

CARRETERA | 29/09/2023

## El sector pide "carta libre" en su travesía hacia las cero emisiones



Los transportistas critican el discurso instalado en Europa de la electromovilidad como única solución sostenible y exigen "facilitar una transición justa y viable".

Frente al discurso instalado en Europa de la electromovilidad, el transporte por carretera reclama "carta libre" para que las empresas puedan decidir qué tecnología utilizan en su travesía hacia las cero emisiones. Es decir, "facilitar una transición justa y viable".

Así lo puso de manifiesto el secretario general de CETM, José María Quijano, en el marco de la jornada técnica organizada por la Asociación Empresarial de Transporte de Bizkaia (Asetrabi), celebrada el 27 de septiembre en un céntrico hotel de Bilbao.



Fabricantes y transportistas durante el debate sobre nuevos combustibles en la jornada técnica organizada por Asetrabi.

En su intervención, Quijano también puso el foco en la fiscalidad, "componente del que se habla menos y añade más incertidumbre". En este sentido, advirtió que "ningún Estado va a dejar de recaudar 20.000 millones al año en concepto de impuestos sobre hidrocarburos e IVA".

El encuentro, el primero de un ciclo de tres jornadas organizadas por la patronal, tenía como objetivo arrojar luz sobre la transición energética, "un proceso imparable", e intentar dar respuesta a la pregunta del millón: "¿Qué camión compro?". La información aportada por los fabricantes, sin paños calientes, logró despejar dudas, pero añadió preocupaciones a los transportistas.

"El motor de combustión está herido de muerte, ha llegado a su límite tecnológico y hay que buscar algo

que no contamine", aseguró de forma contundente Jaime Baquedano (MAN).

### "Tormenta perfecta"

El representante del fabricante alemán advirtió que la "tormenta perfecta" llegará a partir de 2027, ya que la inflación del mercado complicará la gestión de un vehículo de combustión. "La electromovilidad es inexorable y viene", sentenció Baquedano. Eso sí, tanto fabricantes como transportistas coincidieron en que "todavía le queda recorrido al diésel", tras reconocer que "el vehículo eléctrico, hoy por hoy, no sirve para la larga distancia".

Siguiendo esta línea de argumentación, el director Comercial Camiones de Scania, Roberto San Felipe, apostó por la electrificación en la última milla y distribución regional y por el HVO para la larga distancia como "la mejor alternativa" para el actual parque de camiones sin necesidad de tener que modificar los motores.

Carmen Soto, de Volvo, también confesó que "el eléctrico no sirve para la larga distancia", por lo que "habrá que seguir mejorando el diésel" para reducir las emisiones. Soto detalló los planes de Volvo hacia la descarbonización, sin perder de vista que "existe mucha presión".

Los transportistas, por su parte, señalaron los elevados costes del camión eléctrico, que triplican al diésel, y la escasez de puntos de recarga como las principales barreras para dar el salto, sobre todo en transporte internacional. Arturo Fuica (Transportes Chus), recordó la dificultad para repercutir los costes a los clientes. "Las cuentas no salen". Jon Andoni Aldekoa (Robledam) también señaló que "la electromovilidad es inviable económicamente", pese a reconocer que "sí creo en ello a futuro". Aldekoa criticó los tiempos de entrega de camiones, "cada vez mayores", lo que "dificulta ofrecer un buen servicio". Por su parte, Roberto Bueno (Robertrans) hizo hincapié en la distinta tipología de las empresas y reclamó mayor formación a los conductores para el correcto funcionamiento de las nuevas tecnologías de los camiones dirigidas al ahorro de combustible. Por último, Alex Crespo (Aukera Logística) reconoció la idoneidad del eléctrico para la última milla, un vehículo que está probando actualmente.

La primera parte de la jornada se dedicó a poner sobre la mesa los nuevos vectores energéticos. El panel, moderado por José Ignacio Hormaeche, director gerente del Clúster de Energía, contó con la participación de Miguel Palacios (Petronor), Ana Fernández (Iberdrola) y Mónica Díaz (EVE), que presentó los programas de ayuda a la renovación de vehículos.