

LOS ARGUMENTOS
DE LAS ASOCIACIONES
DE TRANSPORTISTAS



Por una transición **ordenada**



España camina aún a **paso muy lento** en cuanto a una penetración medianamente seria del **mercado electrificado** y una infraestructura de **recarga en condiciones**. De todo ello hablamos con los responsables de las **principales Asociaciones de Transportistas**

► Por Jesús García

Sostenibilidad, sí; pero no sin rentabilidad. Tanto ASTIC (Asociación del Transporte Internacional por Carretera), como Fenadismmer (Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España) reman en ese sentido en dirección pareja. Al moverse ambas en el cuerpo a cuerpo con los profesionales del transporte se sienten con caudal pragmático y humano para aportar soluciones más posibilistas. “La electrificación –razona Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC– no tendría que ser solución única, sino una alternativa energética más a contemplar para alcanzar la neutralidad de emisiones en nuestro sector. También deberíamos tener en cuenta en este camino al gas natural

vehicular, el hidrógeno verde y los eco-combustibles. Desde ASTIC –prosigue Valdivia– apostamos por una neutralidad tecnológica que no discrimine ninguna de estas energías limpias, de manera que sean las propias empresas las que decidan qué energía verde utilizar para propulsar sus vehículos”.

Una cultura,
llamémosle,
electrificada, se ve aún
lejana en el imaginario
transportista

Los vehículos eléctricos van apuntando cierta popularidad. A su mayor sostenibilidad se suma el hecho de que generan menos ruido y vibraciones que los diésel tradicionales. No obstante, el desarrollo de una cultura, llamémosle, electrificada, se ve aún lejana en el imaginario transportista, tanto en lo que a demanda del mercado se refiere como en la disposición de una infraestructura de recarga de acceso público. “Entendemos que la carrera medioambiental trazada por la Unión Europea es precipitada –es ahora Juan José Gil, secretario general de Fenadismmer, quien toma la palabra–, pues pone en el centro de la diana a unos motores de combustión que en los últimos tiempos has reducido su poder contaminante en hasta un 90 %. En el sector del transporte, el objetivo



Ramón Valdivia, Vicepresidente ejecutivo de ASTIC

“La electrificación, no tendría que ser solución única, sino una alternativa energética más a contemplar para alcanzar la neutralidad de emisiones en nuestro sector.”



Juan José Gil, Secretario general de Fenadismer

“La carrera medioambiental trazada por la UE es precipitada y pone en el centro de la diana unos motores de combustión cada vez menos contaminantes”.

