

INCERTIDUMBRE SOBRE LA TECNOLOGÍA PARA DESCARBONIZAR



JUAN CARLOS PALAU

La necesidad de descarbonizar el transporte por carretera es una cuestión de la que ya nadie duda. Sin embargo, la incertidumbre está instalada en el sector sobre la tecnología más viable para poder lograr este objetivo. Y junto a ello, se encuentran los plazos establecidos por la Unión Europea en sus normativas medioambientales, que añaden si

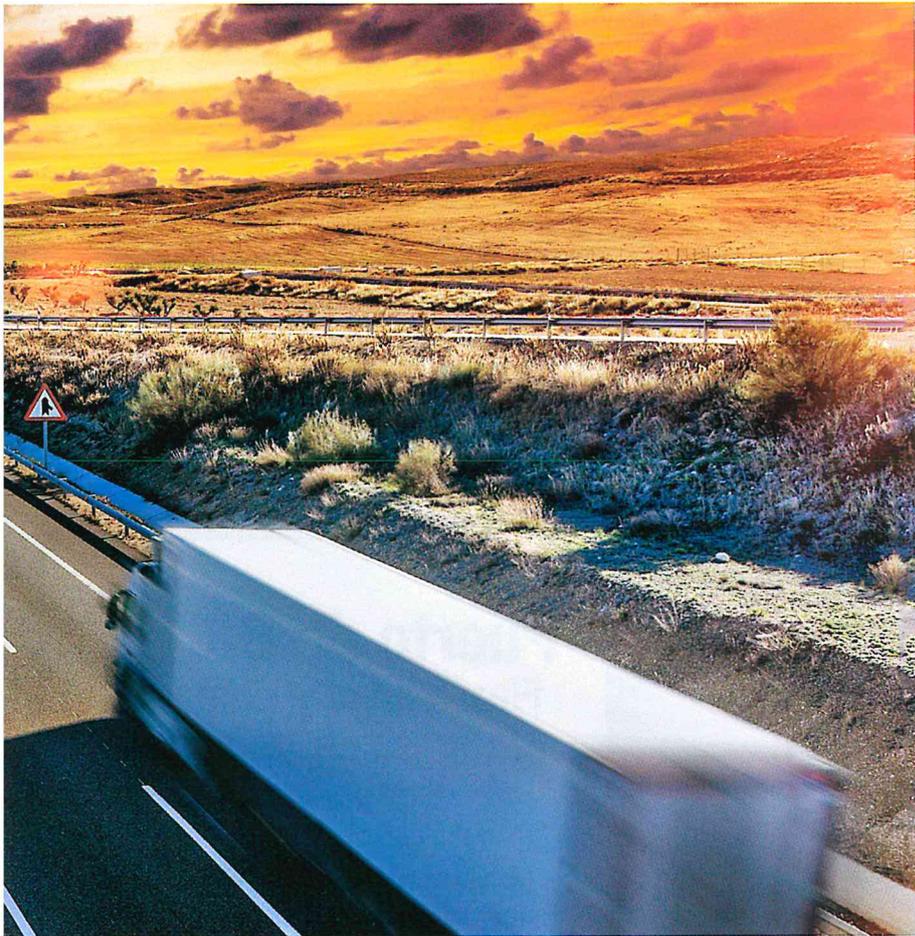
cabe aún más presión a fabricantes y transportistas.

En este sentido, el presidente de la Federación Española de Transitarios FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, afirma a Diario del Puerto Publicaciones que tanto "administraciones, como parlamentos... dudan durante años respecto a medidas que son absolutamente necesarias, pero respecto a las cuales les cuesta tomar decisiones, ya sea por desconocimiento técnico, poca res-

ponsabilidad o, sencillamente, porque no les gusta arriesgar". Y cuando promulgan normas, añade, "esperan que la sociedad las cumpla de hoy para mañana".

Ticó apunta que es "obvio que el sector se encuentra muy lejos de cumplir con esas medidas, pero no es por culpa del propio sector, sino porque a día de hoy los objetivos son poco realistas y no es posible". El presidente de FETEIA-OLTRA señala que "parece claro

El régimen de comercio de derechos de emisión forma parte del paquete de medidas Fit for 55. 



que la Unión Europea está haciendo una apuesta por la electrificación de las flotas, en detrimento de otras alternativas y alejándose de la necesaria neutralidad tecnológica". Sin embargo, "muchas voces están alertando de que por ahora no es viable la electrificación de la flota por diversos factores, por lo que muchos actores están a la espera de que se vayan clarificando las cosas, lo que supone un freno. Desconfiamos producto de su indecisión", afirma.

ESPERANDO LA TECNOLOGÍA

La Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (FVET), por su parte, destaca que para cumplir con los objetivos en materia de sostenibilidad "el sector es fuertemente dependiente de la evolución de las tecnologías que puedan hacer realmente viable, operativa y económicamente hablando, nuevas motorizaciones de los vehículos pesados propulsados por nuevas energías". En tanto esta evolución

no suceda, "el sector sigue cumpliendo con los requerimientos establecidos a nivel europeo, cada vez más exigentes en materia de emisiones, en la adquisición de nuevos vehículos", apostilla la Federación.

En este sentido, el vicepresidente ejecutivo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), Ramón Valdivia, afirma que en 2022 "sólo el 0,6 % de los camiones que se matricularon en la UE fueron eléctricos (el 96,6 % de los camiones vendidos sigue siendo diésel) y en España sólo se vendieron 89 unidades, así que cumplir los objetivos marcados por Bruselas es un reto titánico".

