

Hace ya años que, en descarbonización del sector de automoción, la Unión Europea camina como el emperador del cuento de Andersen, que iba desnudo pensando que vestía un lujoso traje. Y, al igual que en el cuento, ha sido un espectador el que ha puesto el dedo en la llaga, al gritar: "¡Pero si va desnudo!". Con la diferencia de que, en este caso, no ha sido un niño el que grita, sino todo un expresidente del Banco Central Europeo o del Gobierno de Italia, Mario Draghi. No es el único grito, pero sí el primero que no podía ignorarse con displicencia.

Criticar la desnudez en modo alguno es negar la dirección ni la ambición de Europa. Al contrario, lo que Draghi denuncia es que la Unión Europea tiene correctas ambiciones, pero escasas concreciones. Un macroeconomista como él lo ve claro: un cambio estructural de una sociedad, incluso de un solo sector, no se consigue si los objetivos ambiciosos no se acompañan con medidas eficaces, recursos amplios, acción continua y coordinada, y tiempo suficiente. Y lo que propone son medidas para mejorar, no para abandonar: de hecho, no hay más profundo defensor de la descarbonización de Europa, y de la industria de automoción europea, que Draghi.

En pocos ámbitos esta necesidad de impulso es más evidente que el transporte de mercancías por carretera, esto es, los vehículos pesados de nuestras carreteras. Técnicamente, los camiones de más de 3,5 toneladas. Un sector relevante por su peso específico (4,6% del PIB), pero más aún por su papel central para nuestra economía: sin transporte no hay comercio, economía... ni sociedad. En España, el 95,7% del transporte nacional de mercancías se hace por carretera, y más del 21% del transporte internacional.

Ambiciosos objetivos

La Unión Europea ha fijado unos ambiciosos objetivos de reducción de emisiones de CO₂ a los fabricantes europeos de camiones, con reducciones del 45% (2030), 65% (2035) y 90% (2040). Y, al igual que hace con los turismos o furgonetas, si no se venden tales vehículos, anualmente se impone una multa millonaria a la marca que incumpla. Se multa por no vender... aunque se haya invertido para lanzar al mercado los nuevos camiones cero emisiones.

No es objeto de este artículo aburrir con datos. Sobre todo, cuando la evidencia es clara y basta con ver algunos números. En 2025, la cuota de camiones de más 3,5 toneladas cero emisiones en la Unión Europea fue del 4,2%... cuando en 2030 deberá ser del 35%. En el caso de España, la diferencia es aún más evidente, con una cuota del 1,6% en 2025. Para aquellos con interés, la web de la patronal europea, ACEA, contiene más datos detallados de esta divergencia entre objetivos y realidad.

Las razones son muchas, salvo una: la falta de oferta. Al contrario, los fabricantes ya han puesto en el mercado más de 45 modelos de camiones cero emisiones,



Camiones eléctricos de la marca MAN Truck circulan por carreteras españolas, en una imagen cedida por la compañía.

Es el momento de descarbonizar el transporte por carretera

Por José López-Tafall. Los fabricantes han puesto en el mercado más de 45 modelos de camiones cero emisiones, pero faltan políticas públicas

Director general de Anfac

en su inmensa mayoría eléctricos. Pero en paralelo no se han puesto las suficientes políticas para animar al cambio a un cliente, el profesional, cuya única motivación es la competitividad de su servicio, su fiabilidad y su versatilidad. En un sector dominado por las pymes, no abundan los contratos de largo plazo, y por ello los camiones han de servir para distintas misiones... y sus tecnologías también.

Políticas públicas propias

El coste del vehículo y la seguridad de su recarga son, pues, dos factores que han de asegurarse al comprador. Así como una certeza regulatoria a medio plazo, y sobre bases reales y cumplibles.

Por desgracia, ahí es donde la Unión Europea en su conjunto ha fallado. El primer paso para corregir este error pasa por adelantar la revisión europea de normativa de emisiones a 2026 y simplificar el marco regulatorio europeo. No es este el momento para detallar nuestras propuestas o de las de ACEA al respecto, pero sí de hacer una petición: España ha de jugar un papel constructivo en este debate, pues de él depende quién controlará en el futuro el transporte de las mercancías en España. El segundo paso es diseñar medidas europeas potentes para el sector.

Pero creemos que no hay que esperar a Europa: necesitamos nuestro propio paquete de medidas para impulsar la descarbonización del vehículo pesado en España. El Plan España Auto 2030 ya contempla esta realidad, y durante su elaboración quedó claro el consenso de que hay que actuar. Hace ahora tres años que España carece de un plan de apoyo a la compra de vehículo pesado limpio. Además, en infraestructura de recarga directamente no hay ningún plan que planifique o la apoye, pese a la evidencia de que es, quizá, la parte más difícil de este sector, por las exigencias de seguridad y calidad.

Ha llegado el momento de actuar, lanzar un programa completo que asegure un empuje decisivo a la descarbonización de la flota de camiones española. Afortunadamente, contamos con el marco que fija el Plan España Auto 2030 y la voluntad de instituciones públicas y sector privado, trabajando juntas para avanzar.

En 2023 presentamos una hoja de ruta específica al respecto, y ahora vamos a presentar una nueva propuesta. Una hoja de ruta integrada por medidas de apoyo a la demanda, recarga, fiscalidad, conectividad, normativa técnica y regulación. Una propuesta constructiva sobre la que construir y debatir, entre todos, qué debe hacerse. El Plan España Auto 2030 nos ha dado la visión y la herramienta; es el momento.



En España, el 95,7% del transporte de mercancías se hace por carretera, y más del 21% del transporte internacional

