

CONAMA 2022

CONGRESO NACIONAL DEL MEDIO AMBIENTE

Mercancías al tren

El fomento del tren para la
descarbonización del transporte



Autor Principal: Isabel Núñez Márquez (Transfesa Logistics)

Otros autores: Elena Hurtado Rubio y Cristina Novillo Ibañez (Transfesa Logistics)

ÍNDICE

1. Introducción
2. Objetivos
3. Factores de innovación
4. Posibilidades de réplica o transferencia
5. Resultados
6. Resumen
7. Bibliografía

1. Introducción

Según el último informe de Riesgos Globales 2022 del Foro Económico Mundial, la principal amenaza a la que se enfrenta la economía y la humanidad en los próximos 10 años es el fracaso de la acción climática.

Top 10 Global Risks by Severity

Over the next 10 years



Figura 1. Top 10 de riesgos globales por severidad. (Informe de Riesgos Globales 2022 del Foro Económico Mundial)

El cambio climático está generado principalmente por las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) derivado de las actividades humanas, destacando por su intensidad en emisiones el sector transporte, responsable de casi un 30% de los GEI en territorio nacional, según el último informe del Observatorio del Transporte y la Logística en España 2021.

De este, el transporte por carretera es claramente el actor principal de la movilidad de mercancías, que, según datos de la Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC), alcanzó en 2020 una cuota modal del 95,6 % (toneladas-kilómetro), frente a un 4,4 % ferroviario como se observa en el siguiente gráfico.

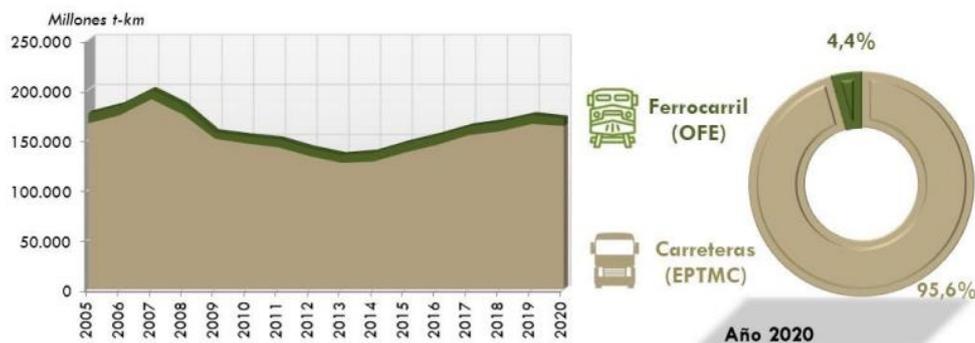


Figura 2. Cuotas modales del transporte de mercancías (millones de toneladas-kilómetro) en ámbito nacional para los modos terrestres. Año 2020 y evolución. (Elaboración propio del OTLE con datos de la EPTMC y del OFE. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)

Teniendo en cuenta que el camión emite hasta un 80% más GEI que el ferrocarril (100% si la tracción es energía eléctrica verde como sucede en España) y que es el protagonista absoluto de los transportes terrestres, no es de extrañar la contribución tan relevante a las emisiones a la atmósfera en nuestro país de la carretera, por lo que parece claro que un transvase de carga de esta a los raíles reduciría drásticamente la contribución del sector transporte al cambio climático.

Y con más razón frente a las predicciones de crecimiento del sector transporte de un 30% para 2030, que, si es asumido por la carretera siguiendo el modelo de transporte tradicional, aumentará en 80 millones de toneladas las emisiones europeas de CO₂ según el white paper de la Rail Freight Forward, alejando los resultados de los objetivos de los principales marcos de referencia en acción climática como el Acuerdo de París o el Green Deal.

Ante esto, gobiernos y empresas deben pasar del compromiso a la acción y hacer cumplir, promulgar o invertir en medidas efectivas de adaptación y mitigación del sector transporte frente al cambio climático, así como establecer una ruta clara y sólida en la transición hacia una economía neutra en carbono.

De esta manera, Transfesa Logistics asume su papel transformador frente a este reto global y lanza una campaña que posicione al ferrocarril como solución para la descarbonización del sector y la lucha ante la emergencia climática, invitando a unirse al proyecto a los diferentes actores que pueden generar el necesario cambio: operadores, clientes, administración pública, puertos, organizaciones que luchan contra el cambio climático y la sociedad en general, en modalidades de patrocinador y colaborador.

