



## **La «Iniciativa Brennero Verde» apuesta por los eTrucks para aliviar el tráfico**

Madrid- 23.07.2026

- **Con la «Iniciativa Brennero Verde», MAN Truck & Bus, Dettendorfer Energy GmbH y otros socios impulsan el uso de eTrucks en la ruta del Brennero**
- **El camión eléctrico como solución rápida hasta la finalización del túnel de base del Brennero**
- **En función del uso, un eTruck ahorra hasta 95 toneladas de CO2 al año; con 300 vehículos diarios, el ahorro podría llegar a 28 000 toneladas anuales**
- **Reducción notable del ruido: durante la aceleración inicial, los eTrucks generan 12,6 dB menos y se perciben como casi la mitad de ruidosos que los camiones diésel**
- **La ausencia de motor de combustión y la recuperación de energía reducen las partículas y el material particulado fino**

**MAN Truck & Bus Iberia**  
Avd. De la Cañada, 52  
28 823 Coslada (Madrid)

**Si tiene preguntas, póngase en contacto con:**

Jean-Paul Ocquidant  
Tel.: +34 91 660 20 00  
[jeanpaul.ocquidant@man.eu](mailto:jeanpaul.ocquidant@man.eu)

Miryam Torrecilla  
Tel.: +34 91 660 20 00  
[miryam.torrecilla@man.eu](mailto:miryam.torrecilla@man.eu)

La nueva «Iniciativa Brennero Verde», impulsada por MAN Truck & Bus y Dettendorfer Energy GmbH en colaboración con socios de los sectores industrial, energético y de infraestructuras, está dando un impulso al despliegue de camiones eléctricos en la ruta del Brennero.

La protección climática ocupa claramente un lugar central. En comparación con un camión con motor diésel, cada eTruck permite reducir una media de unas 95 toneladas de CO2 al año, tomando como referencia un recorrido anual de 110 000 kilómetros. Con solo 300 vehículos al día, el ahorro potencial podría ascender hasta 28 000 toneladas de CO2 anuales, una cifra comparable a las emisiones de una localidad pequeña.

Esta nueva tecnología de propulsión no solo beneficia al clima, sino también a los residentes locales, gracias a una notable reducción de la

MAN Truck & Bus es uno de los fabricantes de vehículos industriales y de los proveedores de soluciones para el transporte líderes en Europa, con un volumen de negocio anual de unos 14 800 millones de euros (2023). Su cartera de productos incluye furgonetas, camiones, autobuses, motores diésel y de gas, así como servicios de transporte de personas y mercancías. MAN Truck & Bus es una empresa del GRUPO TRATON y emplea a más de 33 000 empleados en todo el mundo.



contaminación acústica. En la aceleración inicial, los camiones eléctricos generan 12,6 dB menos de ruido que los camiones diésel y, subjetivamente, se perciben como mucho más silenciosos, en concreto, la mitad de ruidosos. En una zona de valles angostos como la del Brennero, se trata de un factor clave para lograr una mayor aceptación pública. A esto se suma que los camiones eléctricos funcionan, en gran medida, sin emisiones locales, dado que las emisiones de partículas que generan los motores de combustión desaparecen por completo y el uso de la recuperación de energía en pendientes descendentes reduce el desgaste de los frenos.

«El Brennero es una prueba de resistencia para el transporte de mercancías en Europa y, al mismo tiempo, demuestra de forma tangible que la movilidad eléctrica en el transporte pesado puede contribuir de manera significativa a aliviar el problema del tráfico hoy en día —declara Dr. Frederik Zohm, miembro de la Junta Directiva de MAN Truck & Bus y responsable de Investigación y Desarrollo—. Hasta que se complete el túnel de base del Brennero, el camión eléctrico puede desempeñar un papel importante para mejorar la situación».

En este contexto, MAN Truck & Bus, Dettendorfer Energy GmbH y sus socios ponen en marcha la «Iniciativa Brennero Verde» con el objetivo de desarrollar el corredor del Brennero como un referente en la logística sin emisiones. Una iniciativa que no pretende competir con el tren, sino complementarlo. Hasta que finalice el túnel, este corredor será una alternativa rápida de transporte y, posteriormente, se utilizará para cubrir, entre otros, los flujos de tráfico que no puedan evitarse o desviarse a otros modos de transporte.

La iniciativa se considera parte de un sistema de transporte integrado. Se centra específicamente en el transporte de mercancías por carretera, que continuará siendo necesario en el futuro ante el continuo aumento del volumen de transporte. La expansión de las infraestructuras de recarga y de la capacidad de la red a lo largo del corredor de tránsito europeo es un requisito indispensable para poder ampliar el proyecto. La iniciativa se basa en las primeras experiencias prácticas llevadas a cabo con éxito.

«Para las empresas de logística, lo que cuenta en última instancia es la viabilidad práctica. Precisamente ahí es donde entra en juego la iniciativa: estamos demostrando que el transporte sin emisiones en la región alpina es positivo desde el punto de vista ecológico, pero también



económicamente atractivo; lo es en la actualidad y no dentro de diez años», explica Georg Dettendorfer, director general de Dettendorfer Spedition Ferntrans GmbH & Co KG, una empresa mediana dedicada a servicios logísticos en la Alta Baviera con cerca de 240 tractoras, así como director general de Dettendorfer Energy GmbH, una joint venture entre el proveedor regional de energía Energie Südbayern y Dettendorfer Spedition.

El uso de camiones eléctricos en el Brennero no solo beneficia al clima y los residentes locales, sino también a las empresas de transporte puesto que, con un kilometraje anual de unos 110 000 kilómetros, se puede conseguir un ahorro de costes considerable. A la vista de los actuales precios del gasóleo, los costes energéticos de los eTruck son aproximadamente un 40 % más bajos que los de los camiones diésel. La recuperación de energía en zonas alpinas aporta una ventaja adicional en términos de eficiencia: en la ruta del Brennero, el camión eléctrico es capaz de recuperar en los descensos una parte importante de la energía utilizada —hasta el 40 %— y, por consiguiente, reducir significativamente el consumo total de energía. A esto se añade un ahorro adicional de aproximadamente el 80 % en los peajes. En el caso de un camión eléctrico, el coste total de explotación (TCO) durante tres años es aproximadamente un 20 % más bajo que el de un camión diésel con las mismas prestaciones. Además, el uso de camiones eléctricos con batería refuerza la creación de valor local, ya que la energía se genera y se utiliza cada vez más a nivel regional.