

# ECONOMÍA VERDE TRANSPORTE

**9,8%** de las emisiones de gases invernadero en España son responsabilidad del transporte de mercancías por carretera

## El camión eléctrico será competitivo en tres años

### Un estudio advierte de la necesidad de adelantar el fin de la venta de camiones con motores de combustión

**Lorena Farràs Pérez**

El transporte de mercancías por carretera es fundamental para la economía y el funcionamiento de la sociedad, pero es también uno de los principales culpables de la crisis climática. Se estima que mueve el 95% de las mercancías en un país altamente dependiente de este método de transporte, como es el caso de España. Como consecuencia, es responsable del 9,8% de las emisiones de gases de efecto invernadero (un 8,19% corresponde a los camiones, y el 1,63% restante, a las furgonetas).

Su descarbonización es uno de los mayores retos en materia de acción climática. Y España no va por el buen camino, según el estudio *Posibles opciones y vías tecnológicas para conseguir un transporte de mercancías por carretera sin emisiones de carbono en España*.

Realizado por la consultora Cambridge Econometrics, el informe alerta de la necesidad de adelantar las fechas previstas para el fin de la venta de furgonetas con motores de combustión interna (prevista para el año 2035) y de camiones con esa tecnología (establecida para el 2040). Insta también a tomar medidas adicionales centradas en la reducción anticipada del uso de ese tipo de vehículos contaminantes.

La buena noticia, que llega también de la mano del estudio de Cambridge Econometrics, es que se estima que los camiones eléctricos serán competitivos en torno al 2025 con respecto a los de combustión interna. Sin embargo, para que los vehículos de pila de combustible de hidrógeno sean también competitivos habrá que esperar hasta el 2030.

Estas estimaciones pueden variar en función de la mayor o menor rapidez con la que estas tecnologías (baterías, sistemas de recarga y células de combustible) y combustibles (hidrógeno verde) puedan bajar de coste, así como la evolución del incremento esperado de los costes de los combustibles fósiles (diésel, gasolina, gas natural), ahora disparados a causa de la invasión rusa de Ucrania.

En este sentido, el responsable de políticas de transporte de mercancías de Transport & Environment (T&E), Carlos Bravo, advirtió en la presentación del estudio que "no será posible conseguir la descarbonización total del transporte de mercancías sin apostar por las tecnologías cero emisiones en camiones y furgonetas. Lamentablemente,

en España, hay un gran desfase entre las políticas actuales y las que serían adecuadas para dotar al sector de una trayectoria coherente para lograr ese objetivo".

Además de invertir más en innovación para avanzar en la electrificación y el despliegue de infraestructuras de recarga, en la presentación del informe se apuntaron otras medidas para reducir la huella de carbono del sector del trans-

porte de mercancías. Estas son una mayor apuesta por el transporte ferroviario y el uso de la digitalización como herramienta para optimizar consumos y reducir el retorno en vacío.

Por su parte, la secretaria general de Transportes y Movilidad del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, María José Rallo del Olmo, indicó que "solo renovando la flota se podría reducir las emisiones de forma significativa". La secretaria general explicó que la edad media del parque automovilístico español es de 13,1 años, 2,3 años más que la media europea.

Bravo puso esperanzas en los próximos cambios normativos: "Además de la actual revisión de la normativa en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de las furgonetas y, próximamente, de los camiones, por parte de la Unión Europea, la discusión del actual anteproyecto de ley de Movilidad Sostenible abre en España un amplio abanico de posibilidades de mejora en este ámbito".

La Unión Europea – y España como país miembro – se ha comprometido a alcanzar la neutralidad climática para el año 2050. ●

**DATO**

Un parque envejecido. La edad media de los vehículos es de 13,1 años en España, una de las más altas de la UE

**13,1**



El 95% del transporte de mercancías es por carretera

El transporte ferroviario y la digitalización son también claves para reducir las emisiones

**Joaquín Maudos**

Universitat de València-IVIE-Cunef

## La economía española y el FMI



El reciente informe del FMI sobre la economía mundial muestra el elevado grado de incertidumbre que rodea sus previsiones por la confluencia de varios acontecimientos: el impacto de la guerra de Ucrania (de duración y consecuencias muy inciertas), las dificultades en el control de la pandemia en China y el restablecimiento de las cadenas globales de producción. La suma es una revisión a la baja de 0,8 puntos del crecimiento del PIB mundial en el 2022 y de 0,2 puntos en el 2023, para situarse en el 3,6% en ambos años.

Los estrangulamientos en la oferta de las materias primas tras el conflicto bélico, que se superpone a los desajustes entre los shocks negativos de oferta y la pujante demanda que

**Desconfianza Uno de los elementos más preocupantes de las estimaciones del FMI para España es el de las finanzas públicas**

aún persisten tras la pandemia, son elementos de gran preocupación por el intenso impacto que están teniendo en la inflación. Para el FMI, el aumento del IPC se va a situar en el 2022 en el 5,7% en las economías avanzadas y en el 8,7% en las economías emergentes y en desarrollo. Son tasas muy por encima del objetivo deseado del 2% por los bancos centrales, lo que anti-

peca una subida de tipos de interés más dañina cuanto más endeudada esté una economía.

En este complicado entorno, la buena noticia es que España va a ser, según el FMI, una de las economías desarrolladas que más van a crecer este año (un 4,8%), algo que debe ser relativizado ya que la economía española fue una de las que más cayeron en el 2020 (-10,8%) y creció menos que las economías desarrolladas en el 2021 (5,1% frente a 5,2%). Más me cuesta creer la previsión de inflación para España del 2023, ya que el FMI la sitúa en el 1,3%, una décima menos que la eurozona, algo difícil de lograr viniendo del 5,3% en el 2022 y teniendo en cuenta que habrá efectos de segunda ronda.

Uno de los elementos de más preocupación de las estimaciones del FMI para España son las finanzas públicas. En concreto, sitúa el déficit público estructural en el 4,1% del PIB en el 2022 y lo mantiene hasta el 3,9% en el 2027. Una mala noticia para la sostenibilidad de la deuda pública, que solo se prevé que caiga 1,8 puntos de PIB en cinco años (del 116,4% del PIB en el 2022 al 114,6% en el 2027), por lo que el FMI no anticipa que España vaya a hacer ningún esfuerzo de control del déficit en breve. Estamos hablando de una desviación estructural ingresos-gastos cada año en torno a los 50.000 millones de euros, que debería obligar al Gobierno a plantear una hoja de ruta como reclaman, entre otros, la Airef y el Banco de España. Y más ante el escenario de subida de tipos al que nos enfrentamos. No me extraña que el FMI no confíe en que controlemos el déficit estructural si el Gobierno plantea subir las pensiones con el IPC. Hagan cuentas: un punto de inflación son 1.713 millones de gasto extra en pensiones, por lo que si el FMI acierta en su previsión, son 9.079 millones más de gasto público. Y si el que acierta es el Banco de España (que sitúa la inflación en el 7,5%), la cifra supera los 12.000 millones de euros. |