

El Tren de Noé, una iniciativa europea para dar a conocer las ventajas medioambientales del transporte ferroviario de mercancías

Una nueva arca contra el cambio climático





El tren de Noé, que con sus cerca de 200 metros de longitud se ha convertido en la obra de arte móvil más grande del mundo, es una iniciativa europea que busca impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril llamando la atención sobre la eficacia de este medio en la reducción de emisiones contaminantes.

Si, según el relato bíblico, Noé y su arca consiguieron salvar las especies del planeta de la gran extinción que significó el diluvio universal, ¿qué sería preciso hacer hoy para evitar la seria amenaza que para la pervivencia de muchas de las especies está suponiendo el cambio climático? Quizá, en primer lugar, sin duda, tomar conciencia de las graves consecuencias de esa amenaza. Y luego, de modo cada vez más apremiante, actuar. Precisamente, para ayudar en esa toma de conciencia, un grupo europeo de operadores de transporte de mercancías por ferrocarril ha sumado esfuerzos y ha puesto en marcha la iniciativa denominada el Tren de Noé, cuyos vagones han sido pintados por artistas urbanos de prestigio de los distintos países participantes.

► El tren de Noé estacionado en la estación de Francia (Barcelona) y, al lado, en el momento de partir de la estación polaca de Katowice.





El Tren de Noé, que ha sido transportado en nuestro país por Renfe Mercancías, llegó a la estación madrileña de Príncipe Pío el pasado 5 de septiembre. Allí permaneció cinco días antes de trasladarse a la estación de Francia, en Barcelona, donde también se pudo visitar entre los días 13 y 15 de septiembre. El tren forma parte de una amplia campaña de concienciación puesta en marcha por la alianza Rail Freight Forward (RFF), formada por 16 empresas europeas especializadas en el transporte de mercancías y en la que está integrada Renfe Mercancías. Uno de los

principales objetivos de la campaña es divulgar y hacer ver las enormes ventajas de ahorro energético, medioambientales y económicas que comporta la utilización del tren y, más concretamente, como sistema para el transporte de mercancías. En España, las empresas Transfesa Logistics y Captrain España también colaboran con Renfe Mercancías en la iniciativa. Tras su periplo por Europa uno de los vagones será embarcado con destino a Chile, donde está previsto que una empresa ferroviaria chilena tome el testigo de la iniciativa.

► Dos de los vagones del tren pintados con especies amenazadas en Europa.





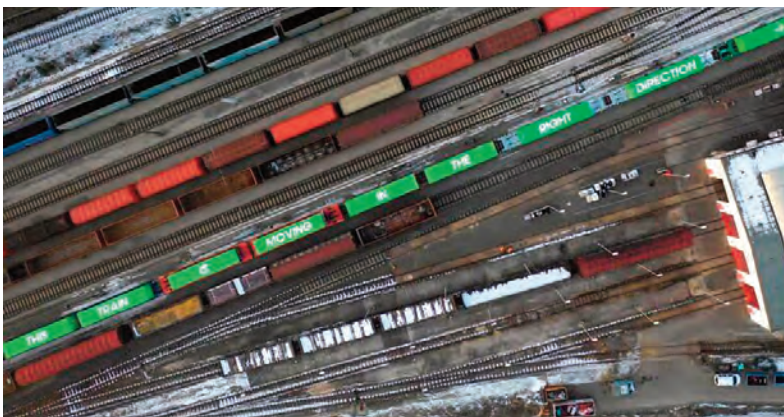
► El tren de Noé en la estación belga de Schaebeek y, debajo, a vista de pájaro.

Reducción de emisiones

El Tren de Noé partió de la ciudad polaca de Katowice el pasado 14 de diciembre de 2018, tras la clausura allí de las jornadas de la 24 Conferencia Mundial sobre el Clima (COP24), impulsada por la ONU con el objetivo de profundizar en los Acuerdos de París de 2015 (COP21) sobre cambio climático. A raíz de esa cumbre de París (COP21), la Unión Europea acordó promover una amplia serie de iniciativas dirigidas a lograr que el incre-

mento medio de la temperatura en el planeta se mantenga dentro de unos márgenes no superiores a 1,5 °C respecto a los niveles preindustriales. El transporte, como responsable de alrededor de la tercera parte de todas las emisiones contaminantes a la atmósfera, fue señalado como uno de los sectores prioritarios en los que intervenir, incentivando la descarbonización y mejorando su eficacia mediante la sustitución de fuentes de energía derivadas del petróleo por otras más limpias.

