

## En portada

## El camión eléctrico una 'rara avis' en el sector en Aragón



Un camión cien por cien eléctrico en el reparto de última milla en Madrid. EFE



Camión eléctrico de Loalco que trabaja para Día. LOALCO

Casi con los dedos de una mano pueden contarse los camiones eléctricos grandes adquiridos por las empresas del sector en Aragón. Sesé y Loalco están entre las que han apostado por invertir para probar esta tecnología, si bien la mayoría no puede permitírselo. Lo dice Carmelo González, presidente del Comité Nacional del Transporte y de Fetraz (Federación de Empresas de Transporte de Mercancías de Zaragoza). El precio es un elemento disuasorio, indica, así como su escasa autonomía. «Son del orden de tres veces más caros que un camión de motor de combustión y solo te permiten hacer 300 kilómetros cuando con uno de gasoil y un depósito de 1.000 litros están haciendo más de 3.000 kilómetros sin tener que parar a repostar. Entonces, no resulta operativo», explica. Tal vez, «en zona corta o en la logística de última milla, el camión eléctrico es factible, pero no en la larga distancia», afirma. Y un tercer obstáculo para rentabilizarlos es que «no hay suficiente infraestructura de recarga: los cargadores para estos vehículos necesitan mucha potencia y suponen una gran inversión además de más de año y medio para que autoricen la concesión».

Por tanto, el máximo responsable de la patronal del sector no ve hoy en la electrificación una solución. «Si no hay ayudas, no va a haber descarbonización», advierte, porque, «salvo las grandes empresas, la inmensa mayoría no puede permitirse adquirir estos

vehículos. Por eso, se está pidiendo que Bruselas alargue los plazos porque el sector no puede llegar».

«Ni con subvenciones las compañías logísticas están comprando camiones eléctricos de gran tonelaje. No son operativos para larga distancia», asegura Ángel Gil, gerente de Alia, clúster de la logística en Aragón. «No conozco a nadie que haga transporte de larga distancia con camiones enchufables». Otra cosa es, matiza, la furgoneta y el camión ligero para lo que es transporte capilar o de última milla en las ciudades. Ahí, sí están aprovechando las ayudas y según datos de Economía de la DGA, se concedieron para 6 unidades en el Moves II y para 52 en el Moves III.

Sin embargo, en larga distancia los camiones 100% eléctricos «no tienen recorrido», señala Gil, y están lejos todavía de rodar por las carreteras. «Una empresa que tiene 500 camiones no tiene mayor problema en probar esta nueva tecnología con uno o dos eléctricos de más de 20 toneladas. Arriesga su dinero porque cuestan tres veces lo que un camión diésel, pero no el negocio. Pero la mitad de las empresas de transporte de España tiene un solo vehículo y no se la puede jugar con esta tecnología tan cara», añade Ramón Valdivia, director general de Astic (Asociación del Transporte Internacional por Carretera).

«Descarbonizar no es electrificar», subraya González. «Lo primero que hay que hacer es reno-

var la flota de vehículos y utilizar combustibles como los HVO, por los que está apostando sobre todo Repsol y Cepsa, y que reducen el 90% en las emisiones de CO<sub>2</sub>, lo que permite hacer una transición pacífica del combustible fósil al eléctrico del futuro, que llegará, pero no con las prisas que están imponiendo desde Bruselas». Valdivia incide en que «las grandes compañías que disponen de camiones eléctricos tienen puntos de recarga en su base y unos recorridos fijos y muy repetitivos con lo que recargan la ba-

**«No es viable hacer larga distancia con un eléctrico actual cuya autonomía es de 300 kilómetros frente a un diésel que puede llegar a 4.000»**

**«Estamos con el camión parecido a lo que le pasa al avión, que la electrificación no nos da la solución»**

tería en sus propias instalaciones, pero si tuvieran que salir a atravesar España no encontrarían puntos de recarga porque tienen que tener cinco veces la potencia de las de los coches enchufables y más espacio para maniobrar. «Y todo eso son pegas y además pesan 3.000 kilos más con lo que operativamente pueden llevar menos carga y no tienen ni la flexibilidad ni la eficiencia de un motor convencional», añade.

