



enectrA



Boletín europeo sobre energía y transportes

Boletín nº 16

Edición de febrero-marzo 2006

En este número

- [Noticias](#)
- [De interés](#)
- [Agenda](#)
- [convocatorias](#)

NOTICIAS

ENERGÍA

ESTRATEGIA COMUNITARIA PARA LOS BIOCARBURANTES

La Comisión Europea adoptó el pasado 8 de febrero un paquete de medidas para promover la producción y utilización de combustibles creados a partir de materias primas agrícolas. En suma, el documento recoge una estrategia para la promoción y utilización a gran escala de los biocarburantes (tanto en la UE como en los países en vías de desarrollo) basada en la mejora de la competitividad de dichos productos y en la investigación.

Esta estrategia fija siete objetivos específicos:

- Estimular la demanda de biocarburantes entre los Estados Miembros
- Actuar respetando el medio ambiente

- Desarrollar la producción y distribución de biocarburantes a través de la creación de un grupo específico encargado de analizar las oportunidades de estos combustibles
- Ampliar el suministro de materias primas, incluyendo planes de ayuda a este fin en la PAC
- Potenciar las oportunidades comerciales
- Apoyar a los países en desarrollo
- Investigación y desarrollo. Los biocarburantes gozarán de un gran apoyo en el marco del VII Programa Marco.

LA COMISIÓN EUROPEA ABOGA POR UNA POLÍTICA ENERGÉTICA INTEGRADA

El presidente de la Comisión Europea, José Manuel Durao Barroso, afirmó, durante su intervención en la Universidad de Georgetown el pasado día nueve de febrero, la imposibilidad de que los países de la Unión Europea puedan afrontar en solitario los cambios que impone la nueva era energética.

Barroso insistió en la estrecha colaboración entre Unión Europea y Estados miembros para hacer frente a los desafíos del sector energético.

El objetivo es, según Barroso, "asegurar la competitividad de Europa, salvaguardar nuestros objetivos medioambientales y nuestra seguridad de abastecimiento".

Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (<mailto:jcgarcia@junta-andalucia.org>), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).

Igualmente, Barroso instó a la cooperación con los Estados Unidos: "Igual que es ridículo tener 25 políticas energéticas en la Unión Europea, no tendría ningún sentido para la asociación transatlántica marchar en direcciones diferentes en esta crítica área", sentenció.

RUSIA PROMETE EL SUMINISTRO DE GAS A EUROPA

Tras los últimos incidentes relacionados con el suministro de gas, el Ministro de Finanzas de Rusia, Alexei Kudrin, aseguró en la reunión del G8 en Moscú (en el mes de febrero), la continuidad de la exportación a Europa de dicha fuente de energía.

En la actualidad una cuarta parte del suministro de gas a la Unión Europea proviene de Rusia, siendo esta dependencia aún mayor en países más próximos como Polonia y Hungría, que dependen en un 60 por ciento.

El ministro aseguró permitir en un futuro a otras compañías, además de la estatal rusa, el acceso a los gaseoductos y explicó que las inversiones en los yacimientos del Mar de Barents empezarán a dar sus frutos en el 2010. El ministro también informó a sus colegas europeos, sobre el proyecto de construcción de un gaseoducto por debajo del Mar Báltico, cuya propiedad será compartida entre Alemania y Rusia, aunque la distribución seguirá en manos de Gazprom, la compañía estatal rusa. Sin embargo, algunos ministros solicitaron a Rusia la ratificación del Tratado sobre la Carta de la Energía, lo que supondría el fin del monopolio de la exportación por parte de Gazprom.

NUEVA INICIATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO SOBRE ENERGÍAS RENOVABLES

El Parlamento Europeo aprobó el pasado 14 de febrero un informe de iniciativa en el que insta a la Comisión Europea a presentar, antes de julio, una propuesta legislativa para duplicar en 2020 la proporción de energías renovables utilizadas en calefacción y aire acondicionado (la calefacción representa alrededor del 50% del consumo de energía primaria)

Este procedimiento de iniciativa fue aprobado mediante el artículo 39 del Reglamento del

Parlamento, que atribuye a dicha institución la potestad de solicitar propuestas a la Comisión.

Mediante dicho informe, el Parlamento pretende que se colme una laguna legal que ofrezca un marco para los programas nacionales existentes. Además, insiste en la necesidad de inversión a largo plazo y de seguridad en la planificación. El Parlamento Europeo propone, igualmente, el uso de los Fondos estructurales y del Fondo de Cohesión para el fomento de las energías renovables en calefacción y refrigeración. Tras el voto en el Pleno, el Comisario Andris Piebalgs declaró que presentaría una propuesta a finales de año

DIFICULTADES EN LA APERTURA DE LOS MERCADOS DE LA ELECTRICIDAD Y DEL GAS

Tras los resultados de la investigación sectorial, lanzada en junio de 2005, que refleja dificultades relativas a la apertura de los mercados del gas y electricidad, la Comisión declaró el 16 de febrero su intención de proseguir la vigilancia sobre dichos mercados, al mismo tiempo que anunció posibles medidas legislativas para remediar las disfunciones encontradas. En particular, el informe resultante de la investigación, refleja cinco aspectos negativos en los mencionados mercados:

- Elevado nivel de concentración en los mercados mayoristas, típico de la época anterior a la liberalización
- Escasas posibilidades de los consumidores de elegir al suministrador, debido a las dificultades que encuentran los nuevos operadores para llegar al cliente final
- Falta de competencia transfronteriza significativa, pues en el campo del gas los nuevos operadores no pueden asegurarse la capacidad de tránsito en las rutas principales y, en el campo de la electricidad, la integración es frenada por la capacidad insuficiente de interconexión y por las reservas a largo plazo
- Falta de transparencia que beneficia a las compañías históricas y que impide a las nuevas acceder a la información que necesitan para competir
- Desconfianza en los consumidores debida a los mecanismos de fijación de precios, los cuales no se determinan en función de una competencia eficaz