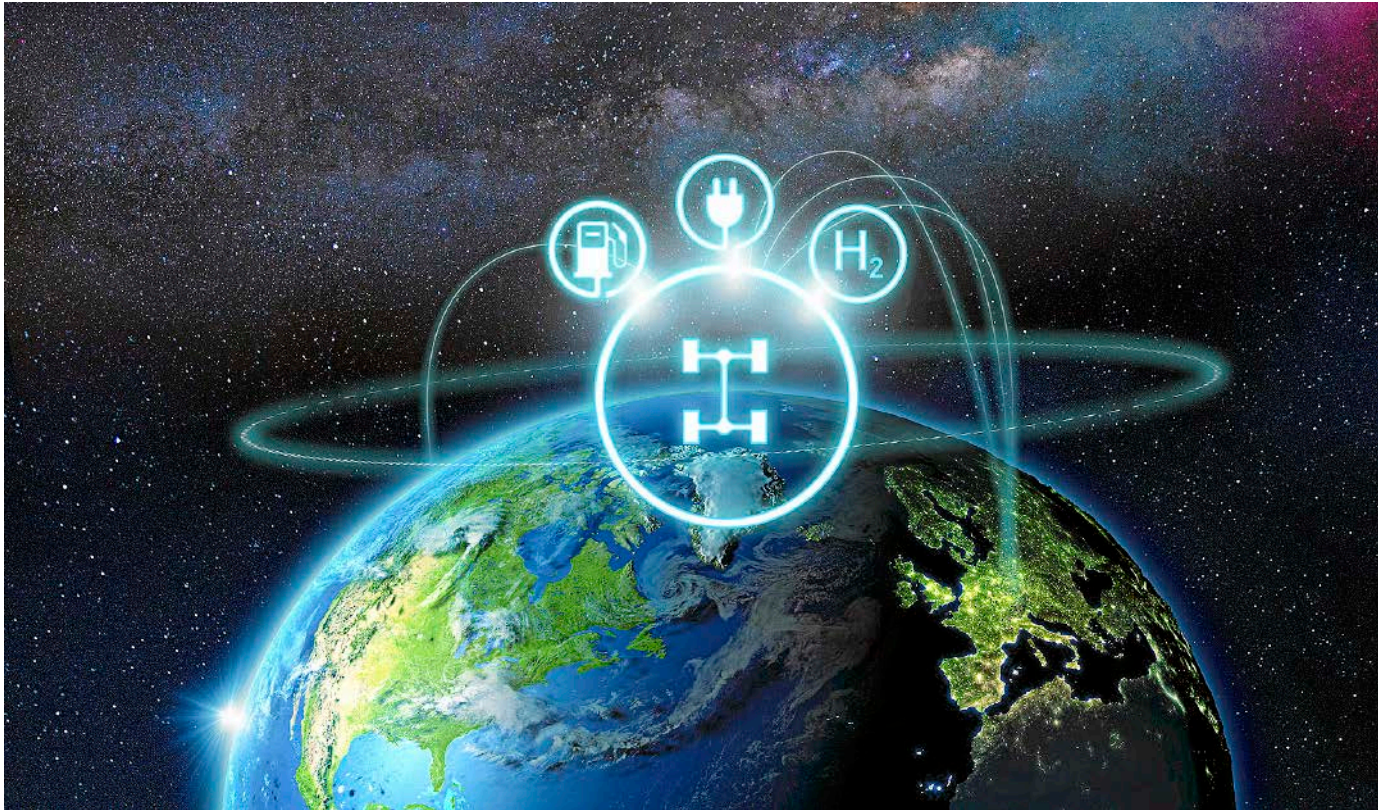


de la UE debe ir acompañado de ayudas que permitan hacer frente a las inversiones para electrificar la flota y, a poder ser, apoyarse también en tecnologías de transición, como pueden ser los propios vehículos de combustión diésel o gas”. En clave muy similar se manifiesta el responsable de ASTIC, para el que

tanto el Gobierno español como la UE deberían adoptar un enfoque más práctico y sensato, que contemple un mix energético, en lugar de apostarlo todo a la electrificación. “La electricidad no es la única energía limpia y la transición hacia la misma no es desde luego barata. Las distintas Administra-

ciones –expone Ramón Valdivia– deben incentivar la transformación de flotas con subvenciones y exenciones fiscales para impulsar las propulsiones neutras en CO₂ y, por supuesto, cumplir sus compromisos en cuanto al necesario despliegue de redes de reportaje”. Para Juan José Gil, portavoz de Fena-





La **electrificación** no tendría que ser solución única, sino una **alternativa energética** más a tener en cuenta

dismers, el Plan de Ayudas puesto en marcha por el Ministerio de Transporte a finales de 2021 para la adquisición de vehículos propulsados por energía eléctrica o hidrógeno se quedó muy corto. “Esta línea de ayudas era tan poco relevante, sobre todo para autónomos y pequeñas empresas, que se destinó mayoritariamente al achatarramiento de vehículos de transporte. A nuestro entender –se ratifica Gil–, el paso hacia un modelo de movilidad sostenible debe permitir a los que operan en este sector alcanzar sus objetivos con plazos razonables para adoptar sus decisiones de inversión, contemplando soluciones homogéneas en las que prevalezca el principio de neutralidad tecnológica”.

Infraestructura de recarga

Centros logísticos, áreas de carretera y centros urbanos siguen teniendo una infraestructura de carga rápida para camiones realmente exigua. El futuro debe focalizarse sin demora ha-



cia un mañana en el que las baterías inteligentes efectúen cargas ultrarrápidas sin dejar huella ecológica y los camiones bajen su precio gradualmente, aumentando su autonomía para que en las largas distancias la recarga de baterías no suponga un retraso en las entregas. Para el vicepresidente ejecutivo de ASTIC, las necesidades específicas de recarga de los camiones eléctricos se clasifican en tres categorías: carga en depósito, carga en destino (centros de distribución, etc.) y carga pública, tanto en carreteras como en áreas urbanas. “Para que esta última red de estaciones de carga eléctrica se agilice –concluye

Ramón Valdivia–, la Administración tiene la responsabilidad de agilizar los trámites burocráticos para su instalación y el plan de ayudas destinado a ello”. “Necesitamos plazos suficientes para adoptar decisiones de inversión correcta –rubrica el Secretario General de Fenadismers–, con soluciones armonizadas y homogéneas. Por supuesto –remata Gil–, esta transición no puede ser la excusa para vulnerar la libre competencia, con distorsiones no justificadas en el reparto y competencia modal, a favor de determinados modos de transporte, como se pretende desde determinados ámbitos públicos”.