

## El IEFL analiza el futuro de las fuentes de energía de las grandes flotas terrestres

El International Economic Forum in Logistics, (IEFL una iniciativa conjunta de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL) y el Public-Private Sector Research Center del IESE Business School, organizó el pasado 15 de junio una jornada dedicada a las **“Fuentes de energía de las grandes flotas terrestres”**, a la que asistieron cerca de un centenar de personas.

La sesión se centró en la inminente necesidad de transición energética del sector del transporte por carretera y la diversidad de fuentes de energía alternativas como el eco-combustible, la electrificación o el hidrógeno para llevarla a cabo. Durante la jornada se plantearon dos cuestiones esenciales: ¿qué impacto tendrán estas alternativas en la actividad empresarial de las empresas logísticas? y ¿cuáles son los retos a los que tendrá que hacer frente el sector para adoptarlas?

El acto fue inaugurado por Manuel Arias, Sustainable Transport Manager de Scania, quien enumeró las muchas combinaciones de combustibles renovables y electrificación para las flotas de transporte: BEV (100% eléctrico) PHEV (híbrido enchufable), Biodiesel (FAME), HVO (gasóleo obtenido a partir de aceites vegetales o animales reciclados), Etanol o Biogás. Además, Arias destacó que estas fuentes de energía deben permitir a las empresas de transporte “reducir emisiones, obtener una cierta rentabilidad respecto al combustible o energía utilizado con anterioridad y, sobre todo, que exista disponibilidad del producto”. También incidió en que cada una estas posibilidades variarán según el tipo de transporte y el espacio geográfico de trabajo ya sea distribución urbana, medias distancias o trayectos internacionales. En este sentido, “las infraestructuras de recarga o repostaje son claves” para todas estas actividades de transporte.



Seguidamente, Esther Freijanes, Supply Chain Manager de ELIX Polymers, y Jesús Lozano, presidente de Transcalit dieron su punto de vista de cómo debe ser la colaboración entre cargadores y transportistas para ir implementando estas nuevas fuentes de energía en el transporte de mercancías por carretera.

Para Lozano “el sector del transporte debe ir de la mano con sus clientes a la hora de utilizar las nuevas fuentes de energía renovable que hay en el mercado”, con el objetivo de “crear un proyecto común y de futuro”.

Por su parte, Freijanes argumentó que “la Administración también debería implicarse” ya que “hay que poner el foco en aquellos proyectos de mayor impacto y, además, debería consensuarse o estandarizarse el método de cálculo de la huella de carbono”.



El presidente de Transcalit también indicó que “lo que no invertimos hoy en ecología, lo pagaremos en impuestos”. Por esta razón, es necesario utilizar todas las herramientas y tecnologías disponibles y tener presente que “la legislación en esta materia será la que acelerará el proceso de hacer el transporte de mercancías más ecológico y sostenible”.

A pesar de que el sector “es resiliente”, Lozano considera que “hacen falta proyectos que den rentabilidad” y acompañen a un sector que está abocado a tener que asumir incrementos de costes en nuevos camiones y en nuevas fuentes de energía y combustibles”.

La tercera parte de la jornada se organizó como mesa redonda y contó con la intervención de Héctor Santcovsky, director del Área de Desarrollo Social y Económico de la AMB, Joan Ramón Morante, director del IREC, y de Pol Sancho, Chief Strategic Officer de QEV Technologies.

Santcovsky habló sobre la implantación del hidrógeno verde en la movilidad, destacando que “es un vector energético con enormes perspectivas de futuro”. Añadió que todavía existen ciertas incógnitas sobre cómo se almacenará y transportará este combustible pero que, en todo caso, “será el factor geopolítico el que determine en gran medida su avance”.

Sobre los vehículos de hidrógeno, Héctor Santcovsky también indicó que su eficiencia es la mitad de los eléctricos, aunque la recarga es más rápida, y que se trata de un tipo de vehículo que “sigue emitiendo NOx”. Asimismo, destacó que “faltan ayudas e incentivos”, tanto para la adquisición de vehículos nuevos como para hacer la transformación de un vehículo de combustión a otro de hidrógeno.

Por su parte, Morante explicó la eficiencia de las distintas fuentes de energía renovables que existen (eólica, geotermal, solar), así como de los combustibles sintéticos, los biocombustibles o el hidrógeno que pueden usarse en los distintos modos de transporte. Para el director del IREC, “las tecnologías están maduras, pero no todas lo están a nivel comercial”. Respecto al hidrógeno, puso de manifiesto que se trata de una fuente que “será rentable siempre y cuando la energía para producir hidrógeno sea barata”.



Por esta razón, Morante planteó una serie de dudas y cuestiones sobre las fuentes de energía renovables, preguntándose si será factible sustituir de una manera eficiente los carbonos de origen fósil que se utilizan hoy en día (metano, diésel, gasolina, metanol, etc.) por carbonos verdes y de dónde saldrán estos, dado que “habrá que poner en marcha una nueva industria química sostenible del carbono y unas nuevas infraestructuras”.

Finalmente, Sancho dio a conocer la actividad de la empresa de movilidad eléctrica QEV Technologies. Sancho destacó que se invertirán 300 millones de euros durante los tres primeros años de actividad para poner en marcha un proyecto de electromovilidad puntero en el país con la Hub Factory como epicentro de la producción de vehículos cien por cien sostenibles.

La Hub Factory arrancará a principios de 2024 con dos proyectos tractores: la producción de una flota de vehículos 100% eléctricos ZEROID, marca comercial de QEV Technologies, y el relanzamiento de la marca EBRO con la conversión de la Pickup Navara y la Minivan NV-200.

En Barcelona se fabricarán tres modelos diferentes de furgonetas eléctricas, camiones de reparto y plataformas eléctricas y de hidrógeno para autobuses y camiones pesados.