

# José Antonio Santano: “La transformación del sector necesita apoyo público y pragmatismo a la hora de evolucionar y avanzar”



- El secretario de Estado ha destacado la importancia del transporte por carretera y la incorporación del vehículo industrial al Plan España Auto 2030
- José López-Tafall: “El Plan España Auto 2030 recoge medidas para impulsar la transformación industrial del vehículo ligero y pesado, así como medidas para fomentar el propio mercado”
- Representantes de ADIF, UNO Logística, Sesé y Michelin alertaron que la transición no puede hacerse a costa de la viabilidad de pymes y autónomos, que representan la columna vertebral del sector

**Madrid, 24 de abril de 2026.** Los líderes y actores principales del vehículo industrial y el autobús se dan cita hoy en la **tercera edición del Foro ANFAC Vehículo Industrial y Autobús “Moviendo un país”**, el punto de encuentro para el transporte terrestre, organizado por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).

Durante la clausura, **José Antonio Santano, secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes** ha destacado la importancia del transporte por carretera y la incorporación del vehículo industrial al Plan España Auto 2030. En su intervención, Santano ha anunciado que el sector contará con ayudas para la renovación de flotas, desde el Fondo Social para el Clima, procedente de la Unión Europea. Además, defendió el modelo concesional del autobús, aunque actualizándolo y con un mapa de concesiones nuevo que estará listo entre 2027 y 2028. “El transporte por carretera será siempre importante, independientemente del crecimiento del transporte ferroviario. [...] Para cumplir los objetivos del sector, el ritmo de la transición debe crecer. Está claro que esta necesita apoyo público y pragmatismo a la hora de evolucionar y avanzar”.

En el marco del encuentro, **José López-Tafall, director general de ANFAC**, hizo un análisis de la descarbonización del sector. Según el director general, el **Plan España Auto 2030** contiene medidas para transformar el sector, ya que es un plan que engloba a todo el ecosistema de movilidad en España. Además, destacó el eje fundamental para España. “El Plan España Auto 2030 recoge medidas para impulsar la transformación industrial del vehículo ligero y pesado, así como medidas para fomentar el propio mercado”



Por otro lado, López-Tafall señala que España al ritmo actual de ventas no alcanzará los objetivos de descarbonización y harían falta otros 45 años, hasta llegar a 2075, para cumplir los objetivos propuestos para 2030. En el segmento más crítico, el de los camiones de más de 16 toneladas, la brecha es aún más grande. Para cumplir con el objetivo del 25% de electrificación en 2030 habría que matricular 5.592 unidades eléctricas en ese año, cuando la tendencia apunta a apenas 638. Habría que multiplicar por 15 el ritmo actual de electrificación”, advirtió López-Tafall.

López-Tafall subrayó la heterogeneidad del sector de los vehículos industriales y el reto que supone abordar la transición a la electrificación: “No es lo mismo un vehículo de carga de larga distancia, que un camión de residuos urbanos o una hormigonera”. Por tanto, el director general de ANFAC destacó la necesidad de aplicar medidas urgentes para que la brecha no siga creciendo.

Frente a este escenario, López-Tafall reclamó la activación inmediata del Plan España Auto 2030, con medidas como incentivos a la demanda mediante un Plan AUTO+ específico para industriales, despliegue de infraestructura de recarga de alta potencia, y cuatro palancas regulatorias europeas urgentes: revisión del reglamento de CO<sub>2</sub> para vehículo industrial, revisión del AFIR, retraso de Euro 7 y actualización de la Directiva de Masas y Dimensiones.

Esta segunda mitad del foro contó con una mesa de debate titulada **“El desafío de alcanzar un transporte por carretera libre de emisiones”**. Esta mesa reunió a representantes de la logística y el transporte de mercancías, quienes coincidieron en que la descarbonización del sector solo será real si se garantiza la viabilidad de las empresas que lo forman, especialmente pymes y autónomos.



**Francisco Aranda, presidente de UNO Logística**, identificó tres obstáculos que, cuando concurren simultáneamente, pueden paralizar la transición: la rigidez regulatoria, las limitaciones tecnológicas en determinadas operativas y el apoyo económico insuficiente. “Cuando estos tres elementos coinciden, la transición no solo se ralentiza, sino que puede dejar fuera a pymes y autónomos, que constituyen la columna vertebral del sector. La clave es avanzar en la transición sin comprometer la viabilidad de las empresas”.

**Héctor Cebrián, responsable de Sostenibilidad de Sesé**, apostó por la neutralidad tecnológica como única vía realista para avanzar con rapidez: “Debemos dejar a las compañías escoger qué tecnología emplear en cada momento de acuerdo con sus necesidades operativas. Apostar por la neutralidad tecnológica, igualando las condiciones fiscales y regulatorias de los combustibles renovables con las de la electrificación, es la única forma realista de avanzar hacia una actividad libre de emisiones sin perder competitividad”.

**Antonio Aguilar, subdirector de Promoción del Transporte de Mercancías de ADIF**, puso el foco en la dimensión práctica del reto: “Más allá de las ideas, tenemos que impulsar soluciones prácticas para abordar los retos de las empresas en el transporte: precio, fiabilidad y sostenibilidad”.