EL MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES IRaní SE REUNE CON UN GRUPO DE PARLAMENTARIOS EUROPEOS

Manoochehr Mottaki, Ministro de Asuntos Exteriores iraní, declaró el lunes 20 de febrero, en su reunión con la Comisión de Asuntos Exteriores del PE, que Irán estaba preparada para aceptar la propuesta de Rusia para desarrollar el uranio enriquecido en su suelo con ciertas condiciones, pero sin embargo continuarán llevando a cabo investigaciones nucleares. Según Mottaki, Irán forma parte del Tratado de No Proliferación y puede por tanto, desarrollar su capacidad nuclear con fines pacíficos. Irán está abierto a negociar las garantías sobre el posible uso de la tecnología nuclear para desarrollar armamento, pero declaró asimismo que existe un límite: los derechos del pueblo iraní. Declaro además que Irán no cree suficientemente en Europa.

El presidente de la Comisión de Asuntos Exteriores del PE, Elmar Brok, criticó la reanudación de las actividades de enriquecimiento en Irán añadiendo que el programa militar iraní pierde su sentido si las actividades nucleares tienen solo fines pacíficos. Según Brok, Irán no muestra estar suficientemente abierto a las negociaciones. La representante del Grupo Verde declaró que Europa puede no tener otra opción que permitir el enriquecimiento de uranio a pequeña escala en el territorio iraní.

En su réplica, Mottaki declaró estar de acuerdo con la no conveniencia de las armas nucleares pero también cuestionó la medida, ya que esta no es obligatoria para otros países también miembros del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. Según Mottaki, hasta ahora El Baradei nunca ha declarado que Irán esté avanzando hacia la producción de armas nucleares.

LA COMISIÓN EUROPEA PROPONE CREAR UN INSTITUTO EUROPEO DE TECNOLOGÍA

La Comisión presentó el pasado 22 de febrero una Comunicación en la que se definen los elementos clave para la creación de un Instituto Europeo de Tecnología, que servirá como instrumento para alcanzar la excelencia en educación, investigación e innovación.

Esta propuesta fue presentada ya el pasado año en la revisión intermedia de la Estrategia de Lisboa para el crecimiento y el empleo. La Comisión Europea abrió una consulta pública en la que se han recibido más de setecientas aportaciones.

El Instituto Europeo de Tecnología se creará como una nueva entidad jurídica que reúna los mejores estudiantes, investigadores y profesionales de todo el mundo para trabajar conjuntamente por una educación, innovación e investigación de vanguardia.

EL IET contará con una Junta de Gobierno y un conjunto de comunidades de conocimiento por toda Europa, y estará financiado principalmente por fondos de la UE, de los Estados miembros y de la comunidad empresarial. Es probable que el IET atraiga también en un futuro financiación privada.

La Comisión espera la consideración de esta iniciativa por parte del Consejo Europeo para continuar con su desarrollo. Una vez presentada la propuesta de manera formal a finales de año, la Comisión espera establecer la Junta de Gobierno para el 2008 y poder designar a los primeros miembros del equipo a principios de 2009.

CONSTITUCION DEL GRUPO DE ALTO NIVEL SOBRE COMPETITIVIDAD, ENERGÍA Y MEDIO AMBIENTE

El 28 de febrero se reunió, por primera vez, el Grupo de Alto Nivel sobre la competitividad, la energía y el medio ambiente. Este Grupo tiene su origen en la Comunicación sobre Política Industrial de la Comisión, presentada en octubre de 2005, dentro del marco del Partenariado Europeo para el Crecimiento y el Empleo.

En concreto, el Grupo de Alto Nivel coordinará las iniciativas políticas y legislativas de todas las áreas afectadas y contribuirá a lograr un marco regulador más estable y previsible, teniendo en cuenta la dimensión internacional.

MERCADO ÚNICO EUROPEO DEL GAS Y LA ELECTRICIDAD

El Grupo de Reguladores Europeos para la Electricidad y el Gas (ERGEG) acordó el pasado 27 de febrero lanzar una iniciativa para crear 7 mercados regionales de electricidad como un primer paso práctico para lograr un mercado europeo unificado de la electricidad.

Los mercados regionales trabajarían por la interconexión eléctrica de varios países que permitirían unos precios más competitivos, seguridad en el suministro, innovación y más libertad de elección. Uno de estos mercados regionales englobaría España, Francia y Portugal y estaría liderado por España.

Sin embargo, la Comisión tiene unos planes más ambiciosos para lograr el mercado único del gas y la electricidad en julio de 2007. En este sentido, el Libro Verde, que presentó la Comisión el pasado 8 de marzo, prevé una red de suministro única de electricidad mediante la armonización de la red y de las conexiones así como la creación de una Agencia Europea Reguladora de la Energía.

LA COMISIÓN EUROPEA SE PRONUNCIA SOBRE LOS MOVIMIENTOS DE CONCENTRACIÓN DE FIRMAS ENERGÉTICAS

La Comisión solicitó a principios de marzo información a España y Francia sobre sus políticas relativas a la energía, consideradas "proteccionistas" por dicha institución.

Las últimas acciones desarrolladas por las autoridades españolas para bloquear la OPA de Endesa por la alemana EON y los planes similares de Francia en relación con la adquisición de Suez por parte de la italiana Enel, hicieron que la Comisión pidiera una clarificación de las normas aplicadas por ambos países para analizar si, efectivamente, estas normas no perjudican la libertad de establecimiento y movimiento de capital, garantizados por la legislación comunitaria de mercado interior.

