

## Descarbonización del transporte pesado por carretera

*El Club Español de la Energía (Enerclub), ha organizado hoy esta jornada sobre la descarbonización del transporte pesado por carretera, con el patrocinio de Iberdrola y la colaboración de Anfac*

*En la sesión inaugural, han intervenido, por este orden: **Arcadio Gutiérrez**, director general del Club Español de la Energía; **Arancha García**, directora del Área Industrial y Medio Ambiente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac); **Mario Ruiz-Tagle**, consejero delegado de Iberdrola España, y **Víctor Marcos**, director general de Planificación y Coordinación Energética del ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico*

*En la clausura, ha participado **José Antonio Santano**, secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible*

*Durante la sesión, más de 30 expertos han abordado diversas cuestiones en torno a la perspectiva internacional del transporte pesado por carretera, la regulación europea, la descarbonización del transporte pesado en España desde un prisma económico, regulatorio y tecnológico, las infraestructuras vinculadas a este sector, así como la visión de los usuarios y de las empresas energéticas*

Madrid, 30 de octubre de 2024.- El director general de Enerclub, **Arcadio Gutiérrez**, señaló que, en la jornada de hoy, “todos los agentes representados (administraciones, Comisión Europea, organismos internacionales, universidades, asociaciones y compañías del sector automovilístico, energético y usuarios), pondrán en común cómo avanzar hacia un transporte y una movilidad más accesibles y eficientes, centrándonos en las personas”. “Todos ellos son fundamentales para alcanzar los objetivos en el campo del transporte y de la energía y que tanta relevancia tiene para fortalecer esta industria de alto valor añadido, y de creación de empleo para España”.

Por su parte, **Arancha García**, directora del Área Industrial y Medio Ambiente de Anfac, dijo que “el cumplimiento de los objetivos marcados para descarbonizar, no solo dependen de que los fabricantes oferten vehículos cero emisiones, sino también de que sus clientes encuentren atractivos este tipo de vehículos. El profesional usa el camión o el autobús como una herramienta de trabajo y les ha de salir rentable su uso desde el primer kilómetro. Somos conscientes de que estas nuevas tecnologías tienen un coste superior, por lo que se necesitan incentivos a la demanda y herramientas por parte de la Administración que den certidumbre a los compradores. Hay que implementar un plan de ayudas a la compra, ya que hoy no hay porque el anterior plan finalizó el pasado 30 de abril. Así como tener una fiscalidad orientada a facilitar la transición a las cero emisiones”.

**Mario Ruiz-Tagle**, consejero delegado de Iberdrola España, indicó que, “por coste, por eficiencia económica y por respeto por el medioambiente, la electrificación es la solución preferente para descarbonizar el transporte pesado por carretera”. Insistió en que “para hacerlo posible, debemos adelantarnos con una red de recarga potente y extensa para que los operadores logísticos puedan seguir gestionando su negocio con flexibilidad, fiabilidad y con un precio predecible y sin duda más competitivo”. Además, añadió que “la electrificación del transporte pesado por carretera permitiría eliminar más de 25 millones toneladas de CO2 al año, equivalentes a

las emisiones de cerca de 10 millones de hogares. También, reduciríamos en un tercio la factura de combustibles fósiles que pagamos al exterior. Estamos hablando de ahorros que pueden llegar a 30.000 € al año por camión.”

El director general de Planificación y Coordinación Energética del Miteco, **Víctor Marcos**, señaló que este sector es relevante para la economía española, representa en torno al 3% del PIB en 2022 y es responsable del 30-40% de las emisiones de GEI. Incidió en que el transporte pesado por carretera es de los más difíciles de descarbonizar y afirmó que el Hidrógeno, el biometano, y los biocarburantes avanzados en general, junto con el GNL y la electrificación, aportaban distintas soluciones. Igualmente recalcó que la coordinación entre ministerios es fundamental para avanzar rápidamente en la descarbonización.