Y así, el embajador de la campaña, el contenedor verde de MERCANCIAS AL TREN, se va situando en los principales puntos de la península ibérica, organizando en torno al mismo eventos, reuniones y conferencias donde los actores enumerados anteriormente interactúan, se despiertan conciencias sobre el impacto del transporte en el cambio climático y se trazan estrategias para visibilizar al tren como parte de la solución y generar el cambio, animando finalmente a dejar una firma apoyando la campaña a través de la página web. www.mercanciasaltren.com

La campaña ya ha pasado por los siguientes destinos: Valencia, Alicante, Barcelona, Málaga (Rail Live) y La Rioja. Los siguientes destinos a los que se quiere llevar el contenedor son Zaragoza, Algeciras, Burgos, Murcia, Pamplona y otros destinos que seguro se irán sumando a esta campaña.



Figura 3: En la feria de Rail Live, la presidenta de Adif, María Luisa Domínguez, el consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, David Pérez García, el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre Prados y la consejera de fomento, infraestructuras y ordenación del territorio de Andalucía, Marifrán Carazo Villalonga.

En esta iniciativa, un grupo de organizaciones entre las que se encuentra Transfesa Logistics, se han sumado a la campaña iniciada en Alemania por la empresa DB Cargo para impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril. “Mercancías al tren” es como se llama este proyecto en España, que se ha desarrollado en el marco del Año Europeo del Ferrocarril celebrado durante el 2021 y que busca concienciar tanto a las instituciones públicas, como al sector empresarial y a la sociedad en general de la importancia de trasladar carga de la carretera al tren para reducir las emisiones del sector transporte que es el responsable de un 27,5 % de las emisiones totales en nuestro país según el último informe anual del Observatorio del Transporte y la Logística en España (2020) de marzo de 2021.



Figura 4. Colaboradores Mercancías al tren.

2. Objetivos

En este contexto los objetivos pretendidos son:

Objetivo general: Generar conciencia sobre el impacto que el sector transporte tiene sobre el cambio climático (principal generador en España de GEI con casi un 30%) y el papel que tiene el ferrocarril como solución para lograr la descarbonización del mismo, acelerando así la transición justa.

Objetivos específicos: En España, el 96% de la cuota de transporte de mercancías es asumida por la carretera, con el tremendo impacto en emisiones de GEI que esto tiene, frente a un 4% asumido por el ferrocarril a pesar de que este genera hasta un 80% menos emisiones, llegando incluso a cero en los tramos electrificados que en España se alimentan con energía verde.

Teniendo en cuenta que el sector transporte es el principal emisor de GEI y por lo tanto el mayor responsable del cambio climático en el país y que este con respecto a las mercancías es fundamentalmente generado por los camiones, con un porcentaje de emisión muy superior al del tren (entre un 80-100%) queremos proponer a través de esta campaña, un trasvase de la carga de la carretera a los raíles para distancias medias y largas. Se cree que la solución para descarbonizar el sector transporte es impulsar al ferrocarril mediante un planteamiento intermodal de movimientos de cargas vertebrado en el tren como medio de transporte más sostenible y ¿lo mejor de todo? que esta solución ya está aquí, disponible para su uso.

Por ello, en este contexto se pretende:

- Permitir a las empresas que sus cadenas de suministro sean lo menos contaminantes posible.
- Facilitar la logística respetuosa con el clima.
- Combinar el ferrocarril y la carretera de forma inteligente.
- Dar a conocer y concienciar sobre las ventajas ambientales del transporte de mercancías por ferrocarril a la sociedad.
- Generar debate en torno al ferrocarril.
- Conseguir apoyo institucional y empresarial a la campaña.

3. Factores de innovación

Ambientales: El contenedor de Mercancías al tren no solo lleva la sostenibilidad en su exterior con su mensaje, sino que la pintura que lo recubre hace que se purifique el aire del lugar en el que se encuentre instalado gracias a un proceso de fotocatalisis que genera un proceso de oxidación que elimina contaminantes como los NO_x (óxido de nitrógeno, combustión de vehículos), SO_x (óxido de azufre, combustión de carbón) o COVs (compuestos orgánicos volátiles).

Sociales: El contenedor acoge una exposición en su interior, para hacer llegar su mensaje a través de unas pantallas con los datos más relevantes y la proyección de una película con una clara llamada a la acción.

Económicos: El proyecto se financia con la contribución de sus patrocinadores.

