coste y eficacia; por eso, el dirigismo político sobre la tecnología es un error. Debemos apostar por un enfoque neutral, realista, práctico y sensato, que contemple un abanico de alternativas energéticas. posibilista en lugar de imponer el “todo o nada” de la movilidad eléctrica para pasajeros y mercancías. En caso contrario, mucho me temo que la política energética de la UE sea un callejón sin salida», destaca el directivo de la patronal.

La actividad legislativa y regulatoria relacionada con la transición energética tiene sumida a una gran parte de las empresas en una inestabilidad adicional. Las decisiones de inversión que están pendientes de tomarse son de gran cuantía y necesitan un horizonte regulatorio lo más despejado y estable posible. *«Mientras se pueda tener plenamente desarrollado el cambio hacia vehículos de cero emisiones, la alternativa de los ecombustibles es una solución que puede estar vigente rápidamente y permitir adelantar significativamente las fechas en que nuestro parque rodante sea neutro en emisiones»,* indica Marcos Basante.

A finales de marzo, se aprobó en el Consejo de la UE la prohibición de vender vehículos de combustión (gasolina, diésel e híbridos) a partir de 2035, pero los 27 han dejado la puerta abierta a los combustibles sintéticos o *efuels* (compuestos por hidrógeno y dióxido de carbono), no así a los biocombustibles sostenibles (procedentes de residuos agrarios, forestales, urbanos y plásticos y desechos de la industria agroalimentaria), que se encuentran en una fase de desarrollo mucho más avanzada que los primeros. Según explica Inés Cardenal, directora de Comunicación y Asuntos Legales de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), *«los ecombustibles son una alternativa factible, eficiente e inmediata para descarbonizar todos los modos de transporte, aéreo, marítimo y transporte pesado por carretera, para los*

que la tecnología no permite vislumbrar a día de hoy alternativas a gran escala. Por cada 1 % de ecocombustible añadido a los combustibles tradicionales se evita la emisión de 800.000 toneladas de CO2».

La principal ventaja que presentan es su compatibilidad con las infraestructuras de logística (oleoductos y almacenamiento) y distribución (estaciones de servicio), garantizando el suministro y manteniendo la vertebración territorial. Asimismo, son compatibles con los motores de combustión actuales, por lo que pueden alargar la vida de las flotas de camiones actuales.

La Plataforma para la Promoción de los Ecocombustibles está compuesta por 28 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). Creada en julio de 2021, su objetivo es defender las ventajas de esta alternativa energética, darla a conocer a toda la sociedad y conseguir que se incluyan en los planes de descarbonización de la UE y de nuestro Ejecutivo.

Cedric Vigneau, responsable de Fleet Solutions & CRT de Cepsa explicó durante su conferencia que *«invertirán un total de 8.000 millones de euros en transición energética, que incluye biocombustibles (HVO), electricidad e hidrógeno. De hecho, estamos impulsando el primer Corredor de Hidrógeno Verde de Europa, que conectará España con el resto del continente»*

Además de Mario Muñoz-Atanet, Jaime Moreno y los miembros del comité ejecutivo de ASTIC, también han participado en este evento Inés Cardenal, directora de Comunicación y Asuntos Legales de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP); Cedric Vigneau, responsable de Fleet Solutions & CRT de CEPSA; Alberto Pérez, director del Segmento Connected Commercial Vehicles Solutions de CONTINENTAL; Rosa Santos, directora del Departamento de Empleo, Diversidad y Protección Social de CEOE; Jordi García, Catedrático de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BARCELONA; Juan Jesús Sánchez, director general del GRUPO DISFRIMUR; Jesús López, responsable de Movilidad Urbana de IBERDROLA (eBus & eTruck); Silvia Bagueño y Elena González del BANCO SABADELL; Rafael Carmona de la AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA; y Nicolás Albrecht de CARGOBEAMER.

Este foro ha contado con la colaboración del Banco Sabadell, Cepsa, Iveco y Scania, así como de Continental, Mercedes, MAN, OnTurtle, Iberdrola, CargoBeamer, Gesinflot, DFM, EdenRed, International Diesel Service, Andamur, Kogel, Carrier Transcold, Bridgestone, WTransnet, Lorry-Rail, IFT Formación Continua, Esajo ETL Global, Vrio, SOR, Axxès, IRU, Foro de Logística, Setir, AT Academia del Transportista y la Fundación Corell. La emisora Capital Radio ha participado como *media partner*.

[Qué es ASTIC](#)

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera es una organización sin ánimo de lucro de origen español nacida en 1960. Como principal patronal del transporte internacional por carretera de España, ASTIC tiene conexiones al máximo nivel para defender los intereses de este sector, tanto en España como fuera de sus fronteras: desde Bruselas, gracias a su cooperación con la patronal europea Business Europe, en la que participa a través de la CEOE; y desde Ginebra, gracias a su participación como socio activo desde 1060 en la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU). Actualmente cuenta con más de 200 afiliados.

[CONTACTO DE PRENSA](#) - Laura Ordóñez - prensa@astic.net - 629 766 425