

*En 2023 sólo se matricularon 177 camiones eléctricos e híbridos enchufables de un total de 28.685*

## **La Asociación del Transporte Internacional por Carretera propone modificar el actual programa de transformación de flotas de vehículos pesados por no ajustarse a la realidad del sector**

- El Plan Moves Mitma, a punto de finalizar, ha destinado menos de la mitad de los 400 millones de euros disponibles a la adquisición de autobuses y camiones “cero emisiones” y autobuses de gas natural. El resto de los fondos se ha empleado en achatarramiento de flota actual
- ASTIC propone que también se incentive la compra de camiones propulsados por gas natural y combustibles renovables y que estas ayudas sean descuentos directos en el momento de la adquisición del vehículo

**Madrid, 25 de marzo de 2024.-** La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) realiza una llamada de atención sobre la falta de coherencia del plan de subvenciones para la renovación de flotas de vehículos pesados que actualmente impulsa el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (Plan Moves Mitma, lanzado en noviembre de 2021) con el objetivo de facilitar la transición energética en el transporte profesional por carretera.

Este plan ha conseguido que de los 400 millones de euros que las comunidades autónomas, Ceuta y Melilla tienen a su disposición, el 53,5 % se haya destinado al achatarramiento (256,8 millones) y no a la adquisición de vehículos considerados por el Gobierno “cero emisiones” (214 millones), lo que evidencia que es necesaria una reformulación de este programa, tanto en su enfoque como en su aplicación, para ajustarse más a la realidad de un sector donde el pasado año sólo se matricularon 177 camiones eléctricos e híbridos enchufables de un total de 28.685 vehículos.

Según señalan desde la patronal, estas subvenciones serían mucho más efectivas si se minimizasen o eliminasen los costes administrativos superfluos y si se concedieran en forma de descuento directo en el momento de la adquisición del vehículo y no como una ayuda que las empresas de transporte tardan en recibir hasta dos años. Además, propone que no sólo se incentive la compra de vehículos híbridos, híbridos enchufables, de hidrógeno o eléctricos, sino también los camiones propulsados por gas natural -al igual que el Plan Moves Mitma ya contempla ayudas para los autobuses a gas- y por combustibles tradicionales (tanto de origen fósil como sintéticos renovables) ya que rejuvenecer el parque rodante actual supone ya de por sí una reducción significativa entorno al 20 % del consumo energético y, por tanto, de las emisiones de CO<sub>2</sub>; además, de la mejora en seguridad vial activa y pasiva que suponen los avances técnicos que en ese campo tienen los vehículos modernos.

*«Un programa de ayudas a la adquisición de vehículos nuevos es sumamente necesario para el sector ya que el parque rodante de camiones de nuestro país está muy envejecido»,* destaca Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro del Comité Ejecutivo de Presidencia de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU). *«Según el último informe de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), el 30 % de los camiones tiene más de veinte años y la edad media de los mismos es de 14,9 años»,* añade.

Una flota tan envejecida impacta en la eficiencia operativa de cara a los cargadores y exportadores; daña el compromiso de nuestras empresas con la sostenibilidad del transporte y también puede afectar a la seguridad vial. Asimismo, cabe el riesgo de que llegue a provocar tensiones en los precios de los servicios de transporte para combatir la erosión de las cuentas de resultados; no hay que olvidar que otras partidas de coste como los seguros, peajes, componentes o personal también están experimentando encarecimientos muy notables.

Las ayudas concedidas por el Plan Moves Mitma, vigentes hasta el 30 de abril, proceden de los Fondos Next Generation de la UE. Del 46,5 % que sí se ha destinado a la compra de vehículos, se ha subvencionado la adquisición de 1.535 autobuses y sólo 688 camiones cuando en nuestro país operan muchos más camiones (unos 590.000) que autobuses (44.000, aproximadamente, y 60.000 si se incluye la flota de transporte urbano). Este programa cuenta con cinco líneas subvencionables: plan de achatarramiento, adquisición de vehículos de energías alternativas, "retrofit" o modificación de la forma de propulsión de vehículos, implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos y adquisición de semirremolques para autopistas ferroviarias.

*«El hecho de que estas ayudas se estén empleando más para la retirada de vehículos que a la compra de nuevos tendría que hacer reflexionar al Gobierno. Afortunadamente, en el Real Decreto de 2021 estaba previsto que el sector debía rejuvenecer su parque rodante, el resultado es un mensaje claro de que apoyar la renovación de flotas lejos de ir contra la descarbonización es, sin duda, una mejora factible para empezar a reducir emisiones de CO2 ya desde hoy, mientras otras soluciones se van consolidando en el mercado, tanto comercial como industrialmente. Nuestras compañías de transporte no dan la espalda a la electrificación -con baterías o con hidrógeno- pero la lista de limitaciones con la que se topan para realizar servicios de transporte internacional es aún demasiado grande para exigirles que lo apuesten todo a esta tecnología», recalca Valdivia.*

Algunas de estas limitaciones y riesgos hoy por hoy son la autonomía (mientras un camión puede recorrer más de 4.500 km. con un solo depósito de gasoil, uno eléctrico de baterías muy difícilmente superará los 450 km.) y la capacidad de carga útil (tres toneladas más de tara); tampoco se puede olvidar que la escasez de la red de recarga es una enorme limitación que tardará en solventarse.

Según datos de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (Aedive), del total de 28.685 vehículos industriales pesados matriculados en 2023 en nuestro país, sólo 155 fueron 100 % eléctricos y 22 fueron híbridos enchufables.

## ASTIC

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) es una organización sin ánimo de lucro de origen español nacida en 1960 e integrada actualmente en la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), con sede en Ginebra. ASTIC trabaja para mejorar las condiciones del sector del transporte en España, teniendo en cuenta que trabajan en un ámbito europeo. Actualmente cuenta con más de 200 afiliados.

**Prensa ASTIC:** Laura Ordóñez - 629 766 425 - [prensa@astic.net](mailto:prensa@astic.net)