

Los 7 grandes fabricantes europeos acuerdan fecha

Precio:

€ +iva

Los 7 grandes fabricantes europeos acuerdan fecha

Los siete mayores fabricantes europeos de camiones han puesto fecha al final de los camiones diésel. Daimler, Scania, MAN, Volvo, DAF, Iveco y Ford han acordado dejar de vender camiones diésel en 2040.

Los mayores fabricantes de camiones de Europa han acordado la fecha para dejar de vender camiones diésel. Daimler, Scania, [MAN](#), Volvo, DAF, Iveco y Ford se han comprometido a dejar de vender camiones que produzcan emisiones contaminantes locales en el año 2040. Una década antes de lo previsto inicialmente. Un acuerdo que pone la mirada, sin medias tintas, en los camiones eléctricos.

Una alianza histórica entre Daimler (propietaria de Mercedes-Benz), Scania, MAN (pertenecientes al Grupo Volkswagen), Volvo, DAF, Iveco y Ford. Cuyo resultado ha dado el compromiso de eliminar gradualmente, de aquí a 2040, los motores de combustión tradicionales en camiones y furgonetas -principalmente motores diésel. Para centrarse en alternativas bajas en emisiones como el hidrógeno, las baterías o combustibles *limpios*.

Objetivo: reducir la huella de carbono del transporte europeo

El acuerdo firmado entre los fabricantes mencionados tiene el objetivo de reducir la huella de carbono del transporte europeo. Inicialmente estaba previsto dejar de vender camiones diésel en 2050. Pero tras el nuevo acuerdo esa fecha se ha adelantado una década. Para conseguirlo, la industria invertirá entre 50.000 y 100.000 millones de euros en nuevas tecnologías. Según ha anunciado el director ejecutivo de Scania, Henrik Henriksson, al [Financial Times](#).

Este compromiso ha sido firmado por los directores generales de los mayores fabricantes compañías de camiones y furgonetas europeas. Se echa en falta a Renault, con fuerte presencia en vehículos comerciales de menor tamaño. En este acuerdo también se pide una mayor inversión en infraestructuras y un mayor impuesto sobre el carbono en toda Europa para desincentivar las inversiones en combustibles fósiles. Además de ayudar a impulsar el cambio hacia tecnologías menos contaminantes.

Henrik Henriksson, máximo representante de vehículos comerciales en la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) ha señalado la necesidad de «*trabajar todos juntos*» para hacer posible este cambio. Los fabricantes, al amparo de ACEA, están trabajando con el Instituto Potsdam para la Investigación sobre el Impacto del Cambio Climático. Financiado por el Estado de Alemania para investigar posibles tecnologías y enfoques.

Una de las áreas más difíciles de descarbonizar

Aunque países como Reino Unido ya han puesto fecha al final de los coches únicamente con motor de combustión, el profesor Johan Rockström, director del Instituto de Potsdam, cree que el reparto de mercancías es una de las áreas más difíciles de descarbonizar. Según Rockström, «*es la columna vertebral de cualquier sociedad en el mundo actual, pero tenemos que reconocer que depende mucho de los motores de combustión interna para transportar todos los bienes de cada industria*».

A día de hoy no parece que vaya a existir una tecnología que lo domine todo, sino que todo apunta a que habrá varias tecnologías bajas en emisiones coexistiendo en paralelo. Mientras que las baterías pueden funcionar mejor para furgonetas y camiones pequeños que se muevan mayoritariamente en áreas urbanas, los vehículos más pesados y de larga distancia tienen puesta la mirada apuntando más hacia el hidrógeno, sin dejar de lado los biocombustibles para reducir las emisiones a corto plazo.

Fuente: Híbridos y Eléctricos

[publicador 2020](#), [Cambio Climático](#), [Movilidad Sostenible](#), [Tecnología Baterías](#), [Camiones](#), [Combustibles Limpios](#), [Hidrógeno](#)

ESPECIFICACIONES