

Conclusión nº 8

«Trabajaremos con la administración en la descarbonización del transporte y del comercio internacional en su conjunto. Ello incluye la reducción de emisiones de todos los medios de transporte, que deberán implementar fuentes de energía que generen menos emisiones, de las Aduanas, que deben eliminar el papel cuanto antes, y de todos los operadores de la cadena de suministro. Este es el compromiso del colectivo y también una exigencia de clientes y consumidores, por lo que todos debemos trabajar conjuntamente.

También reclamamos que esta descarbonización no genere efectos perjudiciales para el sector, destacando la necesidad de lograr que la iniciativa Emissions Trading System no sitúe nuestro país en situación de desventaja frente a nuestros competidores.»

La descarbonización del transporte de mercancías

La descarbonización de la actividad humana se ha convertido en el principal desafío al que se enfrentan los diferentes sectores económicos en el siglo XXI.

Las administraciones públicas, estatal y europea, marcan objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, pero a menudo no ofrecen soluciones concretas para alcanzarlos.

El transporte debe jugar su papel en esta revolución, pues es responsable de alrededor del 30% de las emisiones, y aunque ello incluye el transporte de pasajeros, la contribución del transporte de mercancías es muy relevante.

Hay varios aspectos sobre los que se puede incidir que redundan en una reducción sustancial de la emisiones:

- El uso de modos más eficientes: para el transporte a media y larga distancia resulta imprescindible la utilización del modo marítimo y del ferrocarril. Ambos generan

unas emisiones muy inferiores a la carretera, tanto por eficiencia energética, como por capacidad de carga. El resultado es que el CO₂ por tonelada transportada por ferrocarril y barco es entre 7 y 10 veces menor que la carretera.

- La digitalización: el uso de tecnologías de la información para interconectar de forma eficiente el flujo de información de los segmentos de la cadena de transporte, permite optimizar procedimientos, evitar esperas innecesarias y reducir trayectos en vacío.
- El uso de energías más limpias: es evidente que el uso del gasóleo en camiones se acaba y que habrá que encontrar una alternativa. Hay diferentes enfoques pero ninguna solución definitiva, ¿biofuel, hidrógeno, GNL? Parece que la electricidad tenga una cierta ventaja, pues acabará usándose en el transporte de personas y se pueden dar sinergias con el transporte de mercancías.

- La optimización de las infraestructuras existentes: la concentración de la actividad en una franja horaria relativamente estrecha provoca ineficiencias en el sistema de transporte, con una elevada congestión que provoca un aumento innecesario del consumo de combustible y consecuentemente un incremento de las emisiones de CO₂. Se debe apostar por una mayor flexibilidad para operar 24/7 todos los elementos de la cadena logística, incluyendo temas administrativos como la aduana.

A pesar de que FETEIA no puede incidir directamente en todos estos aspectos, sí resulta útil que desde la Federación se abogue por una apuesta clara hacia el transporte intermodal. Es evidente que el ferrocarril nunca podrá reemplazar el transporte por camión en corta distancia, tanto por coste como por flexibilidad, pero un uso combinado de ambos modos resultaría muy eficaz para reducir de forma significativa las emisiones.

Además, un efecto colateral del transporte intermodal es la disminución de tráfico de camiones en las carreteras que reduciría las condiciones de congestión y con ello se mejoraría la eficiencia en tiempo y consumo energético del transporte rodado, lo que ayudaría a reducir aún más las emisiones de CO₂.

El transporte intermodal no tiene por qué resultar negativo para el camión. De hecho traería ventajas a los conductores, pues aumentarían los trayectos de corta distancia y disminuirían los viajes largos. Así se limitaría la necesidad de dormir fuera de casa, mejorando la conciliación familiar para los conductores.

FETEIA también puede incidir en una priorización de las cadenas de transporte que supongan una reducción directa de las emisiones y para ello habría que impulsar que los operadores informen de las emisiones asociadas a los trayectos. Así se podría usar el criterio de

menores emisiones como indicador para elegir una ruta u otra.

A nivel legislativo, desde Europa se va a ampliar el llamado “Emission Trading Scheme” (ETS) para incluir el transporte por carretera y el transporte marítimo dentro de la gran estrategia de la iniciativa “Fit for 55” que pretende adaptar varias normas europeas para garantizar la consecución de los objetivos de reducción marcados en el “New Green Deal”.

A efectos prácticos implicará que habrá un límite máximo de emisiones para el transporte en cada país de la Unión, y ello forzaría de manera más directa a encontrar soluciones para disminuir las emisiones de CO₂, que pueden estar en la línea de los aspectos mencionados anteriormente.

España se encuentra en clara desventaja en comparación a otros países, puesto que no dispone de una conexión ferroviaria adecuada con el resto de Europa. A pesar de que por fin se están haciendo los deberes en relación a los corredores Mediterráneo y Atlántico a nivel nacional, el paso por el sur de Francia plantea dudas, pues el tramo Nimes-Montpellier-Perpignan requiere de cuantiosas inversiones por parte del estado francés para garantizar que los trenes de mercancías puedan circular sin interrupciones y con un mínimo de frecuencia. Estas inversiones están definidas ya pero el estado francés las coloca en un horizonte temporal muy lejano, entre 2034 y 2040.

Mientras se desbloquea el enlace ferroviario con Europa, podemos avanzar en apostar por el modo ferroviario a nivel nacional, potenciar la digitalización y seguir desarrollando una infraestructura de abastecimiento de electricidad para en un futuro cercano cambiar a energía 100% renovable.

Efrain Larrea,
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos MCRIT