

WWW.TRANSPORTEXXI.COM

El sector exige libertad tecnológica para descarbonizar

- El presidente de Astic y de la Fundación Corell, Marcos Basante, denuncia que “existe bastante demagogia energética en el corto plazo”, en el marco del VI Foro Corell.



<https://www.transportexxi.com/el-sector-exige-libertad-tecnologica-para-descarbonizar/>

Madrid

Lunes, 24 junio 2024

El presidente de Astic y de la Fundación Corell, Marcos Basante, denuncia que “existe bastante demagogia energética en el corto plazo”, en el marco del VI Foro Corell.

La transición energética hacia la descarbonización del transporte exige mantener y potenciar la libertad tecnológica por parte de las empresas del sector, según se puso de manifiesto en el marco del VI Foro Corell, que bajo el lema ‘Transición energética y realidad industrial’ se celebró en Madrid.

En este contexto, “existe bastante demagogia energética en el corto plazo”, denunció Marcos Basante, presidente de Astic y de la Fundación Corell. “Estamos viviendo un auténtico sinsentido”, insistió. La consecuencia de ello es que “las empresas del sector vemos esta transición con bastante incertidumbre”, admitió Basante.

Marcos Basante, presidente de Astic, durante su intervención en el VI Foro Corell. (Foto: Astic)

“A los europeos nos falta pragmatismo en la estrategia de descarbonización”, corroboró Antonio Brufau, presidente de Repsol. “Europa debe liderar el proceso, pero teniendo en cuenta también el ritmo de otras grandes potencias económicas, que no están actuando en la misma medida”, matizó. Por ello, apostó por menos imposiciones y más incentivos y puso como ejemplo la prohibición del vehículo de combustión interna como “una forma de hacernos daño que tenemos los europeos”.

Por su parte, el secretario general de Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Álvaro Fernández Heredia, admitió que la transición energética tiene que ser justa, pero sentenció que “el camino solo va a ser uno hacia la descarbonización y la neutralidad climática”, por lo que “podemos resistirnos, pero entonces nos quedaremos atrás”.

La realidad es que no se está consiguiendo avanzar en la medida que propone Bruselas en la transición energética en el sector, según expuso Alberto Camarero, profesor de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), en la presentación del Índice de Transición de la Movilidad (MTI por sus siglas en inglés). Este estudio deja claro que la electrificación del parque de vehículos requiere “una inversión inasumible”, que alcanzaría los 1,47 billones de euros hasta 2026 para poder alcanzar un 76 por ciento sobre el total y los 868.000 millones de euros para lograr tan solo un 32 por ciento.

Joaquín Juan-Dulac, socio de Think & Move, abogó por la creación de un observatorio nacional de movilidad urbana e interurbana por modo de transporte, para cubrir el vacío de información actual. “Sin datos no hay base para analizar y proponer medidas”, afirmó.

Mesa redonda sobre tecnologías para la movilidad sostenible en el marco del VI Foro Corell. (Foto: Astic)

Sostenibilidad

Por su parte, José Ramón Freire, director general de la Asociación Española del Bioetanol y de la Asociación Española del Amoniacos Renovables, señaló que “eliminar las fuentes fósiles es algo tan ingente que hay que dejar paso a otras tecnologías y no solo a la electricidad”. En este aspecto, apostó porque “en la UE se escuche a todos los sectores y no se legisle en función de los ‘lobbys’ que tengan más peso”.

En esta misma línea se posicionó el director general de XPO Logistics para el sur de Europa y Marruecos, Massimo Marsili, al sostener que “la sostenibilidad no se puede solucionar con una única solución en un único momento”. Marsili apostó por el HVO como “la mejor manera de reducir el 90 por ciento de las emisiones de CO2 de manera inmediata, utilizando los vehículos que ya existen”.

Mientras, Arancha García, directora del Área de Industria y Medio Ambiente de Anfac, puso el énfasis en que “la descarbonización debe tener como base la neutralidad tecnológica”. García recordó que la UE está obligando a los fabricantes a que la electrificación sea la tecnología protagonista, por lo que nuestro lema es que “allá donde no llegue el electrón verde tendrá que llegar la molécula verde”.

Javier Ariztegui, director de Diseño de Productos, Sistemas Energéticos y Deep Tech en Repsol Technology Lab, se decantó por cambiar la legislación “para que todas las tecnologías puedan competir en igualdad de condiciones”. A su vez, Pedro Santiago, gerente de flotas de Daimler Truck, destacó la importancia de renovar un parque de vehículos pesados con más de 13 años de media de antigüedad como un gran paso para la descarbonización y avanzó que su compañía apuesta por el hidrógeno verde a largo plazo para la larga distancia.

Por su parte, Miguel Ángel Fañanás, responsable de Desarrollo de Negocio en España de Medway, resaltó la necesidad de “electrificar, cuanto más mejor, la red ferroviaria española, para lo que necesitamos la ayuda de Adif y del Ministerio”.

José Manuel Vassallo, catedrático de la UPM y director del departamento de Ingeniería Civil, Transporte y Territorio (TRANSyT), dejó constancia de que el Estado recauda en España cerca de 11.000 millones de euros por el Impuesto Especial de Hidrocarburos (IEH). Para Vassallo “se trata de un impuesto discriminatorio porque solo se aplica a la carretera y no al ferrocarril, el marítimo o el

aéreo". En la práctica, el Estado "recauda de la carretera cuatro veces más de lo que se invierte", apuntó.

Pago por uso

En el marco del foro también se puso sobre la mesa la sostenibilidad del modelo de infraestructuras de transporte por carretera. Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de Astic, abogó porque se contemple al transporte de mercancías por carretera como "un bien en sí mismo y se le deje de aplicar tasas con afán recaudatorio". En esta línea, "todos somos beneficiarios del papel del transporte, por lo que la sociedad en su conjunto debe sostener las infraestructuras de las carreteras", señaló.

Por el contrario, Alberto Dorrego, socio del Departamento de Derecho Público de Eversheds Sutherland, admitió que "este debate se enturbia por cierta demagogia en el ámbito político", pero que "es imposible abarcar la renovación y adaptación de nuestras redes viarias sin afrontar seriamente el pago por utilización de las infraestructuras".

En esta misma línea se expresó Ángel de la Fuente, director ejecutivo de Fedea, que reconoció que el IEH "es una forma de pago por uso, aunque quizá no la más efectiva". De la Fuente consideró que "a lo mejor es más lógico pagar directamente peajes y reducir, por otro lado, el IEH a pagar".