"En el sector del transporte pesado

EL DATO

96,6%

El 96,6 % de los camiones vendidos en la Unión Europea sigue siendo diésel.

por carretera, este objetivo podría lograrse cuando la infraestructura de carga se multiplique decenas de veces, cuando la carga de las baterías de estos camiones pueda realizarse en menos de 45 minutos (lo que dura la parada obligatoria que deben cumplir los conductores cada cuatro horas y media de circulación), cuando la producción de esta clase de camiones se vuelva masiva para que su precio sea mucho más competitivo (ahora mismo un camión eléctrico triplica de largo el precio de uno alimentado con gasoil) y cuando los trabajadores de los talleres estén debidamente formados en la reparación/mantenimiento de camiones eléctricos", subraya el vicepresidente ejecutivo. En definitiva, indica Valdivia, "es una labor de, al menos, cuatro protagonistas: fabricantes de vehículos, redes de distribución energética, transportistas y, por supuesto, los cargadores".



NO SOLO ELECTRIFICAR

Además, el vicepresidente ejecutivo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera opina que la electrificación "no es la única solución, sino una alternativa energética más que contemplar para alcanzar la neutralidad de emisiones en nuestro sector. También debemos contemplar el gas natural vehicular, el hidrógeno verde y los eco-combustibles (los 27 han dejado la puerta abierta a los combustibles sintéticos o e-fuels, pero no a los biocombustibles sostenibles, que se encuentran en una fase de desarrollo mucho más avanzada que los primeros)".

"Desde ASTIC apostamos por la neutralidad tecnológica. Los gobiernos -europeo y español- no deberían discriminar ninguna de estas energías limpias, sino incentivar el uso acelerado de todas ellas, para que fueran las propias empresas las que decidieran

libremente qué energía 'verde' utilizar para propulsar sus camiones, autobuses y furgonetas, según recorran rutas internacionales, nacionales o de última milla", asevera Ramón Valdivia.

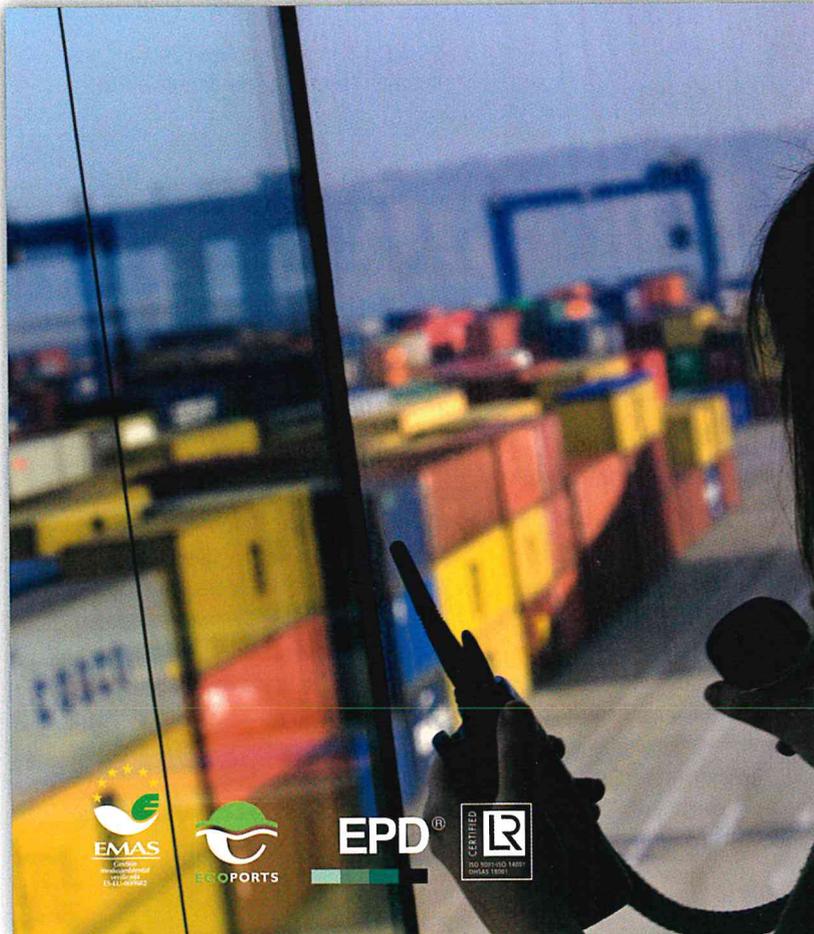
"Hoy en día, parece que la tecnología dominante será la eléctrica, si bien, precisamente por las dudas en la

viabilidad, no se puede descartar que se impongan ciertas tecnologías de transición como los eco-combustibles", matiza Enric Ticó, quien piensa que esta puede ser una buena solución "a corto plazo, para evitar poner en riesgo al sector en un momento en que las dudas tecnológicas están aún sobre la mesa".

EN DETALLE**DERECHOS DE EMISIÓN**

El régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE) forma parte del paquete de medidas Fit for 55, que establece las políticas de la Unión Europea en consonancia con su compromiso de reducir sus emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos el 55% de aquí a 2030, en comparación con los valores de 1990, y lograr la neutralidad climática en 2050.

En el caso del transporte por carretera, se ha creado un nuevo régimen de comercio de derechos de emisión independiente con el fin de garantizar la rentabilidad de las reducciones de las emisiones en estos sectores que, hasta ahora, han resultado difíciles de descarbonizar. El nuevo régimen se aplicará al transporte por carretera a partir de 2027.



Puerto de Bilbao

Flexibilidad y cercanía para un transporte más sostenible.

Un servicio a medida ágil y flexible,
operaciones automatizadas, rápido
acceso desde la autopista y
ferrocarril.

**Puerto de Bilbao,
sin ir más lejos.**

Bilbao **B**
PORT

www.bilbaoport.eus