El Presidente Barroso manifestó su preocupación por las posibles consecuencias que esta reacción "proteccionista" puede tener

para el sector energético y para Europa en su conjunto.

LA COMISIÓN EUROPEA PRESENTA EL LIBRO VERDE DE LA POLÍTICA ENERGÉTICA EUROPEA

Es de todos sabido que la energía ha adoptado una nueva dimensión en la UE, que debe afrontar los desafíos de la dependencia energética, la futura escasez de hidrocarburos, la necesidad de nuevas infraestructuras y del calentamiento global. Estos desafíos necesitan una respuesta conjunta de la UE

La Comisión presentó el pasado 8 de marzo su estrategia energética a largo plazo para Europa, cuyo objetivo es aportar soluciones para los tres objetivos fundamentales de la política energética: desarrollo sostenible, competitividad y seguridad de abastecimiento.

Para lograr dichos objetivos, la Comisión propone la presentación periódica de una Revisión estratégica del sector de la energía de la UE al Consejo y Parlamento, que cubra todos los aspectos de la política energética. Se trataría de un inventario y un plan de acción periódicos destinado al Consejo Europeo y al Parlamento, que supervisaría los progresos y definiría los nuevos desafíos y respuestas en todos los ámbitos de la política energética.

Esta estrategia contempla seis ámbitos prioritarios:

Nuevas medidas para completar el mercado interior de la energía: un código de la red energética europea, un plan europeo de interconexiones prioritarias, un regulador europeo de la energía y nuevas iniciativas que garanticen condiciones de competencia equitativas. Las propuestas concretas se presentarán antes de fin de año.

Seguridad de abastecimiento en el mercado interior de la energía con la garantía de la solidaridad entre los Estados miembros. Entre las posibles medidas propuestas figura la creación de un Observatorio Europeo del Suministro de Energía y la revisión de la vigente legislación comunitaria sobre reservas de petróleo y gas, para garantizar su capacidad de respuesta ante posibles interrupciones del suministro.

Una combinación energética más sostenible, eficiente y diversificada. La elección de la combinación energética de cada Estado miembro es y seguirá siendo cuestión de subsidiariedad; sin embargo, las decisiones de cada Estado miembro influyen inevitablemente en la seguridad energética de la UE. En este punto la respuesta sería la Revisión estrategia del sector de la energía de la UE, que podría llevar en último término a establecer objetivos comunitarios para la combinación energética global de la UE, con el fin de garantizar la seguridad del abastecimiento, respetando el derecho de los Estados miembros a tomar sus propias decisiones en esta materia.

Medidas para luchar contra el calentamiento del planeta, como un Plan de Acción de eficiencia energética, que se adoptaría a finales de este mismo año. Este Plan de Acción definiría las medidas necesarias para que la UE ahorre el 20% de la energía en 2020. Además, se propone que la UE elabore una nueva hoja de ruta para las fuentes de energía renovables en la UE, con objetivos para 2020 y años sucesivos.

Un Plan estratégico de tecnologías de la energía, que desarrolle tecnologías eficientes y bajas en carbono, para así lograr que la industria europea sea líder mundial en este ámbito, que constituye un mercado internacional en alza.

Una política energética exterior común. Frente a los desafíos de una demanda creciente, de unos costes altos y volátiles, de una dependencia de las importaciones cada vez mayor y del cambio climático, Europa necesita hablar con una sola voz en la escena internacional. Con este fin la Comisión propone que su revisión estratégica de la política energética debería: definir las infraestructuras prioritarias a efectos de la seguridad de de abastecimiento de la UE (incluidos gasoductos y terminales GNL) y acordar acciones concretas para garantizar su realización; fijar una hoja de ruta para la creación de una Comunidad Energética Paneuropea con un espacio regulador común; redefinir, en relación con los socios de Europa, incluida Rusia, principal suministrador de energía a la UE, un planteamiento que refleje nuestra interdependencia; y, por último, proponer un nuevo mecanismo comunitario que permita reaccionar de forma rápida y coordinada ante

situaciones de emergencia en el suministro exterior de energía.

La Comisión ha publicado a su vez un cuestionario para una consulta pública. Sobre la base de las respuestas y comentarios de la consulta pública, y de las conclusiones del Consejo Europeo y del Parlamento, la Comisión propondrá una serie de medidas concretas en esta materia.

Para acceder al Libro Verde:

http://www.europa.eu.int/comm/energy/green-paper-energy/doc/2006_03_08_gp_document_es.pdf

para acceder al cuestionario:

http://www.europa.eu.int/comm/energy/green-paper-energy/index_en.htm

EL CONSEJO DE MINISTROS DE ENERGÍA SE PRONUNCIA SOBRE LA FUTURA POLÍTICA ENERGETICA DE LA UNIÓN EUROPEA

El Consejo de Energía, celebrado el pasado 14 de marzo, insistió en que en la nueva política energética debe haber un balance entre la seguridad en el suministro, la competitividad económica y el desarrollo sostenible, todo ello sin interferir en la soberanía de los Estados miembros, lo que implica una cierta cautela por parte de los Estados miembros en este tema.

Los elementos clave de la nueva política energética son:

- Desarrollar un mercado común entre los principales suministradores de la Unión Europea; a la vez que se refuerce el diálogo con Rusia, para llegar a acuerdos en cuestiones de suministro con este país.
- Intensificar la diversificación en términos de suministro y rutas de tránsito en los ejes Este-Oeste y Norte-Sur.
- Posicionar a la energía como una prioridad en la investigación de la Unión Europea, de manera que parte del presupuesto en desarrollo e investigación se destine a la misma y,

- Aumentar las interconexiones entre los Estados miembros y la transparencia en los mercados energéticos.

