

NOTA DE PRENSA

EL TRANSPORTE POR CARRETERA RECLAMA LA INCLUSIÓN DE LOS COMBUSTIBLES RENOVABLES EN LOS PLANES DE DESCARBONIZACIÓN DE SU SECTOR

- Fabricantes de vehículos y operadores de transporte de mercancías y viajeros reclaman un marco regulatorio tecnológicamente neutro que les permita usar todas las soluciones energéticas existentes para descarbonizar el sector.
- Los operadores de transporte señalan que existen distintas necesidades en función de las áreas geográficas en las que operan y que, por este motivo, son necesarias todas las tecnologías, desde la electrificación y el hidrógeno hasta los combustibles renovables.
- El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, en la inauguración de la jornada, ha afirmado su voluntad de trabajar de la mano con el sector, reconociendo la necesidad de “hacer transiciones que nos permitan llegar al final de la carrera sin desfallecer”, y ha comprometido un nuevo plan para fomentar la renovación de la flota del transporte profesional por carretera.

Madrid, 15 de diciembre de 2023. El sector del transporte pesado de viajeros y mercancías ha reivindicado hoy el necesario papel de los combustibles renovables (combustibles neutros en CO₂) en la descarbonización de sus flotas, durante la jornada “Descarbonización del transporte pesado, ¿oportunidad o riesgo para la competitividad de España?”, celebrada hoy en CEOE, con la inauguración del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, y el presidente de CEOE, Antonio Garamendi. La jornada ha reivindicado el [manifiesto](#) de la industria de la automoción, el transporte de mercancías y viajeros por carretera, los cargadores y el sector de producción, logística y distribución de combustibles renovables, firmado por 48 entidades, para solicitar el reconocimiento de estos combustibles renovables neutros en carbono en el transporte pesado por carretera.

En el acto ha tenido lugar una mesa redonda en la que han participado Ignacio Pérez-Carasa, Director de Relaciones Institucionales y RSC de ALSA; Jaime Sánchez, Director de Ingeniería Avanzada de IVECO; Ángel González, Director General de OnTime; y Héctor Cebrián, Responsable de proyectos de Descarbonización de Sesé; bajo la moderación de Cristina Rivero, Directora del departamento de Industria, Energía, Medio Ambiente y Clima de CEOE.

En sus intervenciones, tanto fabricantes de vehículos como operadores de transporte han reclamado un marco regulatorio tecnológicamente neutro. En consecuencia, han solicitado que se reconozca a los combustibles renovables la gran aportación que suponen para la descarbonización de su sector, pues como ha apuntado Héctor Cebrián, “permiten una reducción de hasta un 90% de las emisiones netas de CO₂”.

El evento, organizado por la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) y la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS), se ha celebrado en el marco de los debates que se están manteniendo en Bruselas sobre el Reglamento de emisiones de CO₂ para vehículos comerciales pesados, en el que no se ha considerado hasta ahora todo el potencial de los combustibles renovables como solución de descarbonización para el sector. Por ello, se ha solicitado que esta tecnología sea contemplada en los planes de descarbonización al mismo nivel que las demás, de modo que la normativa contemple todas las soluciones energéticas existentes para descarbonizar el sector, “cada kilogramo de CO₂ que no emitamos es importante”, ha concluido Ángel González, Director General de OnTime.

La jornada ha puesto de manifiesto las dificultades que están encontrando los fabricantes de vehículos comerciales para avanzar en reducción de emisiones y eficiencia energética ante la incertidumbre regulatoria. Han recalcado que se trata de un sector especialmente sensible a los costes y, por ello, piden diversificar las alternativas disponibles y no limitar el desarrollo de tecnologías de descarbonización que faciliten y agilicen la reducción de emisiones del transporte pesado.

En esta misma línea, han concluido que la descarbonización debe abordarse bajo un enfoque de neutralidad tecnológica y sectorial, de modo que no se penalicen unas tecnologías frente a otras ni se lastre la competitividad de unos sectores frente a otros. Ignacio Pérez-Carasa, en este sentido, ha apuntado que “la renovación de flotas y la puesta en marcha de nuevas infraestructuras pueden suponer un freno a la competitividad del sector”, y por ello, incide en que “los combustibles renovables deben incluirse dentro de las alternativas a la sustitución de los combustibles fósiles”. Este factor es especialmente relevante para el transporte, ya que su actividad está sometida a un elevado grado de competencia. En este sentido, Jaime Sánchez ha señalado la importancia de que la normativa cree un ecosistema favorable a la demanda.

En la apertura de la jornada, el presidente de CEOE, Antonio Garamendi, ha puesto el foco en el papel vertebrador del transporte pesado y en el carácter estratégico del sector, por su influencia en otras actividades económicas, como la industria o el turismo. Por este motivo,

ha pedido más estabilidad en el marco regulatorio y una transición energética realista con las posibilidades y necesidades de cada sector. “El problema es cuando la regulación va por delante de la propia realidad, y lo que nos dice la realidad es que hay que legislar bajo el principio de neutralidad tecnológica”, ha señalado. Además, ha tendido la mano al ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, para trabajar juntos desde el sector público y el sector privado, “para que España llegue a conseguir esos objetivos en los que estamos todos trabajando para alcanzar los objetivos de la Agenda 2030”.

