

El reto de descarbonizar el transporte pesado por carretera

3:51 Estimated 809 Words ES Language

Analysis

Opinión

Texto en el que el autor aboga por ideas y saca conclusiones basadas en su interpretación de hechos y datos

Con el uso del biogás, las emisiones se pueden reducir un 80%, pero el futuro está en la electrificación del sector

Amaya López-Durán Viani

15 ene 2024 - 05:40 CET

Las nuevas tecnologías limpias también están llegando al sector del transporte pesado por carretera. Aunque pueda parecer lo contrario, este sector está avanzando rápidamente hacia la descarbonización, de 2021 a 2022 el número de modelos con emisiones cero creció más de un 35%. Y adicionalmente a la electrificación, existen otras alternativas que también ayudan a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero....

Regístrate gratis para seguir leyendo en Cinco Días

Si tienes cuenta en EL PAÍS, puedes utilizarla para identificarte

INICIA SESIÓNREGÍSTRATE

Gracias por leer Cinco Días

La más sencilla, pero no por ello menos importante, es la de actualizar la flota regularmente con motores más eficientes que reduzcan el consumo de combustible y la emisión de otras sustancias contaminantes. Esta es la solución que mejor se adapta todavía a vehículos muy pesados o que tengan que realizar largas distancias.

Según la Agencia Internacional de Energía (IEA, por sus siglas en inglés), en 2022 se vendieron a nivel mundial 126.000 autobuses y camiones eléctricos, que representan el 4,5% y el 1,2% del total de las ventas globales respectivamente.

El gas como combustible emite menos gases de efecto invernadero (GEI) que el combustible fósil líquido, y si además ese gas obtenido a partir del petróleo se sustituye por biogás, la reducción de emisiones puede llegar hasta el 80%. El biogás tiene la misma composición química que el gas natural, pero se obtiene a

partir de residuos orgánicos, ya sean purines obtenidos de granjas, residuo urbano, restos de cosechas o podas ..., y se puede inyectar directamente en la red de gas natural existente a día de hoy.

Pero el futuro está en la electrificación completa del sector y la clave está en la tecnología limpia de baterías. Según estas vayan mejorando, la electrificación va a ir avanzando hasta el momento en el que se imponga el motor eléctrico. De hecho, en octubre de 2023 el fabricante Toyota anunció que se encontraba próximo a la comercialización de sus baterías de estado sólido, con la posibilidad de tenerlas en producción en serie para 2027-2028. Según los expertos, estas baterías darían un vuelco a la industria del automóvil eléctrico, al permitir rangos de autonomía de hasta 1.200 km. Adicionalmente, las baterías de estado sólido son más pequeñas, más ligeras y más seguras que las actuales. A día de hoy, otros fabricantes, como MAN o Scania, ya están poniendo los primeros prototipos de largo alcance en el mercado.

¿Y el hidrógeno (H₂)? Nosotros pensamos que el H₂ no va a ser la solución definitiva para el sector de transporte terrestre debido a los problemas que conlleva su transporte a larga distancia. Su distribución hasta las hidrogeneras y la garantía de su estabilidad son temas que a día de hoy no presentan una solución a corto plazo.

En definitiva, la clave para la descarbonización del transporte por carretera hasta 2030 va a reposar mayoritariamente en las tecnologías limpias de eficiencia, biocombustibles y electrificación, de hecho, según muestra la IEA, la electrificación en buses va a ser más elevada que en el sector del vehículo privado. Solo en 2050, el hidrógeno parece que tendrá un papel relevante, sobre todo en la parte de transporte pesado de mercancías.

Esta transformación tendrá que venir acompañada de una fuerte inversión en infraestructuras de recarga para electricidad.

Así como para automóviles la tecnología de carga eléctrica parece que ya está bastante establecida, para vehículos pesados todavía se están probando nuevas tecnologías, como carreteras que carguen los camiones mientras circulan, o utilizar cargadores tipo catenarias para los trenes,... La carga eficiente y efectiva de camiones va a ser en los próximos años un eje de investigación y de inversión.

Por último, una mención a la regulación que tendrá que seguir evolucionando como lo hace el sector y toda la tecnología que le acompaña. La regulación europea, Euro 7, que se desplegará en la Unión Europea para transporte pesado en 2029 implicará cambios bastantes drásticos en cuanto a las emisiones, tanto de gases de efecto invernadero, como de partículas que permanecen en suspensión en el aire. Estas restricciones van a suponer fuertes cambios en la tecnología de los camiones para poder seguir circulando que vendrán acompañadas de grandes esfuerzos en investigación e inversión.

La necesidad de descarbonización del sector junto con la resolución de la última COP 28, que reconoce que son los gases de efecto invernadero los causantes del calentamiento global, acelerará seguramente la transición hacia un futuro más sostenible.

Amaya López-Durán Viani es responsable del observatorio del sector industrial en el área de Sostenibilidad de BBVA

*Sigue toda la información de **Cinco Días** en [Facebook](#), [X](#) y [LinkedIn](#), o en nuestra newsletter [Agenda de Cinco Días](#)*

[Normas](#)

Comentarios

[Normas](#)

[Regístrate en El País para participar](#)[Iniciar Sesión](#)

Archivado En

- [Opinión](#)
- [Transporte carretera](#)
- [Economía](#)
- [Empresas](#)
- [Energía](#)