Además, los Ministros pidieron a la Comisión, que produzca un plan de acción de eficiencia energética antes de finales del 2006.

DIALOGO UE-RUSIA EN EL ÁMBITO ENERGÉTICO

Tras la reunión de los Ministros de Energía en la Cumbre del grupo del G-8 que tuvo lugar el pasado jueves 16 de marzo en Moscú, el Presidente de la Comisión Europea, José Manuel Durao Barroso, visitó al siguiente día la capital rusa para entrevistarse con el Presidente Vladimir Putin.

La Unión Europea quería llevar a Moscú en el contexto del G8, sus planes acerca de una política energética en común, con el fin de lograr un nuevo acuerdo con Rusia. La UE busca un nuevo acuerdo energético tras la crisis entre Rusia y Ucrania que afectó al suministro europeo. La UE pretende que Rusia abra sus gaseoductos a otros suministradores de gas. El Presidente Barroso esperaba que la manifiesta negativa rusa fuera sólo una postura a corto plazo.

Estos temas también fueron tratados en la Cumbre de Jefes de Estado de la UE de los días 23 y 24 de marzo y se tratarán en la futura Cumbre UE-Rusia de mayo en Sochi.

Tras dicho encuentro, el Presidente de la Comisión Europea, José Manuel Durao Barroso, no volvió de Rusia con avances importantes en el diálogo energético.

El Presidente ruso, Vladimir Putin, señaló que su país continuará suministrando energía a la Unión Europea, pero rechazó la idea del Presidente Barroso de un acceso europeo a los gaseoductos rusos.

Por otro lado, en el marco del G-8 los Ministros de Energía, presionaron a Rusia a que ratifique el Tratado de Energía de 1994, un acuerdo internacional que forzaría a Rusia a abrir sus redes a compañías extranjeras. En este sentido, se esperan progresos en la próxima cumbre del G-8 en San Petersburgo.

POSTURA DEL CONSEJO EUROPEO DE PRIMAVERA SOBRE LA ENERGIA

El Consejo Europeo de Primavera trató de asuntos energéticos, además de sus tradicionales asuntos económicos y sociales. Los Jefes de Estado apoyaron los grandes puntos del Libro Verde de la Comisión, pero insistieron en que los temas fundamentales de la política energética permanecerían bajo la soberanía de cada Estado miembro. Además no apoyaron la idea de un único regulador energético europeo.

En sus Conclusiones el Consejo Europeo, en un apartado llamado "Política Energética para Europa" afirman que dicha política tiene tres pilares equilibrados entre si: seguridad del suministro energético, competitividad y sostenibilidad del medio ambiente. Para cada uno de los objetivos se establecen una serie de objetivos como un desarrollo de la cooperación exterior, el pleno desarrollo de los mercados interiores del gas y la electricidad o la adopción de un Plan de Acción sobre eficiencia energética.

EI CASO DE LA ACTIVIDAD NUCLEAR DE IRÁN

El OIEA (Organismo Internacional de Energía Atómica), reunido el pasado 6 de marzo en Viena, evaluó el informe relativo al programa nuclear iraní, para así decidir si enviar o no el caso al Consejo de Seguridad de Naciones Unidas.

El Informe que fue presentado a la Asamblea por el Director General, Mohamed ElBaradei, describía las últimas acciones desarrolladas por Irán, confirmando que los iraníes habían empezado a introducir gas de uranio en centrifugadoras, primer paso para desarrollar actividades nucleares en sus centros atómicos de investigación, que habían sido selladas por el OIEA. Irán defiende que su programa nuclear es para fines pacíficos y uno de sus responsables, Alí Lariyaní, declaró no someterse ante las presiones internacionales y continuar con su programa

Tras esta reunión, se decidió que el programa de enriquecimiento de uranio se discutiría en el Consejo de Seguridad de la ONU de la semana que viene, que podría imponer sanciones a Irán.

La mayoría de los países que impulsaron estas medidas piensan que Irán cuenta con material nuclear suficiente para fabricar bombas atómicas. Rusia había intentado llegar a un compromiso en los últimos días sin conseguir un resultado satisfactorio. Irán declaró que respondería si era atacado militarmente mientras que Rusia se mostró contraria a una intervención militar en Irán

Tras tres semanas de intensas negociaciones, los 15 miembros del Consejo de Seguridad de la ONU solicitaron, el pasado 29 de marzo y de manera unánime, a Irán que suspendiera sus actividades de enriquecimiento de uranio en 30 días y que cooperara con el OIEA. Irán volvió a manifestar su derecho a llevar a cabo su programa nuclear y su compromiso con el no alineamiento, insistiendo que su fin es pacífico. Alemania, Reino Unido, Francia, China, EEUU y Rusia se reunirán de nuevo al finalizar el plazo de 30 para discutir sobre acciones futuras.

TRANSPORTES

MEDIDAS SOCIALES EN EL TRANSPORTE EUROPEO

El Parlamento Europeo adoptó el pasado día dos de febrero el acuerdo de conciliación, logrado el pasado mes de diciembre, sobre el proyecto de legislación europea (consistente en una propuesta de reglamento y una de directiva) que mejora los tiempos al volante y los tiempos de descanso para los conductores de camiones.

Los conductores se beneficiarán de un descanso de al menos dos días enteros cada quince días y de un descanso diario más largo. Estas nuevas normas, además de favorecer las condiciones laborales de los conductores de camiones, también contribuirán a mejorar la seguridad vial.

Es de destacar igualmente, que un Estado Miembro será libre de endurecer estas normas, pero no podrá bajo ningún concepto rebajar los tiempos de descanso y las medidas señaladas con anterioridad.

