



Sonia García, José Ignacio Hormaeche, Miguel Palacios, Mónica Díaz, Jon Larrea y Ana Fernández

## El transporte por carretera presenta su dicotomía en la jornada ecológica de Asetrabi

Por El Canal Marítimo y Logístico - 27 septiembre, 2023

La Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia ([Asetrabi](#)) ha obtenido un importante éxito de convocatoria en la primera de las **tres jornadas de su foro de comunicación para el transporte por carretera**.

Esta jornada tenía como objetivo “orientar sobre el reto” que supone la aplicación de los nuevos combustibles y su aplicación en el transporte por carretera, tanto para sus asociados como para el sector en general.

Se puso de manifiesto la dicotomía entre el pensamiento teórico, propugnada por los productores energéticos, y el visión de los transportistas, más enfocados en el desempeño económico.

Históricamente Asetrabi ha sido y es sensible a los cambios normativos que afectan a sus asociados y al transporte en general y, en este caso, los acuerdos sobre reducción de emisiones contaminantes alcanzados por el Consejo, la Comisión y el Parlamento de la UE que fijan plazos para acabar con los motores de combustión.

[Instituciones, organizaciones empresariales, fabricantes y flotistas](#) participaron en las ponencias y mesas redondas que analizaron el laberinto normativo y práctico que supone la aplicación de nuevos combustibles en la flota de camiones actual y los nuevos motores que vienen, en plena incertidumbre de cuál será la tecnología que se impondrá en el futuro, con el vector de la electricidad y el hidrógeno en el horizonte.

## Coste y eficiencia

Tal y como se puso de manifiesto en la [jornada de transición energética](#) aplicada al transporte marítimo, organizada por El Canal el pasado junio, y que contó con la presencia de Sonia García, presidenta de Asetrabi, la transición energética es un proceso imparables, pero no exento de incertidumbres.

La jornada programada por la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia contó con la participación del **Director General de Innovación y Gestión Viaria Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial Diputación Foral de Bizkaia, Jon Larrea**.

Larrea señaló que la mejora en las carreteras “supone un beneficio para los profesionales y la sociedad general. Es nuestra intención seguir colaborando con Asetrabi en pos de un transporte más cohesionado”.



*Roberto San Felipe, Jaime Baquedano, Carmen Soto, Dulsé Díaz, Sonia García, José M<sup>a</sup> Quijano, Alex Crespo, Jon Andoni Aldekoa, Arturo Fuica y Roberto Bueno*

La presidenta de Asetrabi, Sonia García, hilo conductor de la jornada, animó a los presentes a la asistencia de las jornadas previstas para los dos próximos meses. En lo referido a la primera jornada, comentó que “estamos sepultados por una catarata de normativas y conceptos” con una serie de conceptos a los que “tendremos que ir acostumbrándonos”.

## Disponibilidad, eficiencia, economía

La primera de las mesas redondas trató sobre el concepto de “nuevos vectores energéticos” para la reducción de emisiones en el transporte partiendo de la movilidad eléctrica y con el hidrógeno verde en el horizonte.

Moderada por de José Ignacio Hormaeche, Director Gerente del Clúster de Energía, tomaron la palabra Mónica Díaz, Responsable de Proyectos de Movilidad del Ente Vasco de Energía; Miguel Palacios, Director de Desarrollo de Petronor Innovación; y Ana Fernández, del Área de Movilidad Urbana de Iberdrola.

Mónica Díaz aportó la visión de la “legislación como oportunidad” para el cambio energético y en el marco actual de los combustibles alternativos abundando en el marco europeo, el Pniec nacional y el Plan vasco de descarbonización.

Así, desde el EVE se trata de potenciar las infraestructuras de repostaje y/o recarga con total interoperabilidad europea y en base al marco Fit for 55.

Dijo que “el transporte es el sector más consumidor de energía en Euskadi” y desde su institución se promueve el uso del uso racional de la energía y la diversificación energética. También explicó los programas de ayudas: **Renove Camiones**, dotado con 2 millones de euros; **Flotas**, con 6,5M€; el **Moves III**, con 16,3M€ y el **PaEve**, exclusivo para Euskadi.

Por su parte, Miguel Palacio dijo que Petronor tiene el compromiso de alcanzar las cero emisiones en 2050 y apuntó al hidrógeno como “elemento facilitador de la descarbonización y la transformación energética».

Avanzó que el primer electrolizador (de 2,5MW) comenzará a funcionar en los próximos días en Bizkaia, mientras que el que está previsto en el puerto de Bilbao -asociado a una planta de combustible sintético y de 10MW- será realidad en breve plazo.



*Gran afluencia a la jornada de Asetrabi*

Palacio mencionó el Corredor Vasco del Hidrógeno, BH2C, es un nuevo vector energético en alza para toda la cadena de valor de la energía. Con 70 asociados en la actualidad, existen varios proyectos en desarrollo y “el transporte es uno de ellos que más iniciativas ha presentado”.

