

★ ABCPremium TRIBUNA ABIERTA

Transporte pesado por carretera: ¿malo de la película o héroe invisible?

No cuestionamos el cambio climático ni su componente de origen antropogénico, lo que proponemos es afrontarlo con coherencia, proporcionalidad y sentido práctico



El transporte de mercancías por carretera apuesta por mejorar la imagen del sector y los salarios para terminar con la escasez de conductores

RAMÓN VALDIVIA

16/10/2025 a las 09:31h.



Con una flota de cerca de 12 millones de camiones en circulación, el transporte de mercancías por carretera representa una pieza clave de la movilidad en Europa. En este ecosistema, España figura entre los líderes, junto a potencias como **Alemania y Polonia**. Las empresas españolas del sector muestran una enorme capacidad competitiva, a pesar de los numerosos obstáculos que enfrentan. Uno de los más desafiantes es el pedregoso proceso de transición energética. No olvidemos que casi el 100 % de los vehículos pesados funciona con motores de combustión, abrumadoramente con combustibles líquidos.

En el actual marco del debate climático pocas actividades económicas están tan expuestas a la presión normativa, fiscal y mediática como el transporte pesado. Y, sin embargo, pocas son tan esenciales: no hay prácticamente ninguna cadena de distribución ni de aprovisionamiento en la que no intervenga (y más de una vez) la carretera, particularmente en nuestro país y la UE.

Sin embargo, lejos de recibir el reconocimiento que merece como sector estratégico, es frecuentemente estigmatizado como uno de los grandes responsables de las emisiones de gases de efecto invernadero. Una visión técnicamente errónea y políticamente miope.

La concentración actual de CO₂ en la atmósfera ronda las 427 partes por millón, es decir, un 0,0427% del total. De esa cifra, aproximadamente un 30% es atribuible a la actividad humana. Sin embargo, desde hace años asistimos a un debate público monopolizado por una narrativa emocional que sustituye, en muchas ocasiones, el análisis por el alarmismo. Esta deriva se refleja en propuestas políticas desproporcionadas que penalizan a sectores clave como el transporte por carretera, sin demostrar una eficacia climática real.

Contrariamente a la creencia común, este sector tiene un impacto climático notablemente limitado: según la **Agencia Europea de Medio Ambiente**, genera menos del 5 % de las emisiones de gases de efecto invernadero en Europa. Y lo hace mientras garantiza una eficiencia logística que permite el desarrollo de nuestras economías, conectando industrias, puertos, centros de distribución y consumidores. Pese a ello, el sector soporta una creciente presión regulatoria, orientada a cumplir con los compromisos medioambientales, con medidas que ponen en riesgo su viabilidad económica y operativa: peajes basados en emisiones de CO₂ -ya implantados en **Alemania, Austria, República Checa, Países Bajos, Suecia, Dinamarca y Hungría**-; inclusión en el **ETS II** (sistema de comercio de emisiones) a partir de 2027; aumentos sistemáticos del impuesto sobre hidrocarburos, sin alternativas viables inmediatas; o directivas como la CS3D (diligencia debida en sostenibilidad) y la CSRD (informes de sostenibilidad).

Apoyémonos en datos: Europa representa actualmente menos del 8% de las emisiones globales de CO₂, mientras países como **China, India, Estados Unidos y Rusia** concentran más del 55%. Las reducciones europeas son necesarias, pero no caigamos en la ingenuidad de creer que pueden compensar por sí solas el aumento de emisiones en otras regiones, por lo que autoimponernos políticas fiscales desmesuradas dentro del Bloque de los 27, sin exigir compromisos equivalentes a nivel global, es una estrategia suicida. Si estas medidas no se calibran con precisión acabarán erosionando la competitividad de nuestro sector logístico, debilitando nuestra actividad económica y encareciendo los productos para el consumidor.

España se ha consolidado como una potencia logística de primer nivel, situándose en el puesto 13 del mundo, según el informe Logistics Performance Index del Banco Mundial. Con la mirada puesta en 2050, las previsiones apuntan a que la actividad del transporte de mercancías por carretera en nuestro país se multiplique por 2,6 respecto a los niveles de 2015. En este contexto de crecimiento sostenido, el gran reto del sector será responder al aumento de la demanda sin perder de vista sus ambiciosos objetivos de descarbonización.

En este camino de la transición energética, los grandes avances no han venido de la penalización, sino de la innovación. El transporte pesado no es una excepción. En los últimos años, el sector ha avanzado enormemente en vehículos más eficientes gracias a normativas como Euro 6 y la futura Euro 7, en combustibles alternativos como el gas natural licuado (GNL), en biocombustibles y tecnologías híbridas; y en digitalización logística, que permite reducir kilómetros en vacío y optimizar rutas. Lo que el sector necesita no son más impuestos, sino políticas que fomenten la renovación de flotas e incentiven la I+D. Resulta difícil de justificar, hoy por hoy, que los combustibles renovables estén sujetos a la misma carga fiscal que los convencionales de origen fósil, pese a que está demostrado que reducen la huella de carbono una media del 82%.

En esta transición energética que nos demanda la UE y cuyo objetivo final compartimos, se nos piden imposibles: Bruselas se ha centrado en eliminar los motores de combustión interna y apostar todo a la electrificación como única vía de futuro. Sin embargo, la realidad tecnológica y operativa plantea límites claros: a corto y medio plazo, no es factible contar con una flota de camiones eléctricos de larga distancia, ni en España ni en el resto de Europa. Además, conviene tener presente que nuestros vehículos viajan con frecuencia a terceros países donde la implantación de energías alternativas está aún más retrasada que en el nuestro.

La electrificación puede ser una solución eficaz en entornos urbanos -recogida de residuos o distribución de última milla-, pero resulta inviable para trayectos de larga distancia y carga pesada.

No cuestionamos el cambio climático ni su componente de origen antropogénico, lo que proponemos es afrontarlo con coherencia, proporcionalidad y sentido práctico. Porque una Europa verdaderamente sostenible solo será posible si sigue siendo competitiva. Y para ello, necesitamos un transporte por carretera robusto, eficiente e innovador.

Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (**Astic**)