Concretamente, se introduce un descanso obligatorio de al menos nueve horas diarias, en

lugar de las ocho horas actuales, y un tiempo de descanso de al menos cuarenta y cinco horas consecutivas cada quince días. Otra medida que cabe señalar, es que cuando entren en vigor esta normativa, ningún profesional podrá conducir más de cincuenta y seis horas semanales, a diferencia de las setenta y cuatro horas actuales.

La medida más social que se introduce con la nueva normativa, es que en adelante, serán los empleadores y no los conductores quienes responderán en caso de infracción, de manera que se evitarán, en la medida de lo posible, algunos abusos que se venían cometiendo.

Para terminar, cabe destacar que cuando entre en vigor esta normativa, un Estado miembro podrá sancionar infracciones cometidas en otro Estado miembro, gracias a la introducción del nuevo tacógrafo digital (que tendrá lugar a los 20 días de la publicación del mencionado reglamento en el DOUE) Se espera que el Consejo apruebe a su vez el acuerdo de conciliación sobre dicho paquete legislativo

CONCLUSIONES DE LA PRIMERA CONFERENCIA MINISTERIAL PARA PROMOVER LAS AUTOPISTAS DEL MAR

El pasado 24 de enero tuvo lugar en Ljubljana (Eslovenia) la primera Conferencia Ministerial sobre la preparación de las futuras autopistas del mar. La Conferencia, cuyos anfitriones fueron Jacques Barrot, Vicepresidente de la Comisión Europea y Comisario de Transporte y el Ministro eslovaco de Transportes Janez Bozic, contó con la presencia de más de 100 participantes del ámbito de la industria, representantes de los Estados miembros y del Parlamento Europeo. Los participantes discutieron los retos y oportunidades de las autopistas del mar.

Las autopistas del mar constituyen un transporte intermodal basado en la gran calidad y los enlaces marítimos frecuentes entre las rutas marítimas, los puertos de gran capacidad y las buenas conexiones interiores. Esta nueva iniciativa pretende remplazar el transporte pesado por las carreteras europeas por el transporte marítimo. En las redes transeuropeas de transporte se han identificado cuatro autopistas marítimas como proyectos prioritarios: la autopista del Mar Báltico, la del oeste de Europa, la autopista

sureste de Europa y la del suroeste de Europa. Este tipo de transporte ofrecerá una alternativa competitiva al transporte por carretera, permitirá absorber una parte significativa del aumento del transporte terrestre de mercancías y ayudará a conseguir un sistema de transporte europeo más sostenible.

Las conclusiones de dicha conferencia destacaron, entre otras cuestiones, la importancia de esta iniciativa y la necesidad que existe tanto de identificar los puertos y conexiones marítimas que puedan formar parte de dichas autopistas, como de remover todos los obstáculos que puedan estorbar el desarrollo de las mismas. Además, se señaló la necesidad de que las autopistas del mar incluyan conexiones intermodales con el interior (transporte ferroviario, etc...) para un transporte sostenible de puerta a puerta. Los Estados miembros deben cooperar a través de planes o memorandos. Las autopistas del mar deben gozar de la prioridad por parte de los Estados miembros. La Comisión presentará en 2007 una lista de los proyectos prioritarios de interés común sobre autopistas del mar, que resulten de los proyectos presentados por los Estados Miembros en el marco del programa Redes Transeuropeas.

Para acceder a las conclusiones:

http://www.europa.eu.int/comm/transport/international/modality/motorways_sea/doc/2006_01_24_conference/2006_01_24_conclusions_conference.pdf

ACUERDO EN EL PARLAMENTO SOBRE LA LICENCIA COMUNITARIA DE CONTROLADOR AEREO

El Pleno del Parlamento aprobó en su sesión plenaria de febrero y en segunda lectura, la propuesta de Directiva sobre la expedición de la licencia comunitaria de controlador de tráfico aéreo. Esta propuesta contenía la posición común del Consejo, a la que le precedió un acuerdo entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión. Esta Directiva armoniza la formación y los requisitos para la obtención de licencias y permite el reconocimiento mutuo de las licencias nacionales.

NUEVA INICIATIVA “VEHÍCULO INTELIGENTE” DE LA COMISIÓN EUROPEA

La Comisión Europea estima que la industria y los gobiernos deberían fomentar el desarrollo de tecnologías que permitan salvar vidas. Las investigaciones muestran que el 93% de los accidentes son provocados por errores humanos. Los sistemas inteligentes pueden ayudar a los conductores a evitar accidentes y pueden asimismo llamar automáticamente a los servicios de urgencia en caso de accidente. También pueden utilizarse en los sistemas de gestión de la circulación o para aumentar el rendimiento de los motores. Gracias a estas tecnologías ya se aprecian progresos en el objetivo comunitario de reducir hasta la mitad el número de muertos en accidentes de tráfico de aquí a 2010.

La iniciativa “Vehículo Inteligente” de la Comisión Europea se integra dentro de la Estrategia i2010 y responderá a las necesidades de fomentar la adopción de nuevas tecnologías que consigan que los vehículos sean más seguros, más ecológicos y ofrezcan más rendimiento. Según la Comisaria Europea de Sociedad de la Información y Medios de Comunicación, Viviane Reding, los vehículos inteligentes pueden solucionar los principales problemas de circulación, pero no podemos esperar que los ciudadanos y los gobiernos inviertan o promuevan estas tecnologías si sus ventajas no han sido antes demostradas. Es por eso la Comisaria pide que la industria y los gobiernos trabajen para desarrollar las tecnologías de la información y la comunicación con el fin de conseguir que todos los vehículos fabricados en Europa sean inteligentes.

