

2013-16

# LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA EN EL TRANSPORTE



Francia ha comprometido en el marco europeo a reducir en un 20% sus emisiones de Gases del Efecto Invernadero de aquí al 2020, con relación a las emisiones en 1990 y a alcanzar el "factor 4" de aquí al 2050. En la Ley POPE de 2005, hace de la lucha contra el cambio climático una prioridad de la política energética precisando que la misma tiene por objetivo reducir en un 3% al año las emisiones de Gases del Efecto Invernadero en nuestro país. Esto supone combinar la eficacia y la sobriedad energéticas, tal y como subraya el primer apartado de la "hoja de ruta para la transición energética".

La energía es un componente primordial del sector del transporte. Imaginar dicha transición nos obliga a cuestionarnos la propia organización de nuestra sociedad: sobre las materias y los usos que se hacen de ellas, sobre los modos de desplazamiento que hay que privilegiar y las infraestructuras a implantar, sobre los costes para la competitividad, sobre la organización del trabajo y los trayectos...

A escala mundial, crecen las necesidades en materia de movilidad y la urgencia con la que tratar los problemas medioambientales. Se prevé que habrán mercados del proporciones colosales para los medios de transporte públicos, automóviles cada vez más sobrios e inteligentes, las redes de información y de transmisión, las infraestructuras, la organización de los transportes... No obstante, Francia dispone de grandes bazas para convertirse en un líder mundial de la movilidad des-carbonada.

Alcanzar el éxito en esta transformación supone organizarla al servicio de todos, de las personas, de las empresas, de los operadores de transportes y de la industria, iniciando dicha transición desde el momento presente. Las políticas deben de definir con claridad tanto los objetivos como los medios para alcanzarlos mediante acciones coordinadas, con una perspectiva a largo plazo. El CESE formula un conjunto de propuestas en este sentido

**Los transportes representaban en Francia en 2011 el 26% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero, el 32% del consumo final de energía y el 70% del consumo de petróleo con fines energéticos.**

**El transporte por carretera contribuye en un 94% a las emisiones de Gases de Efecto Invernadero, el transporte fluvial en menos del 1% y el transporte ferroviario en un 0,4%.**

Contactar relatores:

bruno.duchemin@lecese.fr  
sebastien.genest@lecese.fr  
+33(0)1-44-43-62-52



Bruno Duchemin es miembro de la Unión Nacional de maquinistas ferroviarios - Federación General de Transportes y del equipamiento - FGAAC-CFDT. Ocupa un puesto en la Sección de Desarrollo territorial sostenible, donde representa el Grupo de la CFDT.



Sébastien Genest es empresario forestal y paisajístico, administrador y Presidente honorífico de France Nature Environnement. Es Vicepresidente del CESE, forma parte de la Sección de ordenación sostenible de los territorios, de la Sección de Asuntos Europeos e Internacionales y de la Delegación para los Derechos de las Mujeres y la Igualdad, donde representa al grupo de Medio ambiente y naturaleza.

## **INSCRIBIR LA ELECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS EN EL “OBJETIVO FACTOR 4”**

- Integrar en el futuro modelo nacional de movilidad sostenida un diagnóstico sobre la adecuación de las actuales redes de transporte a la demanda así como de sus necesidades de renovación, junto con la financiación necesaria para su regeneración.
- Mejorar los criterios de evaluación medioambiental de los proyectos de infraestructuras.
- En la jerarquización de los proyectos, priorizar la optimización de las infraestructuras ya existentes sobre la construcción de nuevas infraestructuras, las alternativas a la carretera y al avión, así como los modos y proyectos que tengan un menor impacto sobre el medio ambiente.
- Preservar numerosos proyectos pequeños a escala local con una incidencia muy importante sobre las emisiones de Gases de Efecto Invernadero en el marco de un programa nacional de nuevas movilidades, con el apoyo financiero por parte del Estado y con la coordinación de la AFITF.