### Perspectiva internacional del transporte pesado

Los ponentes, **Matteo Craglia**, *Transport Analyst & Modeller at International Transport Forum (ITF)* y **Apostolos Petropoulos**, *Energy Modeler at World Energy Outlook* de la Agencia Internacional de la Energía, recomendaron priorizar las tecnologías que tengan más potencial. Expusieron que el transporte pesado es el segmento que está creciendo más rápidamente para los *fuel cell* (pilas de combustible). En cuanto a los retos tecnológicos, señalaron la financiación, la fragmentación del sector y las infraestructuras. Respecto a los costes, hicieron hincapié en tener en cuenta el coste de la inacción y del impacto del cambio climático. También hablaron de cómo avanzar en la demanda, utilidad de los subsidios, papel del sector privado, cooperación entre todos los agentes, y agilizar los permisos para las infraestructuras. **Manuel Pérez-Bravo**, secretario de la Junta Directiva de la Asociación Española para la Economía Energética (AEEE), destacó la necesidad de incentivos, la coordinación entre todos (infraestructuras) y pasar a la acción.

### Regulación europea del transporte pesado por carretera

**Carlo de Grandis**, *Policy Officer Climate Action – Transport and Mobility Regional Policies*, Comisión Europea. Se refirió al marco regulatorio europeo señalando que “no son objetivos aislados y tienen sentido en todo el conjunto de la UE”. A mediados de este año se aprobó el Reglamento relativo a las normas de emisión de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados por el que se modifican y refuerzan las normas vigentes de la UE. Introduce, entre otros aspectos, normas más estrictas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para casi todos los vehículos pesados nuevos, en comparación con los niveles de 2019. Concretamente: una reducción del 45% de las emisiones a partir de 2030, porcentaje que aumenta hasta el 65% a partir de 2035, llegando al 90% a partir de 2040.

También el Reglamento AFIR, sobre la implantación de infraestructuras para los combustibles alternativos, establece objetivos nacionales obligatorios con el fin de que los Estados miembros de la Unión Europea (UE) implanten una infraestructura para los combustibles alternativos de acceso público. En este aspecto, España necesitaría mayor agilidad en los permisos y reforzar las redes de carga que permitan desarrollar estas infraestructuras.

En 2027, habrá un nuevo ETS exclusivo para el transporte por carretera. Por tanto, afirmó Carlo de Grandis, “se dispondrá de recursos para seguir impulsando la descarbonización del transporte y ayudar en la transición”. El fondo social climático dispondrá de 62.000 millones de euros para microempresas y familias.

### Descarbonización del transporte pesado en España

En esta mesa, han intervenido: **Pedro Linares**, investigador del Instituto de Investigación Tecnológica de la Universidad Pontificia Comillas; **Marcos Basante**, presidente de la Fundación Corell, y **José Manuel Vassallo**, catedrático del departamento de Ingeniería del Transporte, Territorio y Urbanismo de la Universidad Politécnica de Madrid, como moderador.

Los ponentes destacaron que los objetivos marcados a 2050 son más factibles de cumplir que los plazos intermedios, sobre todo para los vehículos pesados. Es importante contar con la infraestructura necesaria y compartirla, a través de economías de escala (hidrogeneras). Se trata de invertir en varias tecnologías, pero también de recuperar esas inversiones.

Actualmente, el transporte pesado por carretera cuenta con diésel renovable y gas natural. También con biogás, pero no hay una alternativa al gasoil, por el momento, ha señalado **Marcos Basante**. “No podemos prescindir de ninguna alternativa energética”.

Respecto al marco regulatorio europeo, **Pedro Linares** lo ha considerado “un buen marco”, y apremió a invertir en infraestructuras y en el desarrollo de tecnologías.

### Opciones tecnológicas e infraestructuras vinculadas

**Félix García**, director de Comunicación y Marketing de Anfac; **Álvaro Vázquez**, Country Manager at ABB E-Mobility; **Jesús López**, director de Desarrollo de Charging Together; **Pedro J. Santiago**, gerente de Kam Daimler Truck España; **Juan Carlos Martín**, director de Producto de Iveco España, y **Nuria Álvarez**, responsable de Electromovilidad y Concursos Públicos de Volvo Trucks. También participaron representantes de plataformas de infraestructuras. **Arturo Pérez de Lucía**, director general de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (AEDIVE) y **Javier Arboleda**, director general at Spanish Hydrogen Network (SHYNE).

En este panel, se ha hablado de las barreras burocráticas para que la red de puntos de carga de acceso público; de las claves necesarias para tener una red de puntos de recarga con suficiente capilaridad, cantidad y calidad de potencia para facilitar el proceso hacia el transporte sostenible; de las medidas de apoyo que serían necesarias desde las Instituciones españolas y europeas para avanzar hacia los objetivos de la UE; de las dificultades a las que se enfrenta un cliente a la hora de comprar un vehículo industrial eléctrico; del papel del hidrógeno y del reglamento de infraestructuras para combustibles alternativos.

### Visión de los usuarios

**Ana Padilla**, coordinadora de la Secretaría Técnica del Club Español de la Energía; **Javier Jaso**, responsable de Transporte de la Asociación Española de Codificación Comercial (AECOC); **Ignacio Pérez-Carasa**, director de RRLL y RSC de Alsa; **Juan Jesús Sánchez**, vicepresidente de Mercancías de la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) y director general de Disfrimur; **Jaime Herrero**, secretario general de la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (ATUC); **Carmelo González**, presidente del departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) y vicepresidente de la Confederación

Española de Transporte de Mercancías (CETM), y **Jaime Rodríguez**, director de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS).

El consumidor es cada vez más exigente. La cadena de suministro responde a las necesidades del consumidor final. Un ejemplo: un litro de leche pasa por cinco camiones hasta llegar a los consumidores. El compromiso del sector por la descarbonización, es claro. El transporte debe ser eficiente, responsable y sostenible. Fomentar el transporte público, es clave. En cuanto a los retos, señalaron que falta una estrategia clara y madurez tecnológica. Son imprescindibles ayudas a la inversión. La descarbonización es una necesidad y, a la vez, una oportunidad para el sector.

### Visión de las empresas energéticas

**Pablo de Juan**, gerente de la Secretaría Técnica de Enerclub; **Estrella Jara**, directora de Comunicación y Asuntos Institucionales de BP; **Javier Martínez**, responsable de Movilidad Eléctrica para España de EDP; **Manuel Muñoz**, Head Marketing and Sales e-Mobility de Endesa; **Ignacio Casajús**, director de Estrategia y Clean Energies de Exolum; **Enrique Meroño**, responsable de Movilidad de la dirección de Innovación de Iberdrola; **Carlos Díaz**, subdirector de Desarrollo de Negocio de Combustibles Renovables de Repsol, y **Juan José Raga**, director general del Hub Ibérico de TotalEnergies.

Entre lo más citado en esta mesa, la colaboración público-privada, flexibilidad en la utilización de distintos vectores energéticos, diferentes tecnologías, desarrollo y planificación de la red de recarga pública, agilidad administrativa, incentivar la demanda (una opción, contratos por diferencia sin tener en cuenta las tecnologías, como ocurre en Reino Unido). Para finalizar, concluyeron que se trata de un proyecto país y de preservar la competitividad como país.

Enerclub es una asociación sin ánimo de lucro, constituida en 1985, que agrupa a más de 150 empresas e instituciones y más de 170 socios individuales. Entre sus objetivos, se encuentra acercar la energía a la sociedad, ser un punto de encuentro y foro de referencia y poner en valor la importancia de la energía para la sociedad, la economía y el desarrollo sostenible. Sus principales actividades son: académicas, institucionales y de análisis.

#### ASOCIADOS EJECUTIVOS

