

Las empresas de transporte pesado por carretera se resisten a electrificar sus flotas

Los fabricantes insisten en que el motor de combustión está "herido de muerte" y que la electromovilidad es "inexorable" ante la presión normativa



Participantes de los distintos paneles en la jornada sobre 'Los nuevos combustibles y su aplicación en el transporte por carretera' organizada por la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia (Asetrabi) | Domi Alonso / Asetrabi

IÑAKI CARRERA | Bilbao

29 de septiembre de 2023



Las compañías de transporte pesado por carretera en España viven una situación de incertidumbre provocada por una avalancha normativa comunitaria que apuesta por la electromovilidad para descarbonizar el sector a partir de 2027 frente a los motores de combustión interna que consumen diésel. En este escenario de transición energética, los transportistas se resisten a la electrificación de sus flotas por el elevado coste y demandan de las diferentes administraciones "carta libre para que las empresas puedan elegir la motorización y los combustibles" más adecuados a sus necesidades.

La visión sobre la electromovilidad de los transportistas y la de los fabricantes es diametralmente opuesta

Por su parte, los fabricantes de camiones alertan de que la realidad que dicta la reglamentación de Bruselas es muy tozuda y pasa por “penalizar, aunque sea de manera artificial, los costes de explotación de los vehículos diésel para sustituirlos por vehículos con baterías”. De hecho, en su opinión, “el motor de combustión interna aguantará diez años más”, pero “está herido de muerte”.

Estas ideas fueron confrontadas en la jornada sobre ‘Los nuevos combustibles y su aplicación en el transporte por carretera’ organizada por la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia (Asetrabi), que preside Sonia García y está integrada en la patronal CETM, el pasado martes 26 de septiembre en Bilbao. Participaron pymes con flotas de entre 30 y 50 camiones (Aureka Logística, Transportes Chus, Robledam y Robertrans), constructores (MAN, Scania y Volvo), empresas energéticas (Iberdrola y Repsol) y el Ente Vasco de la Energía (EVE).

La pregunta del millón, que sirvió para brindar un debate vivo y pedagógico, vino de la mano del moderador y secretario general adjunto de CETM, Dulsé Díaz: “¿Qué motor me compro?”. Las respuestas de los transportistas coincidieron. “El problema es que no podemos repercutir al cliente el coste de un vehículo eléctrico”, reconoció el responsable de Transportes Chus, Arturo Fuica.



“El problema es que no podemos repercutir al cliente el coste de un vehículo eléctrico”

Arturo Fuica Administrador de Transportes Chus

En la misma línea, el directivo de Aureka Logística Alex Crespo, que tiene en su flota un camión eléctrico de 18 toneladas, añadió que “si bien los consumos son más reducidos, pierde en rentabilidad porque no podemos utilizarlo las 24 horas en la distribución en la última milla”. Hay que tener en cuenta que el coste de un camión articulado diésel de 40 toneladas cuesta 100.000 euros frente a los 300.000 euros de un eléctrico.



“Un camión eléctrico no podemos utilizarlo las 24 horas en la distribución en la última milla”

Alex Crespo Aureka Logística

Por su parte, el representante de Robledam, Jon Andoni Aldekoa, expuso que “nuestra empresa no puede utilizar camiones de baterías porque hacemos larga distancia y el acceso a la red es complicado”. El secretario general de CETM, José María Quijano, profundizó en este punto: “Es una situación complicada porque todos vamos a interactuar en el mismo mercado de transporte, pero con costes distintos. Y el mercado es el que dicta el precio de los servicios. Y si tengo que invertir en un vehículo que me va a costar tres veces más que el de combustión interna que exploto hoy, las cifras no me salen para competir en el mercado”.

Quijano se mostró muy crítico con “la intervención de Bruselas en favor del camión eléctrico” y aseguró que el sector vive “una situación de incertidumbre” desde el punto de vista de la tecnología y la fiscalidad. “Los transportistas recaudamos 20.000 millones de euros al año para la Administración vía el impuesto de hidrocarburos. Y hay una serie de nuevos carburantes sobre los que desconocemos cuál será la fiscalidad. Lo que sí tenemos claro es que ningún Estado va a dejar de recaudar 20.000 millones. La tecnología que gane la carrera de la transición energética será la que herede esta recaudación”, subrayó el secretario general de la CETM. Quijano no se olvidó de las ayudas estatales y europeas, que “son necesarias modificar”. Por ejemplo, las empresas “no pueden acceder en numerosas ocasiones a las ayudas mínimas en España porque tienen un cantidad tope durante un período de tres años”.

LA UE NO QUIERE MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA

El baño de realidad vino de la mano de los fabricantes de camiones y, en especial, del representante de MAN, Jaime Baquedano, quien aseguró que “la revolución normativa para el periodo 2027-30 es la tormenta perfecta para que la electromovilidad de la flota pesada se convierta en un hecho inexorable”. Sus previsiones son que “el 50% del tonelaje pesado europeo será eléctrico en 2030”.