Finalizó la representante de Iberdrola, Ana Fernández, con la apuesta por la electricidad y la movilidad eléctrica. Se centró en sus puntos fuertes: disponibilidad, eficiencia y economía, señalando que, en estos tres puntos, la electricidad vence al hidrógeno.

## Hablan los profesionales

Bajo la moderación de **Dulcé Díaz, Secretario General Adjunto de CETM**, se dio voz a los profesionales del transporte, tanto en su vertiente asociativa como de los flotistas. Sobre el papel, la transición energética sólo ofrece ventajas a nivel ecológico, económico y social. Pero la realidad es distinta cuando profundizamos en las capas sectoriales.

En la jornada de Asetrabi se arrojó luz sobre la incertidumbre actual en base a la intervención de fabricantes de vehículos y sus usuarios.

José M<sup>a</sup> Quijano, secretario general de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) dijo que “vivimos tiempos de incertidumbre” no sólo por los nuevos combustibles sino por las tecnologías y solicitó “carta libre” para la elección de cada empresa.

Señaló que la evolución tecnológica y normativa, añadiendo un nuevo concepto en el debate: la fiscalidad. “Ningún Estado va a dejar de recaudar 20.000M€ en impuestos al combustible”, por lo que se añade un nuevo factor de inestabilidad en los precios.

Alex Crespo, de Aukera Logística, señala las dificultades para la explotación intensiva del camión eléctrico, de momento un único vehículo frente a 30 que componen su flota. Crespo sí ve las opciones para el transporte de última milla, pero también señaló la carestía de los modelos y la difícil negociación de los precios con los clientes.

Por su parte, Jon Andoni Aldekoa, de Robledam, no ve viabilidad para la incorporación de vehículos eléctricos para el transporte internacional, valorando también de forma negativa la utilización de combustibles bio.

Arturo Fuica, de Transportes Chus, dijo que “no podemos repercutir los costes” a los clientes y la carestía de los vehículos ecológicos y la incertidumbre de los biocombustibles para el mantenimiento y durabilidad de los camiones. Las subvenciones, cuando llegan, son absorbidas por los costes iniciales.

La formación de los conductores es factor de ahorro energético

El gerente de Robertrans, Roberto Bueno, destaca la diversa tipología de los clientes: las grandes empresas exigen un buen desempeño medioambiental, mientras que otros, normalmente más pequeños, se fijan únicamente en los costes y no están dispuestos a admitir sobrecostes asociados a la eficiencia energética.

También se fija en la formación de los conductores en las nuevas tecnologías de ahorro energético, minimizando el gasto, sobre todo en cuanto a los vehículos diésel, dedicados a la larga distancia.

## Y los fabricantes

Los fabricantes de vehículos también pudieron ofrecer su visión particular y comenzó con la intervención de Carmen Soto en representación de la marca Volvo, para quienes la corta y media distancia es factible para el vehículo eléctrico.

Sin embargo, la larga distancia necesita del motor diésel, si bien con la mejora de tecnologías, que ahorran combustible, y la mejora de la formación de los chóferes son uno de los vectores medioambientales.

La electrificación es necesaria para el transporte de corta distancia

Roberto San Felipe, de SCANIA, hizo una intervención disruptiva al hacer diferencia entre los distintos contaminantes -NOx y CO2- que afectan al calentamiento global y señaló que un litro de diésel produce 2,7 kilos de CO2, más 100 toneladas de este GEI por camión y año. Su apuesta, a día de hoy, es la electrificación en la última milla, y el HVO -diésel ecológico- para la larga distancia y sin cambiar de motores.

El fabricante de vehículos MAN estuvo representado por Jaime Baquedano, quien señaló que el coste del carbono en el mercado de emisiones va a provocar una subida artificial de precios a partir del 2027, por lo que se está preparando hacia el modelo eléctrico.

El modelo de batería es el futuro, “el 50% de las ventas en el 2030” dijo, por su facilidad de instalación, flexibilidad y eficiencia.

La visión contrapuesta entre los fabricantes y los usuarios transportistas fue palpable en el debate y sobre la capacidad (o incapacidad física) de reemplazar el parque rodante actual por otro eléctrico, de hidrógeno u otros que puedan llegar en el futuro.



*La jornada sobre los nuevos combustibles y su aplicación al transporte por carretera, fue la primera de las tres propuestas en este otoño*

## Dos nuevas jornadas

Asetrabi ya programa dos nuevos encuentros y en octubre está prevista la celebración de una jornada técnica que, por un lado, analizará “la conducción eficiente y su impacto en la seguridad vial y en la protección de las infraestructuras [viarias](#)”. De otro lado, se expondrá el “nuevo escenario legal y operativo en la estiba de cargas”.

Para el mes de noviembre, el foro de comunicación promovido por Asetrabi pondrá sobre la mesa un tema de candente actualidad: la normativa sobre masas y dimensiones en el transporte de mercancías por carretera.

En este sentido, habrá una parte dedicada a la explicación formal de la legislación europea y española aplicables, mientras que, en la segunda parte del encuentro, los agentes de la cadena logística podrán exponer sus razones a favor y en contra de esta nueva normativa y las implicaciones para sus empresas.