Tras partir de Katowice y antes de llegar a Madrid, el Tren de Noé ha recorrido diversos países y ciudades europeas, entre otras: Viena, Berlín, París, Bruselas, Roma, Múnich y Luxemburgo. El Tren de Noé está formado por contenedores pintados con imágenes de animales representativos de distintos ecosistemas cuya supervivencia se halla hoy en peligro. Los contenedores que forman el tren han sido pintados por artistas urbanos de todos los países involucrados en la iniciativa. En el caso de España, Renfe Mercancías ha sumado al tren dos contenedores pintados por Sabe y Misterpiro, dos artistas urbanos españoles de reconocido prestigio.



La campaña iniciada con el Tren de Noé busca poner en valor el uso del tren como medio de transporte y dar a conocer sus múltiples ventajas frente a otros modos más contaminantes. En especial, frente a la carretera, la importante reducción de emisiones contaminantes que conllevaría un au-

mento en Europa de la cuota del ferrocarril. Así, se estima que incrementando tan solo un 12% más su cuota modal, desde el 18% actual hasta el 30% en la próxima década, se evitaría la emisión de unos 290 millones de toneladas de CO2 a la atmósfera.

Tortuga, quebrantahuesos, urogallo y lince en el Tren de Noé

Los operadores de transporte ferroviario Renfe Mercancías y Transfesa Logistics se sumaron a la campaña del Tren de Noé con dos vagones pintados por los artistas urbanos Misterpiro y Sabek. Misterpiro, con una sólida trayectoria a sus espaldas, entre la que destacan las pinturas que decoran las paredes del World Trade barcelonés, pintó uno de los vagones escogiendo para ello dos de las especies de nuestra fauna que afrontan desde hace ya bastante tiempo un grave riesgo de desaparición como consecuencia de las múltiples amenazas que pesan sobre sus ecosistemas más característicos: una tortuga y un quebrantahuesos. En la obra se aprecian claramente los rasgos más distintivos de su estilo y de sus técnicas, con las que ha logrado fusionar la viveza y tersura colorista del spray junto a la suavidad tonal de la acuarela. La personalidad de su estilo se hace especialmente patente en la mezcla de colores, una gama que va desde los rojos más cálido hasta los azules y turquesas más eléctricos.



Misterpiro explicó así la satisfacción que le ha supuesto participar en la pintura del vagón: “ha sido un honor que me hayan pedido que colabore en este proyecto. Creo que es muy importante concienciar a la sociedad sobre este tipo de cuestiones que afectan al medio ambiente y, por lo tanto, a todos los que vivimos en el planeta. Para mí, además, ha sido todo un reto pintar sobre la superficie de un vagón de carga que me ha permitido recrearme en mi faceta menos abstracta”.

En el segundo de los vagones, un urogallo y un lince fueron las otras especies amenazadas elegidas por el artista madrileño Sabek. Sus pinturas ponen una vez más de manifiesto su habilidad en la composición y la sabia utilización de una amplia gama cromática en la que predominan los verdes, ocre y azules, con clara inspiración en la naturaleza. Habitado a representar animales con una fuerte carga simbólica, sus características siluetas negras se acompañan de otros elementos –hojas, gotas, ondas– que refuerzan los contrastes y la sensación de profundidad en sus murales.

Para Sabek, creador, entre otras, de obras como los murales en La Tabacalera de Madrid, su intervención en uno de los vagones del Tren de Noé le ha deparado una nueva oportunidad de expresar sus inquietudes más personales: “Para mí ha sido un placer participar en este proyecto, intentando promover el transporte renovable en un discurso tan necesario en la actualidad, me parece una iniciativa valiente e ingeniosa trabajando con los animales, algunos en peligro de extinción”.

► El tren de Noé ha recibido una cálida acogida a su paso por las principales capitales europeas



Cuantificando el ahorro

En términos de rentabilidad, el transporte por ferrocarril, tanto de mercancías como de viajeros, supone una serie de ahorros cuantificables que comprenden desde la emisión de gases contaminantes a la atmósfera, el consumo energético, la siniestralidad, la contaminación acústica o hasta una menor saturación del tráfico en carretera. Así, las externalidades positivas, el ahorro que hasta 2030 generaría el transporte ferroviario de mer-

cancías en Europa si contara con una cuota modal del 30%, alcanzaría en total la nada despreciable cantidad de 100.000 millones de euros. Buena parte de ese ahorro sería posible porque, gracias al mayor uso del ferrocarril, se consumiría seis veces menos energía y, además, se reducirían las muertes por accidentes de tráfico, ya que el ferrocarril ocasiona 85 veces menos accidentes que la carretera. Además, su contribución en 290 millones de toneladas de dióxido de carbono menos emitidas a la atmósfera, supondría otros casi más de 8.400 millones de euros de ahorro en costes de derechos de emisión de carbono en el mercado actual.

Comparativamente, en términos absolutos, el ferrocarril entraña unos costes por factores externos cifrados en torno a ocho euros cada mil kilómetros por tonelada transportada, mientras que el de la navegación fluvial se calcula en torno a los once euros, frente a unos 34 euros para los camiones de gran tonelaje y cerca de 145 euros los del camión ligero.

Con una cuota a nivel mundial estimada en torno al 7%, el transporte de mercancías por ferrocarril emite en el planeta menos del 2 por ciento del total de gases de efecto invernadero del total del transporte. Ello se debe a que hoy el ferrocarril eléctrico representa más de un 70 por ciento y permite implementar energías renovables sin necesidad de cambiar de tecnología.





►Detalle de los vagones pintados por los artistas urbanos españoles Misterpiro y Sabek (debajo).

En este contexto, la política de Responsabilidad Social Corporativa de Renfe se encuentra alineada con la agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible auspiciados por la ONU, en especial con los que se enuncian con los números 7 y 13: Energía asequible y no contaminante y Acción por el Clima respectivamente.

Incrementar la cuota del transporte ferroviario en Europa hasta el 30% supondría un ahorro de casi 100.000 M€ hasta 2030

La cuota modal del ferrocarril en el transporte de mercancías se sitúa actualmente en el 18% en Europa, y en España apenas supera el 4%. Según se anticipaba ya en el Libro Blanco del Transporte en Europa, elaborado por la Comisión Europea en 2011, el sistema de transporte no es sostenible: “si pensamos en los próximos cuarenta años, es evidente que el transporte no puede desarrollarse por la misma vía. Si nos quedamos con el planteamiento de *business as usual*, la dependencia del crudo

del transporte podría seguir siendo algo inferior al 90% (3), con fuentes de energía renovables que superasen solo de forma marginal el objetivo del 10% establecido para 2020. Para el año 2050, las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) procedentes del transporte seguirían estando una tercera parte por encima de su nivel de 1990. Los costes de la congestión aumentarán en cerca del 50% para 2050. El desequilibrio de accesibilidad entre las zonas centrales y periféricas se hará más marcado. Seguirán aumentando los costes sociales de los accidentes y del ruido”.





► El tren de Noé, con sus casi 200 metros de contenedores, se ha convertido en la obra de arte móvil más grande del mundo.

Hoy, la propia Comisión de la UE estima que en la próxima década el transporte general de mercancías se va a incrementar un 30%. Desarrollar nuevas alternativas a los modos de transporte más contaminantes es, pues, una necesidad cada vez más apremiante.

Por lo que concierne a España, como se puso de relieve en la presentación del Tren de Noé aún es mucho el camino por recorrer. En 2018, Renfe Mercancías transportó 18,4 millones de toneladas de carga lo que supuso un ahorro de costes externos de 258 millones de euros. La mayor parte de estos ahorros, 204 millones (el 75,9%) corresponden a la tracción eléctrica. También la tracción diésel genera ahorros en concepto de externalidades: 53,8 millones, un 24% del total.

En cuanto la emisión de gases de efecto invernadero, la actividad de Renfe Mercancías evitó la circulación de 4.800 camiones diarios y la consiguiente emisión a la atmósfera de 404.924 toneladas de CO₂. En términos de ahorro energético,

la aportación de Renfe Mercancías fue de 1.631 GWh, una cifra similar al consumo eléctrico de todos los hogares de una población de 1,4 millones de habitantes (similar a la de la Región de Murcia). Según destacó el presidente de Renfe Mercancías, Abelardo Carrillo, durante el acto de presentación del tren de Noé el objetivo, en el caso de nuestro país “a muy largo plazo”, debe ser “situar la cuota modal del ferrocarril en España entre un 10% y un 15%. Eso sería lo ideal”.

En el mundo, el transporte de mercancías por ferrocarril, que cuenta con una cuota de mercado del 7%, emite menos del 2% de gases de efecto invernadero del total del transporte. Por lo que respecta al tipo de energía, el ferrocarril electrificado representa más de un 70% en el mundo y cuenta con la ventaja de poder implementar energías renovables sin necesidad de cambiar de tecnología.

Antonio Recuero / Fotos: Rail Freight Forward