

III Foro ANFAC Vehículo Industrial y Autobús “Moviendo un país”

Josep M^a Recasens: “Estamos ante una oportunidad única para reindustrializar y reforzar el sector del vehículo pesado”

- ANFAC propone una actualización de su hoja de ruta para el vehículo industrial, en el marco del Plan España Auto 2030, con el objetivo de acelerar la transición hacia una movilidad eléctrica y mantener la competitividad del sector
- Teresa Parejo, directora general de Estrategia Industrial y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Industria, pone el foco en la oportunidad de integrar el vehículo pesado como un pilar más dentro del Plan España Auto 2030
- Desde ACEA, Thomas Fabian, Chief Commercial Vehicles Officer, destaca la necesidad de contar con una infraestructura de carga y precios de la energía competitivos para alcanzar los objetivos

Madrid, 24 de abril de 2026. El ecosistema del transporte terrestre se reúne hoy en Madrid en la tercera edición del Foro ANFAC del Vehículo Industrial y Autobús, titulado “Moviendo un país”. Esta jornada ha contado con el patrocinio de Iberdrola y la colaboración de Michelin.

Este evento pone en valor el impacto económico de un sector que genera el 4,8% del PIB y emplea a más de 600.000 personas de forma directa en todo el país. Una edición que hace foco en la necesidad de avanzar la descarbonización del transporte terrestre por carretera, establecer medidas que lo aceleren y reducir la brecha que separa la regulación europea de la realidad del mercado.

El foro ha arrancado con la intervención de **Josep María Recasens, presidente de ANFAC**, quien ha subrayado que la descarbonización del transporte pesado avanza a un ritmo insuficiente. En 2025, España registró una penetración del 1,6% de vehículos pesados de cero emisiones, solo cuatro décimas más que el año anterior. Frente a este escenario, el presidente de ANFAC ha reclamado un cambio de ritmo, adecuar los objetivos a la realidad del sector y ayudar a crear un ecosistema favorable para que los operadores puedan llevar a cabo esta transición sin comprometer su rentabilidad. “Olvidar al transporte por carretera sería un error estratégico, con consecuencias graves en términos de empleo y de soberanía industrial. Estamos ante una oportunidad única para reindustrializar y reforzar la competitividad del sector del vehículo pesado europeo, tenemos que lograr que Europa no sea solo un mercado, sino un hub industrial”.

En este sentido, ha anunciado que ANFAC actualizará su hoja de ruta para el vehículo industrial en el marco del **Plan España Auto 2030**, apostando por medidas concretas que impulsen el mercado de tecnologías alternativas, articuladas en tres ejes:



renovación del parque, despliegue de la infraestructura de recarga y marco regulatorio realista acorde a las particularidades de este tipo de vehículos.

Por su parte, **Teresa Parejo, directora general de Estrategia Industrial y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Industria**. Parejo ha destacado la importancia del sector de transporte terrestre para la industria del país y la oportunidad de integrar el vehículo pesado como un pilar más dentro del Plan España Auto 2030. “Estamos ante una oportunidad para ganar competitividad y posicionar a España como un referente de la industria, pero corremos el riesgo de perder todo esto si no somos capaces de gestionar esta transición de una manera adecuada”.

A nivel europeo, la radiografía del sector no difiere mucho del análisis español. **Thomas Fabien, Chief Commercial Vehicles Officer de ACEA**, ha hecho hincapié en que los vehículos pesados de cero emisiones representan en torno al 2% del total de matriculaciones en Europa: “Además de la regulación, los camiones y los autobuses necesitan ir acompañados de un mercado, una infraestructura de carga, precios de la energía competitivos y operativas viables para los actores del sector. Es tarea de los políticos crear las condiciones para que haya un ecosistema favorable y se puedan alcanzar los objetivos”.

La **primera mesa de debate**, titulada “**La descarbonización del transporte en Europa: ¿se necesita flexibilidad normativa?**” puso de manifiesto un consenso amplio entre administraciones públicas, representantes del Parlamento Europeo e industria: todos ellos destacaron la necesidad de descarbonizar el sector del transporte terrestre. Sin embargo, las condiciones actuales del sector no están a la altura de las exigencias que se imponen al sector. Desde el **Ministerio de Transporte**, **Elena M^a Atance, directora general de Transporte por Carretera y Ferrocarril** reconoció que el reto va más allá de sustituir unos vehículos por otros menos contaminantes, “requiere un cambio fundamental en los modelos de negocio, las operaciones logísticas y la inversión en infraestructuras”. Además, la directora general se comprometió en nombre del Gobierno a acompañar al sector “con la flexibilidad que ello requiere”.