Por su parte, el ministro, que ha participado también en la inauguración, ha reconocido que el sector está viviendo un proceso de transformación y de cambio de paradigma y tecnologías. En este sentido, ha afirmado su voluntad de “ir con los profesionales del sector de la mano” dado que “son un faro para inclinar la labor que yo realice. Nadie me va a orientar mejor que los profesionales que trabajan en el sector”. Asimismo, ha asegurado ser consciente de la necesidad de realizar la transición a una velocidad adecuada: “sé de la necesidad de hacer transiciones que nos permitan llegar al final de la carrera sin desfallecer”.

A este respecto, el sector espera que sus reclamaciones sean escuchadas, atendidas y defendidas por el Gobierno de España en las negociaciones europeas. En la clausura del evento, Rafael Barbadillo, presidente del Consejo del Transporte y Logística de CEOE, ha destacado el peso económico del transporte por carretera en la economía española, pues el 96% de mercancías en España se traslada por carretera y más del 50% de los desplazamientos en transporte colectivo se realizan en autobús en nuestro país. “Vamos a tener que contar con todas las tecnologías disponibles para descarbonizar el sector y los combustibles renovables son fundamentales para alcanzar este gran reto al que nos enfrentamos”. De este modo, ha concluido explicando que los combustibles renovables son una realidad del mercado y una tecnología capaz de agilizar la descarbonización de los vehículos, con la ventaja adicional de que el país ya cuenta con la infraestructura necesaria para su suministro.

Desarrollo de la jornada

Desde el punto de vista de los fabricantes de vehículos comerciales, Jaime Sánchez, Director de Ingeniería Avanzada de IVECO, ha expuesto que las diferencias entre normativas que están en vías de aprobarse “añaden incertidumbre a nuestros equipos de diseño y a nuestras fábricas”. Por ello, ha explicado que: “lo único que pedimos es que haya una coordinación entre las normativas, que se ajusten a la realidad y que el sector pueda ser sostenible desde el punto de vista medioambiental, pero también económico y social”. Y ha concluido que también “hay herramientas a nivel regulatorio, como el factor de corrección de carbono, que no sabemos si se está contemplando. Nosotros estamos haciendo los deberes”.

La coordinación entre las distintas normativas es otro de los puntos débiles que encuentran desde IVECO para alcanzar la neutralidad de emisiones: “la normativa está siendo difícil de gestionar por parte de los fabricantes por el tiempo de implementación, y porque en muchas ocasiones las normativas no están coordinadas, lo que dificulta la labor de los fabricantes”. Ángel González también ha coincidido en que la velocidad de implementación que se está exigiendo es uno de los mayores obstáculos debido a su “desajuste” con la realidad.

Por otro lado, las compañías logísticas han explicado cómo están incorporando nuevas medidas para reducir su huella de carbono, para lo que se ha subrayado la importancia de contar con toda tecnología capaz de reducir las emisiones de CO₂. Ángel González, Director General de OnTime, ha incidido en la necesidad de contar con todos los recursos disponibles para descarbonizar el sector: “Ni las Administraciones Públicas ni las Empresas podemos despreciar soluciones que, desde hoy mismo, reduzcan o que eliminen nuestras emisiones. Estamos convencidos de que la neutralidad tecnológica y la eficiencia energética son las herramientas de las que hoy disponemos para avanzar en su logro”. Y, por esta razón, anima a usar “todas las opciones allí donde ya sean sostenibles: la electricidad, los combustibles sintéticos, los biocombustibles, los motores más eficientes y el transportar más carga con los mismos recursos; todo ello nos acerca al objetivo. Cada kilogramo de CO₂ que no emitamos es importante”.

Por su parte, Héctor Cebrián, Responsable de proyectos de Descarbonización de Sesé, ha puesto de manifiesto que para una transición eficiente y competitiva es necesario “contar un marco regulatorio que favorezca la neutralidad tecnológica y permita promover iniciativas”. Además, ha destacado que “la descarbonización del transporte de mercancías no es solo una necesidad, sino una responsabilidad de todos los actores que intervenimos en la cadena de suministro. Nos hemos marcado unos objetivos claros y ya estamos trabajando para ofrecer soluciones eficientes para cada tipo de transporte, como por ejemplo los combustibles renovables que permiten una reducción de hasta un 90 % de las emisiones netas de CO₂”.

Asimismo, desde la visión del transporte de viajeros por carretera, Ignacio Pérez-Carasa, director de Relaciones Institucionales y RSC de ALSA, ha señalado que “a día de hoy, 750 vehículos, un 35 % de nuestra flota Urbana y Metropolitana, es verde y somos pioneros en la introducción de nuevas tecnologías como el hidrógeno y eléctrico”. No obstante, reconoce las diferentes necesidades de las flotas en función de los lugares en los que operan, por ello, para “la descarbonización de flotas no urbanas, será necesario contar con combustibles neutros en carbono”.