Viviane Reding presentó la iniciativa “Vehículo Inteligente” el 23 de febrero en el museo *Autoworld* de Bruselas.

LA COMISIÓN EUROPEA PRESENTA EL BALANCE SOBRE LA SEGURIDAD VIAL EN EUROPA

El Libro Blanco de los Transportes establecía en 2001 el objetivo de reducir a la mitad el número de muertes en carretera para 2010. La Comisión desde esa fecha trabajó para lograr dicho fin, como lo demuestra el Programa de acción europeo de seguridad vial adoptado en 2003. Gracias a él, la seguridad vial ha

formado parte de las prioridades de los Estados Miembros, los cuales han experimentado progresos en dicha cuestión.

La Comisión Europea hizo público el pasado 22 de febrero un balance intermedio sobre la lucha contra la inseguridad vial. Este balance muestra que en 2005 perdieron la vida en las carreteras más de 8 000 personas menos que en 2001, pero los resultados son insuficientes y son necesarios mayores esfuerzos para alcanzar el objetivo del Libro Blanco. Así, el objetivo común, propuesto en 2001 y actualizado tras la ampliación de 2004, es el de no superar los 25 000 en 2010. En 2005 se registraron unas 41 600 muertes, lo que supone una reducción, considerada insuficiente, del 17,5 % en 4 años. Esto supone que al ritmo actual, la Unión alcanzaría 32 500 víctimas en 2010, en vez de un máximo de 25000. Siguen existiendo diferencias entre los Estados miembros. Por ejemplo, ocho países entre los que se encuentra España han registrado un progreso limitado (reducción de al menos el 5 %, pero inferior o igual a la media europea)

El texto recoge un balance de las medidas tomadas a nivel europeo en este ámbito, como legislación, el desarrollo del concepto de e-safety, el grupo de alto nivel CARS 21 o la Carta Europea de la Seguridad Vial.

La Comisión está considerando el lanzamiento de nuevas iniciativas una vez adoptada la revisión del Libro Blanco sobre los transportes, prevista para finales de abril de 2006.

Para más información

http://europa.eu.int/comm/transport/road/library/rsap_midterm/rsap_mtr_communication_es.pdf

LA OIT APRUEBA UNA CONVENCIÓN PARA EL TRABAJO MARITIMO

La OIT (Organización Internacional del Trabajo) aprobó a finales de febrero la Convención sobre las normas del trabajo marítimo. Esta Convención se aplicará al transporte marítimo internacional y se aplicará a las condiciones de empleo y de trabajo de los marinos (salud, seguridad, edades, horarios de trabajo, protección social...) Para su entrada en vigor

es necesario que 30 Estados representando el 33% del tonelaje mundial la ratifiquen. Para su puesta en práctica es necesario que el Estado del pabellón apliquen un régimen de aplicación basado en un sistema de certificación e inspección periódica. Esta Convención es un elemento fundamental en el regulación internacional del sector marítimo junto con la Convención SOLAS, la Convención STCW y la Convención MARPOL.

La Comisión que ha apoyado el proceso negociador, ha previsto en su programa de trabajo 2006 establecer en una comunicación la posibilidad de integrar dicha Convención en el derecho comunitario.

NUEVA NORMATIVA SOBRE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

La Comisión Europea presentó el 28 de febrero una propuesta de Reglamento para proteger el transporte de mercancías de ataques terroristas. La nueva normativa afecta al transporte terrestre de bienes en camiones, trenes y también a las vías navegables.

La propuesta establece un estatus de "operador seguro" otorgado por las autoridades nacionales durante un periodo de 3 años para aquellas empresas que cumplan con unos estándares europeos mínimos, que se especifican en los anexos de la propuesta. Dichos *operadores seguros* crearán una cadena de distribución segura. Se calcula que solamente en el sector de los servicios de transporte y auxiliares hay más de de medio millón de empresas.

Para Jacques Barrot, Comisario responsable de Transportes, la UE será el primer bloque comercial en el mundo que añadirá una dimensión de seguridad a todas las formas de transporte de mercancías.

Este sistema motivará a todas aquellas empresas que estaban pensando en invertir en seguridad pero que no se veían incentivadas para ello. Mediante el futuro reglamento, las empresas certificadas perderán menos tiempo en los controles de seguridad y estarán sujetas a menos cargas burocráticas.

Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (mailto:jcgarca@junta-andalucia.org), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).

PRIMERA LISTA COMUNITARIA DE COMPAÑÍAS AÉREAS PROHIBIDAS EN LA UNIÓN EUROPEA

La Comisión Europea aprobó ayer, 22 de marzo, el Reglamento con la primera lista comunitaria de compañías aéreas prohibidas en la Unión Europea. Esta aprobación viene tras el acuerdo alcanzado el pasado 15 de marzo entre los expertos de los Estados miembros. La lista negra consta de 92 compañías y ha sido elaborada a partir de las contribuciones de los Estados miembros tras un análisis profundo efectuado en colaboración con expertos nacionales. A partir de este momento, las compañías aéreas prohibidas en un Estado miembro, lo estarán en toda la Unión Europea.

Las prohibiciones y restricciones de explotación sólo se imponen si existen pruebas de incumplimiento de los criterios objetivos y transparentes. La lista negra pretende además poner fin a la práctica de las banderas de conveniencia, mediante la cual algunos países expiden certificados de operador aéreo a compañías de dudosa reputación. Además la Comisión pretende seguir desarrollando programas de asistencia técnica para las actividades de aviación civil de terceros países.

Por último la lista negra incitará a todas las compañías aéreas que operan en Europa a llevar a cabo un cumplimiento estricto de las normas de seguridad y disuadirá a las compañías de dudosa reputación a iniciar servicios aéreos en Europa. La lista se actualizará como mínimo cada tres meses para así permitir a las compañías aéreas afectadas, salir de la lista si han cambiado aquello por lo que se les incluyó.

