

¿Qué medidas se pueden adoptar para optimizar la *descarbonización* de la cadena de suministro alimentario?

CHRISTOPHE GRISON Y FRANCK TIVIERGE

Si bien Francia se ha comprometido a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 55 % para 2030 con respecto a los niveles de 1990 y a alcanzar la neutralidad en carbono para 2050, las emisiones de GEI generadas por las actividades logísticas (más allá del mero transporte de mercancías y productos alimenticios) representarán, según la ADEME, el 16 % de las emisiones francesas de GEI en 2022, y se componen de cuatro elementos principales: el transporte de mercancías dentro del país (73 % de las emisiones de GEI relacionadas con la logística); los desplazamientos en coche de los hogares para ir de compras (14,3 %); el almacenamiento en instalaciones logísticas (5,6 %); la fabricación de envases industriales y comerciales (7,2 %). El sector agroalimentario representa el 28 % de los flujos de transporte de mercancías en Francia en toneladas-kilómetro. ¿Cómo podemos afrontar el reto de descarbonizar la cadena de suministro alimentaria?

Numerosos obstáculos a la descarbonización

En Francia, el transporte por carretera y el gasóleo dominan la recogida y el transporte de productos alimenticios, generando elevadas emisiones de GEI. El retraso en la electrificación de los vehículos pesados de mercancías y la insuficiente madurez de los sistemas de propulsión alternativos (GNV, B100 o hidrógeno) están frenando la descarbonización del sector. El cálculo de las emisiones de GEI relacionadas con la logística es complejo. Además, es necesario estabilizar y clarificar el sistema fiscal para que los actores del sector puedan planificar a largo plazo. Por otra parte, durante los últimos 40 años se ha dado prioridad al transporte por carretera y al transporte de pasajeros en detrimento del transporte ferroviario y fluvial de mercancías, que adolecen de infraestructuras obsoletas. La naturaleza específica de los productos (en particular su perecibilidad) aumenta la complejidad. Por último, los residuos y los envases emiten cantidades significativas de GEI: solo se recicla el 26 % de los envases de plástico. La cadena de suministro alimentaria se ha vuelto, por tanto, más compleja y las distancias recorridas han aumentado, lo que ha incrementado las emisiones de GEI, a pesar de que las tiendas locales y las redes de distribución tienden a crecer.

¿Cómo se puede descarbonizar la cadena de suministro alimentaria?

A la luz de estas conclusiones, el CESE demuestra que existen herramientas y margen de actuación que, en algunos casos, no requieren presupuestos adicionales. Es posible acelerar la descarbonización activando palancas complementarias: puesta en común de recursos, descarbonización de la flota de vehículos, desarrollo de la combinación energética (en particular la electrificación), transferencia modal, optimización de los flujos y de la carga de los camiones, ordenación del territorio equilibrada, relocalización y reindustrialización, racionalización de la ubicación de los almacenes, simplificación y optimización de la cadena de suministro, medidas que se extiendan hasta la última milla, reducción de los envases y diseño ecológico, y gestión de residuos.

La movilización de todas las partes interesadas (autoridades públicas, empresas, consumidores, etc.) contribuirá a impulsar el progreso.

De media, los alimentos y bebidas que consumimos recorren 1 400 km dentro de Francia (ADEME).

En Francia, la cuota modal del transporte de mercancías por ferrocarril y por vía fluvial es del 9-10 % y del 1-2 %, respectivamente, frente al 15 % y el 7 % en Europa.

(SDES - SNCF - VNF)

¿Qué medidas se pueden adoptar para optimizar la descarbonización de la cadena de suministro alimentario?

OPINIÓN

Comprender mejor y supervisar las emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo de toda la cadena de suministro alimentario

- Estandarizar el método de cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo de toda la cadena de suministro alimentario
- Llevar a cabo un estudio detallado en colaboración con la ADEME, el CEREMA y las partes interesadas

Reducción de las emisiones relacionadas con el transporte: abandonar los combustibles fósiles

- Fomentar y acelerar, en última instancia, la transición hacia un mix energético dominado por la electricidad
- Crear sectores industriales específicos: la fabricación de baterías eléctricas, camiones y embarcaciones de navegación interior
- Implantar una red suficiente de puntos de recarga rápida
- Fomentar el uso transitorio —y, en última instancia, para las rutas logísticas más difíciles de electrificar— de biocombustibles derivados de residuos, producidos localmente y sin afectar a la producción alimentaria
- Desarrollar infraestructuras para el repostaje de estos biocombustibles de forma específica y planificada
- Modernizar la infraestructura ferroviaria y fluvial, promover el cambio modal y desplegar una red de centros multimodales en todas las regiones Eximir del pago de peajes ferroviarios al sector público
- Garantizar una financiación pública estable de al menos 500 millones de euros al año mediante una ley de planificación decenal para regenerar la infraestructura ferroviaria dedicada al transporte de mercancías

Reducir las emisiones de los centros logísticos y los almacenes, y apoyar a los comercios locales

- Garantizar que las partes interesadas cumplan los requisitos del decreto

sobre el sector terciario; poner en marcha programas a través de las regiones para optimizar la ubicación y la descarbonización de los centros logísticos

- Instalar paneles solares en los tejados de los nuevos almacenes de la cadena de suministro alimentario de más de 5 000 m², salvo que sea técnicamente imposible
- Apoyar a los comercios locales, las iniciativas de cadena de suministro corta y la venta directa

Reducir las emisiones asociadas a la producción de envases y a la gestión de residuos

- Hacer de la descarbonización de los envases una herramienta para la reindustrialización regional
- Intensificar la lucha contra el desperdicio de alimentos (cumplimiento de las obligaciones y sensibilización)

Organizar acuerdos contractuales entre las partes interesadas de las comunidades locales para garantizar una mayor sostenibilidad

- Optimizar la logística según el tipo de producto:
 - productos de larga duración: permitir plazos de entrega más flexibles, reducir la frecuencia de reposición, agrupar y consolidar los pedidos
 - productos con fecha de caducidad: reducir el número de rutas de reparto y las distancias recorridas, optimizar la carga de los vehículos
- Dar prioridad al almacenamiento frente al suministro «justo a tiempo» desde el punto de vista contable y considerar la posibilidad de ampliar las fechas de caducidad cuando la vida útil real de los productos lo permita
- Movilizar los 17 mercados de interés nacional (MIN) para consolidar aún más los flujos y agrupar el almacenamiento, y animar a los transportistas y mayoristas a cambiar a otros modos de transporte

LOS PONENTES

Christophe Grison

christophe.grison@lecese.fr • (33)6 03 98 29 20

Es agricultor y preside el Grupo de Cooperación del CESE. Es miembro de la Comisión de Asuntos Regionales, Agricultura y Alimentación, donde representa al sector de las cooperativas agrícolas.

Franck Tivierge

franck.tivierge@lecese.fr • (33)6 87 31 21 80

En su calidad de secretario nacional de la Federación Agri-Agro de la CFTD y miembro del grupo de la CFTD, forma parte de la Comisión de Regiones, Agricultura y Alimentación.