Navarra, en donde el 37,4% de los nuevos vehículos matriculados en el primer trimestre de 2026 fueron electrificados, según la **directora del Servicio de Transición Energética del Gobierno Foral de Navarra, Esperanza Aristu** destacó que “Navarra es una región adelantada en el marco nacional, tanto en la penetración del vehículo eléctrico como en despliegue de infraestructura de recarga. Este dato es muy superior a la media nacional y hace que seamos la primera Comunidad Autónoma. Y es un ejemplo de cuando se crean las condiciones adecuadas, los resultados llegan”.

En el plano europeo, tanto **Raúl de la Hoz, europarlamentario del PPE**, como **Elena Sancho, eurodiputada del S&D**, reclamaron un marco regulatorio que combine ambición climática con competitividad industrial. El **europarlamentario del**



PPE, destacó que “La descarbonización del transporte es un objetivo compartido, pero solo será viable si se ajusta a la realidad del sector. Europa debe combinar ambición climática con competitividad industrial y un marco coherente y aplicable”.

Mientras que la representante en el **europarlamento por parte del S&D**, resaltó que “Europa tiene la oportunidad de apostar por una descarbonización que refuerce la competitividad del sector del transporte, combinando ambición climática, soberanía europea y un marco regulatorio que dé certidumbre. El sector de la automoción en Europa está preparado para liderar la descarbonización sin renunciar a la competitividad, si cuenta con el apoyo adecuado y reglas claras que impulsen la innovación.”

Arancha García, directora del Área de Industria y Medioambiente de ANFAC, cerró el debate poniendo el foco en la necesidad de vincular los objetivos de reducción de CO2 al despliegue efectivo de infraestructuras e incentivos, y activar sin más demora las medidas del Plan España Auto 2030 para el vehículo pesado.

Por último, **Jorge Muñoz, responsable de Smart Mobility de Iberdrola**, en su ponencia sobre la energía y el vehículo pesado en España cerró la primera parte de este foro afirmando que España, gracias a su energía autóctona libre de emisiones, tiene una “oportunidad histórica y estratégica al no depender de terceros países para fijar los precios de la energía para movernos”

De esta forma, la tercera edición de este foro se consolida como el punto de encuentro de referencia para los actores principales de un sector en pleno proceso de transición hacia una operativa libre de emisiones.

A lo largo del resto de la mañana, participarán representantes de la industria como **Antonio Aguilar, subdirector de promoción del Transporte de Mercancías de ADIF**; **Francisco Aranda, presidente de UNO Logística**; **Héctor Cebrián, responsable de Sostenibilidad y Relaciones Institucionales de Sesé** y **Jorge Prego, director de Connected Solutions para Michelin España y Portugal**.

Por otro lado, **José Lopez-Tafall, director general de ANFAC**, realizará un análisis de la situación actual de la descarbonización del vehículo pesado en España. Finalmente, la clausura institucional correrá a cargo de **José Antonio Santano, secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible del Ministerio de Transporte**.

Acerca de ANFAC

ANFAC representa a Abarth, Alfa Romeo, Automóviles Citroën España, BMW, BYD, Cupra, Dacia, DAF Vehículos Industriales S.A.U., Daimler Truck, DFSK, Ebro, Fiat, Fiat Professional, Ford España, Ford Trucks España, Hispano Suiza, Honda, Hyundai Motor España, Ineos, Isuzu, Iveco España, Jaecoo España, Jaguar, Jeep, KGM Motors España, Kia Motors Iberia, King Long, Lancia, Land Rover, Mahindra, Man Truck & Bus Iberia, Maserati España, Mazda, Maxus, Mercedes-Benz España, MG España, Mini, Mitsubishi Motors, Nissan Motor Ibérica, Omoda España, Opel España, Otakar, Peugeot Citroën Automóviles España, Peugeot España, Polestar, Porsche, Renault España, Renault Trucks, Scania Hispania, Seat, Skoda, smart, Subaru, Suzuki, Toyota-Lexus, VDL, Volkswagen Group España Distribución, Volkswagen Navarra, Volvo Car, Volvo Trucks y Xpeng. El sector del automóvil emplea directa e indirectamente al 9% de la población activa, representa el 18% de las exportaciones totales del país, y



su contribución al PIB se acerca al 11%. España ocupa el 2º lugar como fabricante de vehículos en Europa y el 9º mundial.

Más información:

Félix García

Director de comunicación y marketing de ANFAC

felix.garcia@anfac.com

Tfno.: 91 343 1345

Javier Herrero

Comunicación ANFAC

javier.herrero@anfac.com