Dicho Reglamento, llamado Reglamento (CE) nº 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) no 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, se publicó en el DOUE el pasado 23 de marzo:

http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/es/oj/2006/l_084/l_084_20060323es00140028.pdf

Además, se aprobó y publicó otro Reglamento (CE) no 473/2006 de la Comisión, de 22 de

marzo de 2006, por el que se establecen las normas de aplicación de la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) no 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo:

http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/es/oj/2006/l_084/l_084_20060323es00080013.pdf

LOS ESTADOS MIEMBROS APRUEBAN EL PERMISO DE CONDUCCIÓN EUROPEO

El pasado 27 de marzo el Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea alcanzó un acuerdo político sobre la propuesta del permiso de conducción europeo presentada por la Comisión en 2003.

El nuevo permiso de conducción garantizará una mayor seguridad vial mediante definiciones más precisas del ámbito de aplicación de las diversas categorías de permisos. Además la nueva normativa representa un gran avance en la lucha contra el fraude en materia de permisos y el fenómeno del "turismo de los permisos de conducción". Los ministros europeos también consideran necesario la creación de una red a escala de la UE para el intercambio de datos sobre los permisos de conducción. Se introducirá un nuevo modelo único de permiso, en formato de tarjeta de crédito y con elementos de seguridad reforzados.

Tras la entrada en vigor de la directiva, los Estados miembros contarán con 26 años para sustituir los 110 diferentes modelos de permiso de conducción existentes. Los futuros permisos tendrán una validez de 10 años que los Estados miembros pueden prolongar hasta 15. Asimismo los Estados miembros podrán organizar revisiones médicas en el momento de la renovación de los permisos.

El Parlamento Europeo deberá ahora adoptar formalmente la directiva en segunda lectura a lo largo de este año, de esta forma la directiva podrá entrar en vigor antes de que finalice 2006 y será aplicable a finales de 2012.

Además, en el mismo Consejo se aprobaron las enmiendas votadas por el Parlamento Europeo sobre la propuesta de Directiva llamada "euroviñeta" relativa a la tarificación del uso de

las infraestructuras de carretera. Dicha Directiva entrará en vigor tras su publicación en el DOUE

INFORME SOBRE LOS EFECTOS DEL TRANSPORTE EN LA SALUD Y EN LA CALIDAD DEL AIRE

La Agencia Europea del Medio Ambiente ha elaborado un informe pesimista llamado "Transport and environment 2005: facing a dilemma" en el que afirma que el transporte sigue teniendo un fuerte impacto en la salud y en el retraso en el logro de los compromisos de Kyoto. En efecto, el transporte de mercancías y pasajeros sigue aumentando en Europa y con ello las emisiones de gases de efecto invernadero. Así, el transporte es el único sector en el que las emisiones han aumentado un 22% entre 1990 y 2003.

El informe señala que el transporte aéreo es el que más ha aumentado en términos de utilización, mientras que la carretera y el ferrocarril se mantienen constantes. El objetivo de escindir el crecimiento de los volúmenes del transporte del crecimiento económico se ha logrado en los nuevos Estados miembros, ya que el transporte ha crecido menos que la economía. El transporte actual es más limpio debido a la tecnología y a los estándares de emisiones más estrictos. Pero la demanda de utilización sigue aumentando, debido a los hábitos de la sociedad que tardan en cambiar.

El informe afirma que una de las consecuencias más nocivas de las emisiones resultantes del transporte es el impacto en la salud humana, sobre todo para los ciudadanos que viven en ciudades, expuestos a las micropartículas emitidas por los vehículos. El informe afirma que numerosas ciudades europeas sobrepasarán los límites de ozono en el aire, no cumpliéndose así los límites establecidos para 2010. El informe predice que unas 370 000 personas pueden morir prematuramente debido a la contaminación del aire. Además, el informe afirma que la opción de recurrir a los biocombustibles, que disminuirían la contaminación de manera sensible, es aún una posibilidad que necesitará años para que se concrete

Para acceder al informe:

http://reports.eea.eu.int/eea_report_20s06_3/en/term_2005.pdf

Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (<mailto:jcgarcia@junta-andalucia.org>), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).

INAUGURACION DE LA MAYOR CONSTRUCCION MARITIMA EUROPEA EN LE HAVRE

El pasado 30 de marzo se inauguró con la presencia del Comisario de transportes Jacques Barrot y de la Comisaria de política regional, Danuta Hubner, el nuevo puerto de Le Havre, en Francia. Este proyecto es la mayor construcción marítima en Europa y ha contado, en su primera fase de construcción, con una cofinanciación comunitaria de alrededor de 50 millones de euros (47 millones de FEDER, 2,5 millones de fondos para Redes Transeuropeas y 0,5 millones de LIFE-Natura. A esta subvención se le ha unido un préstamo de 250 millones por parte del BEI. La financiación europea ha supuesto casi un 20 % del coste total. El nuevo puerto relanzará la economía tanto de la ciudad como de la región (Normandía)

NUEVA SEÑALIZACIÓN UNICA PARA LOS TRENES EUROPEOS

La Comisión adoptó a finales del mes de marzo una Decisión sobre Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad para el control y señalización de la red ferroviaria transeuropea convencional. Hoy en día, coexisten en Europa más de 20 sistemas de señalización y de control de velocidades, lo que ralentiza el cruce de fronteras, al tener que cambiar la locomotora. Dicha Decisión permite la sustitución progresiva de dichos sistemas incompatibles por un único sistema, el ERTMS (European Rail Traffic Management System)

DE INTERÉS

I. SEMINARIO SOBRE BIODIESEL

El pasado martes 21 de febrero tuvo lugar en la Delegación de la Junta de Castilla y León en Bruselas, el Seminario "Local and Innovative Biodiesel", donde se expusieron novedades y se intercambiaron ideas y los últimos conocimientos acerca del más que probable combustible del futuro.