«No es viable hacer larga distancia con un eléctrico actual cuya autonomía es de 300 kilómetros frente a un camión diésel que puede llegar hasta 4.000 km», comparte Héctor Cebrián, responsable de Sostenibilidad de Sesé, una de las pocas empresas que cuenta con un camión eléctrico. «Es cierto que van a llegar al mercado en los próximos meses nuevas versiones con autonomías de 500 km que podrán empezar a dar alguna prestación, pero hasta que no haya baterías con más capacidad y una infraestructura suficiente de puntos de recarga», no será una alternativa. Sesé de momento está operando el que tiene con trayectos dentro de Plaza para que el camión puede repostar durante la noche y seguir operando durante el día sin problemas, pero menos de 200 km diarios. Les sirve para empezar a conocer la tecnología y probarla. Sin embargo, son los combustibles renovables su principal apuesta y tienen descarbonizada un 30% de su flota hasta que el eléctrico pueda empezar a ser rentable.

«Las estaciones de servicio

apostamos por la multienergía. De momento ni los coches ni los camiones eléctricos se están implantando. Y lo que debería haber es una mejor fiscalidad para los combustibles sostenibles», apunta Pilar Soto, presidenta de la Asociación de estaciones de servicio de Aragón.

La necesidad de desplegar cargadores de gran potencia, «lo que supone un extracoste, aún dificulta más la rentabilidad de la electrificación en transporte pesado», afirma Cebrián.

#### Primer centro en Plaza

Recientemente, la DGA anunció que la plataforma logística de Zaragoza (Plaza) dispondrá este mismo año del primer centro de recarga eléctrica para vehículos pesados de todo el país. Lo implantará la empresa Milence, la 'joint venture' de Daimler Truck, el Grupo Traton y Volvo Group, que ha elegido la plataforma zaragozana en España como su octavo mercado en Europa.

No obstante, hasta que la electromovilidad no sea una solución atractiva «podemos seguir desplegando otras alternativas», recalca Cebrián. Con la voluntad de ser referentes en materia de sostenibilidad, Sesé considera que «es necesario conocer todas las tecnologías disponibles y de la mano de clientes que tienen esa vocación intentar implantarlas».

Desde Carreras indicaron que en este momento no cuentan con ningún camión eléctrico pero sí van a empezar aprobar pronto un camión de hidrógeno en esta tran-

sición energética. El problema, según el empresario Zoilo Ríos, está en falta de la autonomía del camión eléctrico para largo recorrido, que es lo que se precisa en España. También falla, advierte, la infraestructura de recarga. «Las grandes empresas de transporte no contemplan que pueda parar el camión por la noche, como pasa con los autobuses eléctricos y puedan estar entre 4 y 6 horas cargando. «Los camiones no hacen eso». Y otro déficit es la potencia en los puntos de recarga. «Para un coche eléctrico, lo mínimo son 50 kW, aunque ahora están los ultra rápidos, que son de 150-250 kW. Mientras que en un camión necesitas cuatro veces más, es decir 1 MW, que es una barbaridad y sobre todo si no te llega la línea eléctrica que soporte esa potencia. Además de ser una inversión millonaria de entre 3 y 4 millones de euros y sabiendo que en los cinco primeros años todo son pérdidas, porque el mercado todavía no está», avisa. Y eso «un pequeño empresario no lo puede soportar», apostilla.

«La electromovilidad como solución para el tráfico pesado casi nadie la ve en el corto plazo», indica este empresario que lidera la cadena de estaciones de servicio que lleva su nombre. «Sí para la última milla. En países como Alemania o Suiza hay más proliferación del camión eléctrico porque las distancias son más cortas, pero no hay ningún país que apueste decididamente por este vehículo». Recuerda que «en Alemania se hizo un piloto, que consistió en poner en un tramo de carretera una catenaria como en los tranvías para que los camiones se fueran recargando, pero tuvo un coste tremendo».

«Si el precio de un camión diésel ya ha subido casi un 35% y se sitúa en unos 120.000 euros o 130.000, imagínate el eléctrico en el que la batería pesa mucho cuando muchos trabajos van por carga útil. Pues no los quiere casi nadie ni por su escas autonomía ni por los pocos puntos de recarga», reconoce por su parte José Antonio Moliner, presidente de Tradime.

«Estamos en el camión parecido a lo que le pasa al avión, que la tecnología de la electrificación no nos da la solución», concluye Valdivia, porque «esos ahorros económicos en consumo de combustible se dan de bruce de momento con la operatividad real y eficacia de este tipo de vehículos, limitados por la autonomía, porque muchas rutas no las pueden hacer, no hay puntos de recarga y además porque un cambio tecnológico de tal calibre en un parque rodante que tiene una edad media de más de 12 años pues no se pueda cambiar así como así».

M. LLORENTE



Uno de los chóferes de Sesé, junto al camión eléctrico de 40 toneladas que tiene la compañía. SESÉ

## J. Ramón Gimeno

### «El tiempo de recarga puede llegar hasta las cinco horas según el tipo de cargador»

José Ramón Gimeno, conductor de Sesé, que lleva el camión eléctrico de 40 toneladas adquirido por la compañía, asegura que el gran handicap es «el tiempo que requiere la recarga que puede llegar hasta las cinco horas según el tipo de cargador». Además, no es lo mismo el precio de la recarga rápida, para hacerlo en menos tiempo, en 2 horas o incluso menos en los que el kilovatio/hora

tiene un coste bastante superior a cuando se hace de forma más lenta». Por lo demás «es un vehículo muy moderno y con altos niveles de tecnología». A si las baterías le restan espacio de carga, responde que no. «Sí tiene impacto el peso de la tractora, que es más pesada y por lo tanto la carga que puedes llevar en el remolque es menor para no superar los máximos permitidos en el conjunto completo».

De si prefiere conducir el eléctrico cien por cien o un camión convencional, Gimeno afirma que «es diferente» ya que «a nivel tecnológico los eléctricos están muy avanzados, pero por el momento no tienen la versatilidad de un vehículo convencional con el que puedes recorrer cualquier distancia». En cuanto a la preparación previa para llevarlo, recuerda que «el primer día se realiza una explicación técnica del vehículo para entender su funcionamiento, pero no requiere formación específica».

El responsable de Sostenibilidad de Sesé, Hector Cebrián, destaca que este camión se está utilizando para hacer desplazamientos internos en Plaza y también viajes al aeropuerto con distintos tipos de mercancías. En cuanto a la forma de conducir los eléctricos, indica que «si siempre es crítica una buena conducción para reducir el consumo energético, en el caso del eléctrico es aún superior». Por eso, abunda, «es muy importante que sepan llevarlo bien para consumir menos y por tanto, generar menos coste y tener una mayor autonomía del vehículo».

En general, detalla, son camiones bastante cómodos que apenas hacen ruido, registran menos vibraciones y están muy bien sensorizados. Pese a todo, «ahora mismo», concluye Cebrián, presenta muchos problemas para el transporte de larga distancia: «Hasta que no tenga unos costes competitivos, no resultará viable».



El CEO del grupo logístico Loalco, Santiago Calleja, en la Ciudad del Transporte. MARCOS CEBRIÁN

## Santiago Calleja

### «La limitación es el precio y la falta de ayudas. Me la han concedido, pero no la he cobrado»

Loalco es de las pocas empresas de transporte en Aragón que cuenta con un camión eléctrico de 27 toneladas en su flota, pero no lo utiliza en Aragón sino en Madrid. Lo adquirió en noviembre de 2023 para atender la demanda de un cliente integrado en una plataforma Lean&Green, de sostenibilidad total. «Es de los primeros Mercedes eActros que entraron en España», apunta Santiago Calleja, CEO

de esta compañía, que cuenta con una flota de 60 camiones, 110 personas en el equipo y una facturación de 8 millones en 2024. «Lo cargamos en el almacén de Día, mi cliente en Illescas y repartimos alimentos por todo el centro de Madrid, que es de cero emisiones, y podemos hacer hasta 450 kilómetros con cargas intermedias», comenta. «La principal limitación a la hora de comprar camio-

nes eléctricos es el precio y la falta de ayudas». En su caso, lamenta, pese a tenerla concedida, todavía no haberla cobrado, ni la del vehículo ni la del punto de carga, cuando este camión le sigue costando a Loalco «8.000 euros al mes».

«Operativamente es un éxito». Lo que no es de recibo, critica, que antes de darnos las ayudas, cambiasen de criterio, y eso supusiera una reducción de las mismas. En su caso, por este vehículo que le costó alrededor de medio millón tiene pendiente de cobrar unos 189.000 euros y 25.000 del cargador. «Hay más empresas aragonesas esperando esas ayudas. Y si no llegan a una pequeña empresa la arruinan», advierte este directivo al que le gustaría poder utilizar este camión en Aragón y no solo en Madrid. Con proyectos para poner en marcha en abril otro camión eléctrico en Barcelona para Consum, pide a la Administración ser consecuente y acompañar más a las empresas en esta transición hacia una movilidad más limpia.

«El camión eléctrico precisa de una conducción más eficiente para que la batería te dure más», asegura Aldo Napa, el conductor del camión de Loalco, que agradece mucho «la ausencia de sonido y la comodidad y seguridad del camión eléctrico. En vez de espejos tiene cámaras y casi todo es táctil. Da mucha estabilidad. La carga no se mueve y está provisto de sensores que hacen se frene en seco si algo se le pone delante», explica.