4. Posibilidades de réplica o transferencia

Este proyecto se puede replicar tanto a nivel nacional como internacional. De hecho, la idea originaria surgió en Alemania, de manos del accionista DB, compañía líder internacional en transporte y logística. Si se quiere replicar esta idea, el interesado podría ponerse en contacto con DB Cargo o con Transfesa Logistics y se le pasaría toda la información y conocimientos para su réplica, ya que se entiende que, a mayor difusión, mayor impacto y logro.

5. Resultados

Los resultados alcanzados a través de este proyecto se pueden englobar dentro de los siguientes impactos:

Gran impacto institucional y empresarial: Se están llevando a cabo encuentros privados y públicos entre los patrocinadores y autoridades en la que se habla sobre los frenos que hay para impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril y cómo trabajar para solventarlos. Se ha contado con personalidades como la eurodiputada Inmaculada Rodríguez Piñer, Xavier Flores, secretario de estado de infraestructuras, Ximo Puig presidente de la Generalitat Valenciana, David Pérez como consejero de transportes de la Comunidad de Madrid, Marifrán Carazo Villalonga consejera de fomento, infraestructuras y ordenación del territorio de la Junta de Andalucía, etc.

Impacto mediático: Por la magnitud de los datos, son más de 100 los medios que se están haciendo eco de la campaña, como RTE, RNE, El Economista, El País, Europa Press, la Cope, etc.

Impacto social: La iniciativa a nivel global ya ha recogido 27.453 firmas y son incontables las visitas realizadas por la ciudadanía al contenedor verde.



Figura 5: Presentación de la campaña en Valencia con la presencia entre otros de Inmaculada Rodríguez Peñero del Parlamento Europeo, Joaquín del Moral director general de Renfe Mercancías, Josep Vicent Boira el comisionado del Gobierno para el Desarrollo del Corredor Mediterráneo y la Vicealcaldesa de Valencia, Sandra Gómez.



Figura 6: Mercancías al tren en Alicante con Ximo Puig, presidente de la Comunidad Valenciana.



Figura 7: Dentro del contenedor, donde se muestra la exposición de la campaña en Barcelona, con la presencia del secretario de estado de Infraestructura, Xavier Flores, el presidente del Port de Barcelona e Idoia Galindo CEO de Transfesa Logistics.

6. Resumen

El proyecto objeto de la solicitud implicará el desarrollo de nuevos tráficos ferroviarios, trasladando carga de la carretera a los raíles y haciendo crecer la cuota modal ferroviaria en línea con los objetivos marcados desde Bruselas y traspuestos a la regulación nacional a través de la futura Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del transporte.

Transfesa Logistics apuesta de manera firme por la lucha contra el cambio climático, uno de los principales retos a los que se enfrenta la humanidad, y asume un papel de liderazgo en la transición hacia un modelo de transporte bajo en emisiones, realmente necesario dado que es el sector nacional con mayor producción de CO₂.

Transfesa Logistics por propósito corporativo, asume un compromiso firme con la reducción de las emisiones propias y la de sus clientes, contribuyendo de manera significativa a la descarbonización del sector transporte y a la huella de carbono del ciclo de vida de los productos transportados, en línea con los objetivos climáticos marcados por el Acuerdo de París o el Green Deal.

El modelo de negocio de Transfesa Logistics está demostrando grandes resultados en la reducción de emisiones asociadas al transporte de mercancías y no necesita de desarrollo tecnológico futuro, sino que puede aplicarse en el presente, siendo una solución ya disponible y la mejor alternativa al transporte por carretera, un 80% más intensiva en términos de emisiones de gases de efecto invernadero.

7. Bibliografía

30 by 2030 Rail Freight strategy to boost modal shift. European rail freight visión 2030. Obtenido de https://www.railfreightforward.eu/sites/default/files/usercontent/white_paper-30by2030-150dpi6.pdf

McLennan, Marsh ; Group, SK; Insurance Group, Zurich;. (2022). *The Global Risks Report 2022, (World Economic Forum (ed);17th ed.). World Economic Forum*. Obtenido de <https://www.weforum.org/reports/global-risks-report-2022>

Mercancías 30. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Ed. mayo 2022. Obtenido de https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/OTLE/elementos_otle/Informe_anual_2021.pdf

Observatorio del Transporte y la Logística en España. Informe Anual 2021. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Ed. mayo 2022. Obtenido de https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/OTLE/elementos_otle/Informe_anual_2021.pdf