

Jornada Asetrabi sobre los nuevos combustibles en el transporte

Por **Raquel Arias** 02 Octubre 2023 0

tamaño de la fuente Imprimir Email



Ponentes de la jornada Asetrabi sobre nuevos combustibles

Transporte Profesional

Representantes de instituciones y empresas **vinculados con el transporte por carretera** han analizado el impacto de los nuevos combustibles en la seguridad vial, **en la fabricación de camiones** y en la actividad de los flotistas.

La primera jornada técnica del ciclo de tres programado este otoño por la **Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia, (Asetrabi)**, en colaboración con la Diputación Foral de Bizkaia, ha concitado en Bilbao la intervención como ponentes de destacados representantes de instituciones y empresas **vinculados con el mundo de la carretera**, así como la participación de alrededor de medio centenar de profesionales del **transporte de mercancías por carretera**.

La jornada, celebrada en el Hotel Ercilla bajo el título **‘Los nuevos combustibles y su aplicación al transporte por carretera’**, ha estado orientada a aportar a empresas y profesionales del sector información relativa al **empleo de los nuevos combustibles**, tanto desde un punto de vista normativo como práctico, así como su **impacto en las infraestructuras y en la seguridad vial**. También ha abordado la oferta al respecto de nuevos motores y la visión de los flotistas sobre la tecnología que se impondrá en un futuro condicionado por los **vectores de la electricidad y el hidrógeno**.

La apertura de la jornada ha corrido a cargo del director general de Innovación y **Gestión Viaria del Departamento de Infraestructuras** y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia, Jon Larrea, y su posterior presentación ha sido realizada por la **presidenta de Asetrabi, Sonia García**. En su alocución, Jon Larrea ha apuntado que la **mejora en las carreteras supone un beneficio** para los profesionales y la sociedad general y ha avanzado la intención de la Diputación de Bizkaia de *“seguir colaborando con Asetrabi en pos de un transporte más cohesionado”*.

La **presidenta de Asetrabi, Sonia García**, tras agradecer la asistencia a los presentes y animarles a acudir también a las jornadas programadas en octubre y noviembre, ha manifestado sobre la **aplicación de los nuevos combustibles** que los profesionales del sector *“estamos recibiendo una catarata de normativas y una serie de conceptos a los que tendremos que ir acostumbrándonos”*.

Cómo reducir emisiones en el transporte

A continuación, el espacio *“Nuevos vectores energéticos para la **reducción de emisiones en el transporte: movilidad eléctrica e hidrógeno verde**”*, moderado por el director gerente del Clúster de Energía, José Ignacio Hormaeche, ha contado con las intervenciones del director de **Desarrollo de Petronor Innovación**, Miguel Palacios; de la responsable de Proyectos de Movilidad del Ente Vasco de Energía (EVE), Mónica Díaz, y de la **representante del Área de Movilidad Urbana** de Iberdrola, Ana Fernández.

Mónica Díaz ha defendido la visión de la nueva legislación *“como oportunidad”* para el cambio energético hacia el uso de combustibles alternativos y ha analizado tanto el marco europeo, como el **PNIEC estatal y el Plan Vasco de Descarbonización**. Además, ha destacado que el EVE respalda las medidas orientadas a potenciar las **infraestructuras de repostaje y/o recarga** con total interoperabilidad europea y en base al marco Fit for 55. Asimismo, ha recordado el contenido de los programas de **ayudas al sector del transporte por carretera** gestionados por el EVE: entre otros, el **Renove Camiones**, dotado de dos millones de euros; el Flotas, de 6,5 y el **Moves III, de 16,3 millones de euros**.

Por su parte, Miguel Palacios ha indicado que **Petronor tiene el compromiso de alcanzar las cero emisiones** en 2050 y ha destacado el valor del hidrógeno como *"elemento facilitador de la descarbonización y la transformación energética"*. También ha avanzado que el **primer electrolizador de Bizkaia**, de una potencia de 2,5MW, comenzará a funcionar en los próximos días y que el que está previsto **instalar en el puerto de Bilbao**, de 10MW y asociado a una planta de combustible sintético, será una realidad en breve plazo. Palacios, además, ha calificado el Corredor Vasco del Hidrógeno, BH2C, como un nuevo vector en alza para toda la cadena de valor de la energía.

Por su parte, la **representante de Iberdrola, Ana Fernández**, se ha referido a los puntos fuertes de la apuesta por la **electricidad y la movilidad eléctrica**: disponibilidad, eficiencia y economía. En esos tres puntos, ha señalado que *"la electricidad vence al hidrógeno"*.

Nuevos vehículos de transporte de mercancías por carretera

El siguiente y último panel, *"Eficiencia, coste y disponibilidad de los nuevos vehículos"*, moderado por el secretario general adjunto de la **Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM)**, Dulsé Díaz, ha reunido a representantes de los principales **fabricantes y de las empresas de transporte** para debatir sobre la oferta y la demanda.

Por parte de los fabricantes han tomado la palabra **Jaime Baquedano (MAN)**, Roberto San Felipe (Scania) y Carmen Soto (VOLVO TRUCKS). **Por parte de los flotistas**, Alex Crespo (Aukera Logística), Arturo Fuica (Transportes Chus), Jon Andoni Aldekoa (Robledam), Roberto Bueno (Robertrans) y **José María Quijano (CETM)**.



En esta mesa, los fabricantes de vehículos y los profesionales participantes han abordado el actual proceso de transición energética. José María Quijano, secretario general de la **Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM)**, ha indicado a ese respecto que vivimos *"tiempos de incertidumbre"*, no sólo por los nuevos combustibles sino por las tecnologías, y ha solicitado *"carta libre"* para la **elección de cada empresa de transporte**.

Se ha referido también a la evolución tecnológica y normativa y ha añadido un nuevo **asunto al debate: la fiscalidad**. *"Ningún Estado"* -ha manifestado- *"va a dejar de recaudar 20.000 millones de euros en impuestos al combustible"*, realidad que representa un nuevo factor de inestabilidad en los precios.

Alex Crespo, de Aukera Logística, se ha referido a las dificultades existentes para realizar una **explotación intensiva del camión eléctrico**, aunque ha apreciado las opciones que aporta **en el transporte de última milla**. No obstante, ha señalado la carestía de sus modelos y la **difícil negociación de los precios** con los clientes.

”

Jon Andoni Aldekoa, de Robledam, ha indicado que no ve viable la incorporación de vehículos eléctricos en el transporte internacional y el uso de combustibles bio

Arturo Fuica, de Transportes Chus, ha manifestado que no se pueden *"repercutir los costes"* a los clientes de la **carestía de los vehículos ecológicos** y de la incertidumbre sobre los efectos de los biocombustibles en el **mantenimiento y durabilidad de los camiones**. *"Las subvenciones, cuando llegan, son absorbidas por los costes iniciales"*, ha indicado.

El **gerente de Robertrans, Roberto Bueno**, ha destacado la diversa tipología de los clientes. *"Las grandes empresas exigen un buen desempeño medioambiental, mientras que otros, más pequeños, se fijan sólo en los costes y no están dispuestos a admitir"* **sobrecostes asociados a la eficiencia energética**, ha señalado.

También se ha referido a la **formación de los conductores** sobre las nuevas tecnologías de ahorro energético para minimizar el gasto, sobre todo en los **vehículos diésel dedicados a la larga distancia**.

Viabilidad del camión eléctrico en la larga distancia

Los **fabricantes de vehículos también han podido** ofrecer su visión particular.

Carmen Soto, en representación de la marca Volvo, ha precisado que, aunque la **corta y media distancia es factible para el vehículo eléctrico**, la larga distancia necesita del motor diésel; si bien resultan aplicables en ella vectores medioambientales como la **mejora de tecnologías que ahorran combustible** y de la formación de los chóferes.

Roberto San Felipe, de Scania, ha diferenciado los distintos contaminantes que afectan al calentamiento global -NOx y CO₂- y ha señalado que un litro de diésel produce 2,7 kilos de CO₂, más 100 toneladas de este **Gas de Efecto Invernadero por camión y año**. Su apuesta actual es la **electrificación en la última milla** y el uso de HVO -diésel ecológico- en la larga distancia, sin cambiar de motores.

El fabricante de vehículos MAN ha estado representado por Jaime Baquedano, quien ha señalado que la marca se está preparando para **desarrollar el modelo eléctrico** porque el coste del carbono en el mercado de emisiones va a provocar una **subida artificial de precios a partir del 2027**. El modelo de batería representará *"el 50% de las ventas en el 2030"*, ha indicado, por su facilidad de instalación, flexibilidad y eficiencia.