

Nuria Lacaci

secretaria general de ACE (Asociación de Cargadores de España)

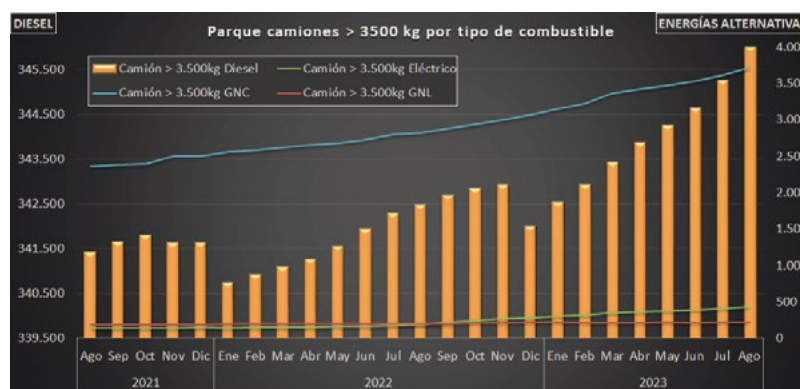
Situación y claves de futuro de la descarbonización 2030

Los cargadores tenemos muchas esperanzas puestas en el hidrógeno, pero, tanto la producción de vehículos como los numerosos proyectos de producción de hidrógeno, se encuentran aún en una fase muy preliminar.

El 2030 marcará uno de los hitos en la senda de la descarbonización del transporte de mercancías. Quedan solo siete años para que el sector reduzca sus emisiones hasta unos valores que no sabemos si son el resultado de una reflexión consciente de la Unión Europea sobre el desarrollo de la tecnología de vehículos, combustibles y redes de recarga, teniendo en cuenta la viabilidad económica del cambio, o si se ha puesto esa fecha para que la tecnología de vehículos, combustibles y redes de recarga vayan con la lengua fuera para alcanzar los objetivos, ya sean éstos económicamente viables o no. El tiempo lo dirá. Mientras tanto, los cargadores, como prescriptores de muchas de las soluciones que se desarrollan aguas abajo, tenemos la responsabilidad de seleccionar un modo de transporte, una ruta, un tipo de vehículo o un combustible con menor impacto ambiental.

El transporte por carretera es un gran emisor de CO₂ y un modo prioritario para descarbonizar. La Comisión Europea ha establecido para 2023 una reducción del 45% de las emisiones de CO₂ para los vehículos pesados nuevos. La realidad, que siempre es tozuda, hace que, a siete años del objetivo, nuestro parque de camiones de más de 3.500 kg este formado por un 98,7% diesel, un 1,06% GNC, un 0,12% eléctrico y un 0,06% de GNL.

A pesar de que la electrificación está siendo una de las principales tendencias en la descarbonización de la movilidad de pasajeros, serán necesarias baterías de mayor capacidad y redes de carga rápida, para que el vehículo pesado eléctrico sea una alternativa en largas distancias.



Los cargadores tenemos muchas esperanzas puestas en el hidrógeno, pero, tanto la producción de vehículos como los numerosos proyectos de producción de hidrógeno, se encuentran aún en una fase muy preliminar.

En consecuencia, si los cargadores queremos contribuir al objetivo de descarbonización 2030 tenemos que considerar seriamente el cambio modal o, mejor dicho, el cambio a una intermodalidad eficiente y sostenible que permita retirar camiones de la carretera.

Para el transporte marítimo, la iniciativa FuelEU Maritime limita las emisiones de los buques un 6% a partir de 2030. Para dar respuesta a esta exigencia, las navieras están construyendo nuevos barcos, propulsados, sobre todo, con metanol. También a partir del 2030, los buques atracados en puerto solo podrán utilizar energía eléctrica, suerte que para ello cuentan con el respaldo de los puertos, que suelen ser un buen compañero de viaje.

Con la iniciativa 'ReFuelEU Aviation', el transporte aéreo tendrá que incorporar un 6% de combustibles de aviación sostenibles (SAF) en 2030. El problema es

que hoy en día el SAF es un unicornio. Su volumen disponible en todo el mundo es muy limitado, y entre tres a seis veces más caro que el queroseno. Para potenciar la producción y reducir los costes, en lugar de garantizar el acceso a la financiación y facilitar las inversiones, a Europa se le ha ocurrido establecer un etiquetado medioambiental para que sea el pasajero el que seleccione vuelos más ecológicos. No olvidemos que el 90% de la carga aérea se mueve en la bodega de aviones de pasaje.

Y llegamos al transporte ferroviario. A pesar del historial que este modo tiene en nuestro país, el ferrocarril está haciendo los deberes para dar respuesta al necesario cambio modal. El Plan Mercancías 30 tiene el objetivo de incrementar la cuota ferroviaria del 3,7% actual hasta el 10% en 2030. ADIF lleva muy adelantadas las actuaciones para la puesta en marcha de quince corredores para servicios de Autopista Ferroviaria, que entrarán en servicio entre 2023 y 2025 y tienen como objetivo subir los camiones al tren, trasladando tráfico de mercancías que actualmente se realizan por carretera hacia modos más sostenibles como el ferrocarril. ■