

## **El Think Tank Movilidad analiza la renovación de flotas y los objetivos ambientales tras el Covid-19**

**Según el Think Tank Movilidad de la Fundación Corell el cumplimiento de la Agenda 2030 está en peligro, por lo que la Unión Europea debe utilizar el Green Deal para financiar la modernización de las flotas, ayudando a la supervivencia de empresas transportistas y fabricantes de vehículos, así como garantizar el cumplimiento de los objetivos de la Agenda 2030**

Han transcurrido ya diez semanas desde que se impusiera el Estado de Alarma para hacer frente a una crisis sin precedentes en la que, en palabras del propio ministro, el transporte de mercancías por carretera ha demostrado, una vez más, su dedicación y profesionalidad, garantizando el suministro y abastecimiento de productos esenciales, pero que, a su vez, y sobre todo en el caso de pymes y autónomos, se ha visto profundamente afectado por la drástica caída de la actividad. El Think Tank de la Fundación Corell analiza los retos del transporte, entre ellos la renovación de flotas y las dificultades para cumplir con la Agenda 2030.

Según los especialistas del Think Tank Movilidad: "Para paliar los efectos a corto plazo, la prioridad en estos momentos es poner en marcha las medidas ya recomendadas en cuanto a seguridad sanitaria, flexibilización normativa y, sobre todo, ayudas económicas y financieras que permitan garantizar la continuidad de la actividad, aportando la necesaria liquidez. En cualquier caso, aun garantizando dicha continuidad, esta crisis, en mayor o menor medida, tendrá sus efectos en los próximos planes de renovación de flota, donde la adquisición de vehículos más eficientes ecológicamente quedará condicionada a las posibilidades de inversión".

El siguiente reto que deberá afrontar el transporte en esta nueva etapa post Covid-19, según el Think Tank Movilidad de la Fundación Corell, será el de garantizar el cumplimiento de reducción de emisiones de CO2 marcado por la UE. Todavía queda lejos el objetivo de "cero emisiones" planteado para mediados de siglo, pero no así los compromisos a corto y medio plazo, que exigen para los vehículos industriales reducciones de un 15% y un 30% para los años 2025 y 2030, respectivamente, respecto a los niveles de 2019. "Con un parque de vehículos mayoritariamente diésel en la actualidad, estos niveles de reducción suponen una mejora en eficiencia superior al 3% de promedio anual, cuando la evolución técnica durante las últimas 3 décadas no ha superado el 1% en promedio y con un nivel de eficiencia con las actuales motorizaciones Euro VI, difícilmente mejorable. Ya será difícil continuar con el enfoque de que después del diésel actual viene diésel más eficiente".

Desde el Think Tank Movilidad se afirma que los combustibles alternativos desempeñarán un papel clave en la transición hacia el objetivo de emisiones nulas, pero éste no será alcanzable con motores de combustión interna y combustibles fósiles. La tracción eléctrica con todas sus limitaciones ya es hoy una realidad técnica y económicamente viable, en segmentos como los vehículos turismo y las furgonetas, pero todavía en fase de desarrollo y pruebas en vehículos pesados.

"Considerando que un tercio de las toneladas-km transportados son trayectos inferiores a 300 km, con

la tecnología actual, en cuanto a densidad energética de las baterías, sería factible realizar estos recorridos con camiones eléctricos pero, teniendo en cuenta que la introducción de estos productos en el mercado se prevé a lo largo de los dos próximos años, difícilmente se podrá alcanzar una cuota de mercado del 15% en los próximos 5 años, que permitiera el cumplimiento de los objetivos previstos, simplemente por la parte tecnológica".

Los responsables del Think Tank Movilidad advierten que la distribución de última milla, en crecimiento acelerado por el impacto del comercio electrónico, dispone de vehículos con tecnología eléctrica y de gas natural como alternativas menos contaminantes y con costes operativos asumibles en tanto que, para el vehículo industrial de más de 6 toneladas, el gas natural se abre paso. Ambas tecnologías van incrementando lentamente su cuota de participación, si bien el objetivo de alcanzar el 15% del total para 2025 queda muy lejos.

"El reto será encontrar la solución óptima para cada aplicación diferente de transporte. La introducción forzada y el establecimiento de cuotas podría ser contraproducente tanto para la industria como para el medio ambiente, al poder incrementarse los periodos de tenencia de los vehículos, tratándose de tecnologías aún en fase de pruebas, que deben demostrar un coste total de propiedad (TCO) favorable en cada aplicación particular. Y aquí los nuevos dúo-tráiler y mega-tráiler pueden jugar un papel muy importante tanto por la mejora de costes operativos, como por la reducción de emisiones por tonelada transportada", afirman los especialistas.

El rango de nuevas tecnologías de propulsión y combustibles alternativos se incrementará, en cualquier caso, durante los próximos años: eléctricos a batería para reparto y distribución y (bio) gas y eléctricos por pila de combustible para larga distancia, según el TTMovilidad.

Según las conclusiones del grupo de trabajo de la Fundación Corell, sólo el fomento del empleo de combustibles y sistemas de propulsión alternativos, así como la digitalización del sector, los cambios y armonización regulatoria, la mejora en las infraestructuras para el transporte y, especialmente, la renovación del envejecido parque (más del 40% del parque de camiones de más de 6 tn tiene una antigüedad superior a 11 años, hasta un 15% más contaminantes que los actuales Euro VI), permitirán alcanzar los objetivos de reducción de emisiones. La propulsión eléctrica con pila de combustible de hidrógeno no estará disponible antes de 2030 y no se dispondrá de oferta totalmente descarbonizada hasta la década de 2040.

"Si finalmente la Unión Europea decide apoyar la transformación del transporte a través del Green Deal podría, por ejemplo, financiar parcialmente las operaciones de leasing y renting para renovación de flota. En este momento, transportistas y fabricantes están luchando por su supervivencia y los primeros necesitan apoyo para renovar sus vehículos y los segundos para continuar sus programas de investigación", concluyen.

**Datos de contacto:**

Noelia Perlacia  
915191005

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Nacional](#) [Automovilismo](#) [Ecología](#) [Logística](#) [Consumo](#) [Industria](#) [Automotriz](#) [Otras Industrias](#)

---

**NotasdePrensa**

<https://www.notasdeprensa.es>