## **FAVORECER LA INTERCONEXIÓN MODAL Y LA INTERMODALIDAD PARA ORGANIZAR LA COMPLEMENTARIEDAD DE LOS TRANSPORTES**

- Para los viajeros, desarrollar transportes públicos de proximidad y de calidad y mejorar la coordinación entre las autoridades responsables de su organización.
- Favorecer el desarrollo de la bicicleta en las aglomeraciones urbanas, promover la inter-modalidad y el transporte marítimo-fluvial en el ámbito peri-urbano, implantar la complementariedad con la red ferroviaria, las líneas regulares de transporte público por carretera (autobuses) dedicadas a los trayectos más largos en las grandes zonas suburbanas y reforzar los enlaces ferroviarios entre núcleos urbanos mediante la renovación del material rodante.
- Desarrollar la oferta de información multimodal instantánea.
- En cuanto al transporte de mercancías, desarrollar las plataformas multimodales, masificar el transporte ferroviario de mercancías, favorecer la emergencia de operadores ferroviarios de proximidad, la previsión de itinerarios prioritarios de mercancías en recorridos de calidad completamente electrificados, preservar la posibilidad de transporte mediante vagón individual y abordar el problema del último kilómetro.
- Desarrollar autopistas tanto ferroviarias como marítimas, modernizar la red fluvial, mejorar la prestación de servicios fluviales en los grandes puertos marítimos y equiparlos de terminales de procesamiento de metano o de servicios de aprovisionamiento de metano, favorecer la producción de GNL.
- Optimizar el transporte por carretera (eficiencia energética de los vehículos, reducción de los kilómetros recorridos sin carga, transporte combinado) y favorecer la evolución de su regulación
- Coordinar la política de transportes a escala europea.

## **INFLUIR SOBRE LA EVOLUCIÓN DE LAS NECESIDADES Y EL ACOMPAÑAMIENTO DE LOS CAMBIOS EN LOS COMPORTAMIENTOS**

- Concebir un urbanismo que densifique las ciudades y los centros urbanos, integrar la logística urbana en los documentos urbanísticos coordinándolos, favorecer los circuitos cortos de producción, consumo y de prestación de servicios.
- Desarrollar planes de desplazamiento por parte de las empresas e inter-empresas, inscritos en la actuación del marco de la RSE.
- Evolucionar hacia la implantación de entes locales de movilidad de un modo diversificado, bajo la jefatura de la región, y con el acompañamiento financiero para el fomento territorial de los nuevos mecanismos de movilidad.
- Favorecer los trayectos en vehículos compartidos (redes inteligentes, parkings con un nivel adecuado de seguridad...), el compartir coche, principalmente mediante el etiquetado y, en zonas con poca densidad, los transportes mediante demanda.
- Promover en las ciudades políticas de movilidad blandas (bicicleta, paseo a pie).
- Favorecer la fluidificación del tráfico en carretera (compartir la información) promover la conducción ecológica en los distintos modos.

## **CONSEGUIR QUE FRANCIA SE CONVIERTA EN UN LÍDER INDUSTRIAL DEL TRANSPORTE LIBRE DE EMISIONES DE CARBONO**

- Redefinir el mix energético, promoviendo de aquí al 2020 el uso de motores eléctricos, híbridos o de gas natural, y posteriormente de energías renovables, y de aquí al 2030 la electrificación de los transportes individuales y colectivos.
- Dotar a Francia de capacidades en Investigación y Desarrollo a la altura de los desafíos para coordinar una política industrial que vincule la emergencia de las energías renovables y la electrificación de los vehículos, desarrollar los sectores de desmontaje y reciclado / valoración de vehículos, promover los servicios de movilidad fundamentados en redes inteligentes que mejoren la eficiencia energética, buscar asociaciones a nivel europeo para las inversiones de mayor cuantía, defender la propiedad intelectual.
- Preservar la competitividad de los distintos sectores productivos acelerando la emergencia de un mercado para los vehículos de transporte por carretera libres de emisiones de carbono y mediante los progresos en materia de investigación y desarrollo en los ámbitos de la construcción aeronáutica, naval, ferroviaria, y de los transportes públicos para mejorar la eficiencia energética de dichos modos de transporte.
- Favorecer el desarrollo en común, las asociaciones entre empresas francesas para la exportación o para presentarse de modo conjunto a concursos públicos.
- Desarrollar procesos territoriales de gestión prospectiva del empleo, promover el diálogo social en el acompañamiento de las transformaciones, anticipar la concertación sobre las consecuencias de las evoluciones de los “trabajos y oficios” en los distintos sectores

## **PUESTA EN PRÁCTICA DE MECANISMOS REGLAMENTARIOS Y FISCALES**

- Concebir un nuevo modelo fiscal con una atención particular sobre su impacto sobre la transición energética y elaborar una fiscalidad medioambiental aceptable en desde el punto de vista económico y social.
- Utilizar las posibilidades de la Directiva Euroviñeta 3 para incrementar mediante las tasas a los vehículos pesados los recursos de la AFITF priorizando la evolución modal.
- Fomentar el ahorro dedicado a la inversión en las infraestructuras objeto de amortización lenta o en los equipos de transporte público contra la precariedad energética.
- Apoyar la política de cambio modal mediante una armonización europea de las normas, para evitar distorsiones de la competencia.
- Garantizar el acceso de todos al transporte.
- Combatir la precariedad energética en los transportes, en particular en los ámbitos peri-urbanos y rurales, parte del esfuerzo durante la transición debería servir para proponer a sus habitantes soluciones alternativas de transporte.