La Cátedra BP desarrolla un modelo de eficiencia energética en el transporte - Levante de Castelló - 13/01/2016

La Cátedra BP desarrolla un modelo de eficiencia energética en el transporte

▶ Los especialistas apuestan por derivar la actividad hacia un medio de locomoción menos contaminante

LEVANTE DE CASTELLÓ CASTELLÓ

■ La Cátedra BP de Ahorro y Eficiencia Energética de la UJI ha desarrollado un modelo para la evaluación de políticas de mejora de la eficiencia energética en el sector del transporte en el que se distingue entre el transporte de pasajeros y el transporte de mercancías.

Con este modelo se pueden analizar los resultados, tanto en la variación del consumo energético como en la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero, de la aplicación de políticas energéticas como por ejemplo el fomento del transporte de mercancías por ferrocarril, la introducción de los biocombustibles, el desarrollo del vehículo eléctrico o la aplicación de un gravamen a los vehículos más contaminantes. El modelo permite la evaluación a priori de cada una de las políticas energéticas por lo que es de utilidad para determinar aquellas políticas de mayor eficacia y desestimar las que puedan tener poca influencia sobre el consumo.

El sector del transporte es el principal consumidor de energía primaria en España acercándose al 40 % del total. Tanto la actividad del transporte de pasajeros como de mercancías se caracteriza por realizarse básicamente por carretera. «El transporte de pasajeros mediante vehículos particulares supone en la actualidad el 81 % del total mientras que el transporte de mercancías por carretera supera el 90 %. Esta elevada dependencia de la carretera tiene como consecuencia un elevado consumo energético específico (por unidad de actividad de transporte) si nos comparamos con otros países europeos», destaca Enrique Belenguer, director de la Cátedra BP de Ahorro y Eficiencia Energética de la UJI.



Coche eléctrico en un punto de recarga. LEVANTE-EMV

Para reducir el consumo energético del sector se puede actuar reduciendo la actividad total (número de pasajeros o número de mercancías transportadas), mejorando la eficiencia energética de los vehículos o modificando la distribución de los modos de transporte. «Esta última opción es la que puede ofrecer mayor potencial de ahorro si la actividad consigue desplazarse de modos de transporte menos eficientes a otros más eficientes o menos contaminantes».