

Josep M^a Recasens: “dejar de lado al transporte por carretera supondría una pérdida de empleo y de soberanía industrial”



- El presidente de ANFAC señaló que, un año después de presentar la Hoja de Ruta para el periodo 2024-2026 del Vehículo Industrial y Autobús, el cumplimiento de las medidas ha sido escaso.
- José López-Tafall: “es necesario que desde el ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se establezca un nuevo plan de ayudas para el transporte pesado, y que se mejore tanto en dotación económica como en eficiencia de las ayudas”.

Madrid, 9 de abril de 2025. Por segundo año consecutivo todo el ecosistema del transporte terrestre se ha reunido en la **segunda edición del Foro ANFAC de Vehículo Industrial y Autobús**, que este año se celebra bajo el título “**Transportemos el cambio**”. La jornada ha contado con el patrocinio de Iberdrola y la colaboración de Michelin.

Este encuentro, que pone en valor un sector que es responsable del 4,8% del PIB nacional y que genera cerca de 600.000 empleos directos, ha constatado la necesidad de la industria de avanzar hacia su completa descarbonización para poder cumplir con las exigencias medioambientales impuestas a nivel europeo.

El Foro ha comenzado con la intervención de **Josep María Recasens, presidente de ANFAC**, quien ha destacado que “la transición hacia la movilidad cero emisiones es una meta compartida, si bien el camino no es igual para todos. Los vehículos industriales y los autobuses no son simples medios de transporte: son herramientas de trabajo”. Sin embargo, para Recasens la descarbonización del transporte pesado “sigue sin ocupar el espacio que merece en el debate público, a pesar de que las exigencias para el sector y sus usuarios son cada vez mayores. La descarbonización debe ir de la mano de la competitividad: no se trata solo de sostenibilidad o de reducción de emisiones, sino también de tecnología. Es una oportunidad única para que España se consolide como un *hub* tecnológico, aprovechando el potencial de la conectividad y la automatización también en el ámbito del vehículo industrial y el autobús”.

El presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones quiso destacar que, desde ANFAC, presentaron en el año pasado la Hoja de Ruta 2024-2026 del Vehículo Industrial y Autobús y solicita una mayor colaboración público-privada: “elaboramos un plan con medidas realistas y un objetivo claro: avanzar hacia los ambiciosos compromisos de descarbonización. Pero, un año después, la realidad es que el cumplimiento de estas medidas ha sido escaso. Desde el sector no pedimos soluciones imposibles, sino un apoyo tangible para acelerar la descarbonización con el mismo nivel de esfuerzo que se aplica a los turismos”.

Según Recasens, “por eso, apelamos a una colaboración decidida con la industria del automóvil y el transporte por carretera. Las Administraciones deben ser un socio en este reto, facilitando que los transportistas puedan renovar sus flotas con seguridad y sin perder competitividad. Olvidar al transporte por carretera sería un error estratégico, con consecuencias graves como la pérdida de empleo y de soberanía industrial”.

“Las Administraciones deben ser un socio indispensable en este reto, facilitando que los transportistas puedan renovar sus flotas con seguridad y sin perder competitividad” concluyó Recasens.

A continuación, ha tomado la palabra **José López-Tafall, director general de ANFAC**, para tratar durante su intervención los retos y las claves para acelerar la descarbonización del transporte terrestre. López-Tafall también ha querido poner en valor que la transición hacia la movilidad cero emisiones no pueden abordarse de forma homogénea: “los vehículos industriales y autobuses no son como los turismos y, por lo tanto, el impacto de esta transformación sobre su competitividad es mucho mayor. Aunque la hoja de ruta europea ya está marcada, en la que se exige una reducción del 90% de emisiones para 2040 en los vehículos industriales y del 100% en 2035 para los autobuses urbanos, el ritmo actual no está alineado con estos objetivos. Desde el sector entendemos y compartimos estas metas, pero debemos ser realistas. Avanzamos, pero ni al ritmo ni con la contundencia que se exigen”.



López-Tafall también ha hecho referencia a la **Hoja de Ruta 2024-2026 del Vehículo Industrial y Autobús**, alertando de la urgencia de abordar esta transformación. “Un año después, seguimos sin un plan de ayudas al vehículo pesado, sin respuesta a nuestras reclamaciones y sin señales de que algo vaya a cambiar. Es necesario que desde el ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se establezca un nuevo plan de ayudas para el transporte pesado, y que se mejore tanto en dotación económica como en eficiencia de las ayudas. El mensaje de Europa es claro: no hay marcha atrás. El nuevo marco regulador en el que trabajan no solo incentiva, también penaliza a quienes no se adaptan”.

En este contexto, según López-Tafall “no solo necesitamos un plan de choque inmediato que rompa con la inercia actual, sino una visión país a medio-largo plazo. Un plan consensuado con la cadena de valor, las administraciones y los principales partidos políticos, que impulse la demanda y la infraestructura de recarga, y que garantice que las empresas pueden transitar hacia las cero emisiones sin poner en riesgo su supervivencia y competitividad. Desde ANFAC creemos que ha llegado el momento de activar el Plan España Auto 2030”, señala el director general de ANFAC.

Así, la segunda edición del Foro ANFAC de Vehículo Industrial y Autobús se consolida como el punto de encuentro de referencia para los principales líderes y actores de un sector que se encuentra en pleno cambio hacia la descarbonización.

A lo largo de la mañana, participarán, además, distintos representantes de la industria. En la primera de las mesas redondas estarán **Valentín Alonso**, director general de Avanza; **Alexandre Hennion**, director comercial y miembro del Consejo de Administración de Michelin España y Portugal; **Roberto Pascual**, director general de DHL Suply Chain Iberia; y **Sergio Treviño**, CEO de Sesé, quienes comentarán la visión y ruta de las empresas hacia las cero emisiones del transporte por carretera.

La segunda de las mesas de debate tratará sobre el rol de las administraciones en la descarbonización del transporte y participarán **Elena M^a Atance**, directora general de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; **Arancha García**, directora del área de industria y medioambiente de ANFAC; **Nicolás González Casares**, europarlamentario Grupo de la Alianza Progresista de Socialistas y Demócratas; **Susana Solís**, europarlamentaria Partido Popular Europeo; y **Luis Miguel Torres**, director general de Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid.