



OPINIÓN

DESPUÉS DE LA PANDEMIA

La electrificación del transporte en España debería ser una obviedad

**Enrique Dans**

Publicada 25 marzo 2026 02:48h

Durante demasiado tiempo hemos discutido **la electrificación del transporte pesado** como si fuese una extravagancia tecnológica, una especie de capricho futurista reservado para ferias, presentaciones corporativas y vídeos promocionales.

Pero no: lo verdaderamente extravagante, a estas alturas, es seguir defendiendo que un país como España continúe dependiendo de camiones diésel para mover la inmensa mayoría de sus mercancías por distancias relativamente cortas, a base de quemar combustible importado, emitir contaminantes y aceptar una volatilidad de costes que no controlamos.

Lo racional, lo eficiente y lo estratégicamente inteligente es exactamente lo contrario: electrificar el transporte interno por carretera y reforzarlo con ferrocarril allí donde tenga sentido.

Lo interesante es que esta conversación ya no se sostiene sobre promesas abstractas, sino sobre **experiencia real de uso**. Los conductores que han probado los camiones eléctricos pesados destacan cuestiones muy poco épicas y, precisamente por eso, muy reveladoras: mejor visibilidad, menos puntos ciegos, menos fatiga física al no tener que pelear con transmisiones tradicionales, menores gastos en mantenimiento, mejor comportamiento en pendientes y una experiencia de conducción más sencilla y segura.

Es decir, no hablan como evangelistas tecnológicos, sino como profesionales que reconocen una herramienta superior cuando la usan. Y esa es probablemente la mejor señal de que **el cambio ya no pertenece al terreno de la ideología, sino al de la operativa**.

La Agencia Internacional de la Energía lleva tiempo subrayando que el coste total de propiedad de los camiones eléctricos mejora a medida que aumenta su uso

Además, el argumento económico empieza a resultar insultantemente claro. La Agencia Internacional de la Energía lleva tiempo subrayando que **el coste total de propiedad de los camiones eléctricos** mejora a medida que aumenta su

uso, gracias a su mayor eficiencia energética y a unos costes operativos y de mantenimiento más bajos.

En su edición de 2025, el organismo recordaba que los camiones eléctricos de gran tonelaje son aproximadamente un 55% más eficientes energéticamente que sus equivalentes diésel, y que en Europa podrían alcanzar la paridad de coste total de propiedad en operaciones de larga distancia hacia 2030, con ventajas claras ya en muchos usos regionales.

En otras palabras: sí, comprar uno sigue siendo más caro, pero explotarlo puede salir bastante mejor. Y eso, en un sector con márgenes estrechos, no es una anécdota: **es una revolución.**

España, además, tiene unas características que convierten esa transición en casi una evidencia geográfica. No estamos hablando de un país-continente con miles de kilómetros de vacío logístico entre nodos productivos.

Hablamos de un territorio donde gran parte del transporte interior se organiza en corredores asumibles para la autonomía actual de muchos camiones eléctricos, y donde la propia regulación europea obliga ya a introducir pausas periódicas que encajan mucho mejor con **la lógica de la recarga de lo que muchos quieren admitir.**

El problema no es que el camión tenga que parar: es que siempre ha tenido que parar

La normativa europea establece límites estrictos a los tiempos de conducción y descanso, y la propia IEA señala que la pausa obligatoria de 45 minutos en la UE puede añadir alrededor de 150 kilómetros de autonomía con cargadores de 350 kW y hasta unos 400 kilómetros con carga de nivel megavatio.

Es decir, **el problema no es que el camión tenga que parar: es que siempre ha tenido que parar.** La diferencia es que ahora esa parada puede servir también para recargar.

Por eso el debate real no es tecnológico, sino político y de infraestructura. Lo que

necesita España no es esperar milagros, sino desplegar una red sensata de recarga para transporte pesado en los grandes ejes logísticos y complementarla con algunos nodos secundarios bien elegidos.

Nada especialmente esotérico. **La regulación europea de infraestructuras alternativas ya fija objetivos vinculantes** para el despliegue de recarga de alta potencia para vehículos pesados en la red TEN-T y en nodos urbanos, y el observatorio europeo EAFO registraba ya en 2025 centenares de ubicaciones para carga de vehículos pesados en Europa, con una red que sigue densificándose.

Dicho de otro modo: **la dirección ya está marcada.** Lo que falta es dejar de comportarnos como si España fuese una excepción antropológica incapaz de hacer lo que el resto del continente está empezando a normalizar.

A partir de ahí, la ventaja estratégica es enorme. Un sistema de transporte de mercancías apoyado en camiones eléctricos y, allí donde se resuelva de verdad su problema estructural de mantenimiento y fiabilidad, en trenes eléctricos de mercancías, no solo reduce emisiones.

Reduce dependencia. **Reduce exposición a shocks petroleros.** Reduce ruido, contaminación urbana y costes de servicio.

Y, sobre todo, desplaza el centro de gravedad del sistema: en lugar de depender de combustibles fósiles importados y geopolíticamente frágiles, pasamos a depender de electricidad que, en un país como España, puede ser cada vez más renovable. Red Eléctrica ya certificó que en 2024 las renovables representaron el 56,8% de la generación eléctrica nacional, un máximo histórico. Pensar ese sistema con más almacenamiento, más flexibilidad y más inteligencia de red no es una fantasía verde: **es planificación industrial básica.**

Naturalmente, habrá quien repita el catecismo habitual: que faltan cargadores, que las baterías pesan, que la transición cuesta dinero, que todavía no sirve para todo. Todo eso es cierto, pero **completamente irrelevante como objeción de fondo.**

Ninguna tecnología sustituye a otra de la noche a la mañana ni cubre el 100% de los casos desde el primer día. La cuestión sensata no es preguntar si el camión

eléctrico sirve para absolutamente cualquier trayecto imaginable, sino para cuántos de los trayectos reales de la economía española sirve ya o servirá en muy poco tiempo.

Y la respuesta, vista la evolución de la autonomía, la infraestructura y la regulación, es clara: para muchísimos. Los suficientes como para que seguir comprando diésel sin una estrategia de salida empiece a parecer menos prudencia que terquedad e inercia absurda.

La pregunta, en el fondo, ya no es si electrificaremos el transporte interior. La pregunta es **por qué seguimos actuando como si no supiéramos que ese es el desenlace lógico.**

España tiene sol, viento, capacidad renovable, distancias razonables, integración natural con una Europa que está aumentando la densidad de recarga y una necesidad evidente de ganar autonomía energética y competitividad logística. Seguir atados al diésel no es realismo. Es, simple y llanamente, una mala decisión.

*****Enrique Dans es profesor de Innovación en IE University.**

✉ NEWSLETTER - INVERTIA

Cada mañana la apertura de mercados y las noticias que marcarán la agenda económica

Correo electrónico

APUNTARME

☐ De conformidad con el RGPD y la LOPDGDD, EL LEÓN DE EL ESPAÑOL PUBLICACIONES, S.A. tratará los datos facilitados con la finalidad de remitirle noticias de actualidad.

MÁS EN OPINIÓN

Una oportunidad perdida en el Plan de respuesta a la crisis de Oriente Medio

Miguel Sebastián