El calendario diseñado por Bruselas para descarbonizar el sector es igual de contundente para constructores que para flotistas. “El Pacto Verde Europeo me obliga a reducir el 3% mis emisiones de CO2 cada año. La nueva Euroviñeta de 2027 cobrará peajes por kilómetros y por emisiones en las principales redes viarias comunitarias. Ese mismo año entrará en vigor el mercado de compra de derechos de emisión para las empresas cargadoras y transportistas, lo que conlleva que no sólo querrán saber cuál es nuestra huella de carbono, sino también el coste por kilómetro para poder rebajar su factura de emisiones porque tienen que salir al mercado a comprar los derechos”, detalló Baquedano.



“La revolución normativa es la tormenta perfecta para que la electromovilidad sea inexorable”

Jaime Baquedano Director comercial de MAN Camiones y Furgonetas en España

A todo ello, añadió el directivo de MAN, en el marco de ese mercado de compra de derechos de emisión, “el coste del diésel se multiplicará bajo el principio ‘quien contamina paga’, por lo que el precio del gasóleo, aunque sea de manera artificial, subirá, y porque la UE no quiere motores de combustión”. Además, está la normativa Euro 7, que se ha retrasado y es la primera que tendrá en cuenta las emisiones de CO2.

Con este escenario a la vuelta de la esquina, “lo que percibimos los fabricantes, que planificamos nuestras inversiones a 10 o 15 años vista, es que la única salida disponible es la batería eléctrica, que no genera emisiones de CO2 ni óxido de nitrógeno y partículas, porque el motor de combustión diésel, que aguantará diez años más, está herido de muerte, ya que su evolución tecnológica está al límite y no cumplirá con las exigencias normativas”. Baquedano hizo hincapié en que “la gestión del diésel va a ser mucho más complicada a partir de 2027, lo que no quiere decir que haya que comprar un eléctrico ya, pero sí empezar a planificar”. Por ejemplo, a partir del Euro 7, durante los primeros 750.000 kilómetros o diez años, el responsable de que el vehículo esté dentro de las emisiones que marca la homologación del fabricante es el transportista. Es decir, “si en 2030 paran un camión Euro 7 a la salida de un peaje y los parámetros no están dentro de la homologación, sancionarán al transportista y enviarán el vehículo al taller para que le pongan filtros nuevos, cambie inyectores, etc, con lo que el coste de gestión del vehículo de combustión va a ser más elevado”, declaró.



“Es imposible alcanzar los objetivos de descarbonización de la UE sólo con camiones diésel”

Carmen Soto Manager de Producto de Volvo Trucks en España

En la misma línea, la manager de Producto de Volvo Trucks en España, Carmen Soto, explicó que, aunque se pueda mejorar algo la tecnología, “es imposible alcanzar los objetivos de descarbonización de la UE sólo con camiones diésel, lo que además será motivo de sanción para los fabricantes”, por lo que habrá “segmentos en los que tendremos que utilizar el eléctrico para llegar a tiempo”. Por su parte, el representante de Scania, Roberto San Felipe, defendió el uso del HVO, un gasóleo obtenido a partir de aceite reciclado y grasas naturales, como combustible alternativo en la transición energética, ya que “es miscible y reduce las emisiones de CO₂ sin tener que cambiar la motorización de un vehículo diésel”.

Volvo Trucks también ha apostado “por la batería eléctrica para la distribución regional y en ciudad, con una autonomía de 300 kilómetros para un 40 toneladas”. Además, añadió San Felipe, “en los próximos dos años esperamos entregar camiones eléctricos de 40 toneladas con un autonomía de 450 kilómetros, que hasta se podría decir que es larga distancia, porque la idea es que los transportistas tengan cada 450 kilómetros centros para poder realizar carga ultrarrápida de 45 minutos durante los descansos que marca el tacógrafo”.

Para el transporte internacional, Jaime Baquedano (MAN) declaró que “los constructores tenemos que garantizar a los flotistas que la batería es capaz de realizar un número determinado de kilómetros durante todo su ciclo de vida, porque hoy tienen un decaimiento en su durabilidad”. Esto significa que “cuando la batería tenga siete años pueda realizar como mínimo 400 kilómetros, por lo que la tecnología tiene que ser capaz de darle una autonomía de no menos de 700 kilómetros en el año uno, y esta tecnología estará madura según nos vayamos acercando a 2030”.

Un ejemplo de la apuesta de los fabricantes por el camión eléctrico es que las tres constructoras presentes en el encuentro de Asetrabi tienen o están desarrollando sus propias fábricas de baterías. Scania y Volvo tienen plantas en Suecia y MAN en Alemania, España (Sagunto) y Canadá. Asimismo, Scania, MAN, Daimler Truck y Volvo Group crearon a finales de 2021 la joint venture Traton Group para invertir 500 millones de euros en el despliegue en Europa de una red pública de carga de alto rendimiento para camiones de batería eléctrica de larga distancia.