El español Alfredo Cadórniga, ingeniero industrial de EREN (Ente Regional de la Energía de Castilla y León), explicó el funcionamiento del proyecto que da nombre al Seminario, el

cual engloba a Entes Regionales de siete países siendo coordinado por el Ente Regional de la Energía de Castilla y León. El objetivo del proyecto es básicamente recoger el aceite vegetal usado a nivel doméstico, y promocionar la producción de biodiesel.

A continuación explicó el Plan Piloto llevado a cabo en diez pueblos de Castilla y León, consistente en recoger el aceite usado tanto a nivel doméstico como en hostelería. Se llevó a cabo dicho Plan entre octubre de 2004 y febrero de 2005 englobando a cerca de 40.000 ciudadanos y recogiendo casi 8.000 litros de residuos.

A partir del Plan Piloto, se han llevado a cabo diversos estudios, como el que ha evaluado el potencial de reciclaje en Castilla y León, estimándose 3.000 toneladas al año en el sector doméstico y unas 6.000 toneladas en la hostelería.

Seguidamente, Alfredo Cadórniga, expuso el funcionamiento de APET, la Agenda Provincial de la Energía de Toledo, cuyo objetivo principal es concienciar a los consumidores y buscar la colaboración de las autoridades locales para recoger gratuitamente el aceite vegetal usado, ya que, en caso contrario, el aceite acaba en los ríos con el consecuente daño para el medio ambiente. De los datos expuestos en su intervención, la recogida de aceite en algunos pueblos de Toledo ha sido un rotundo éxito, recogida que ha sido efectuada por Ravusa, S.L.

Para terminar su intervención y debido a que EREN es el Ente Coordinador del proyecto, también explicó las actividades llevadas a cabo en la región francesa de Rhône-Alpes y en la provincia italiana de Luca en la Toscana, por los Entes de la Energía de esas regiones.

Kyriakos Maniatis, de la Comisión Europea, explicó durante su intervención a los asistentes las distintas tecnologías usadas hasta ahora para convertir los desechos agrícolas y de la silvicultura en distintos tipos de biodiesel, como la fermentación o la digestión anaeróbica. Asimismo señaló que la Comisión espera tener hidrógeno como combustible en el 2010, previsión basada en los avances y estudios actuales. Señaló asimismo como dato importante, que por los conocimientos actuales, el biofuel que más promete es el bioetanol, que se obtiene de la fermentación

del azúcar. Además de ser el biofuel que más promete, ayudaría a los países que se han visto afectados por la reforma de la Organización Común del Mercado (O.C.M.), en lo referente al azúcar.

Siguiendo con el etanol, Kyriakos Maniatis señaló también que ya se está estudiando el posible uso del etanol en los motores diesel, el problema radica en que actualmente, la demanda de etanol es ínfima comparada con la del diesel tradicional.

Como conclusiones a su intervención, señaló las siguientes:

- Los caminos para llegar a los nuevos biocombustibles todavía permanecen en un estadio muy prematuro, por lo que es difícil señalar un claro ganador.
- La industria ha comenzado ya a trabajar con otros biofuelos incluyendo el biohidrógeno; sin embargo para el futuro inmediato tenemos que confiar en el bioetanol, biodiesel y en el biometano.
- Por último, la Comisión Europea apoyará activamente a las partes interesadas en todos los programas para promover el uso de los biocombustibles.

Tuvo lugar en el Seminario la intervención de otro miembro de la Comisión Europea, Paul Hodson, responsable de la Directiva 2003/30/CE de 8 de mayo de 2.003, relativa al fomento del uso de biocarburantes u otros combustibles renovables en el transporte. Paul Hodson compartió con los asistentes cual era el principal trabajo de la Comisión para el 2.006, a saber:

- Revisar los créditos a los llamados cultivos energéticos
- Revisar la Directiva sobre Biocarburantes, en la que dijo, los entes regionales podrían estar implicados. Dejando en el aire diversas cuestiones como, por ejemplo, si con las políticas actuales se podría alcanzar en el 2.010 el porcentaje del 5,75% de uso de biocombustibles, o si, caso de que no se alcanzara, se considerarían los biocombustibles una buena opción desde el punto de vista económico y medioambiental

- Revisar la Directiva de la cualidad del combustible
- Comprobar en los Estados Miembros, si han cumplido los objetivos marcados
- Sacar a la luz una propuesta de Directiva sobre vehículos limpios, que tendrá dos objetivos: mejorar la calidad del aire y ampliar el mercado de este tipo de vehículos
- Ampliar el suministro de materias primas, estudiando las posibilidades de utilizar productos de procedencia animal.

II. SEMINARIO “CONTRIBUCIÓN DE LOS ACTORES LOCALES Y REGIONALES EN LA POLÍTICA ENERGÉTICA EUROPEA”

La Conferencia Anual “ManagEnergy” es el evento clave desde hace cinco años en lo referente a las iniciativas de la Comisión Europea en política energética. El pasado día siete de febrero dio comienzo con dos días de duración la quinta edición de estas jornadas, con el índice de participación más alto desde que comenzaron allá por el dos mil uno.

Inauguró la sesión el español Alfonso González Finat, Director de la Unidad Energías Renovables y Desarrollo Sostenible de la DG TREN de la Comisión Europea, quien comenzó señalando que la Unión Europea es el líder tecnológico a nivel mundial, razón por la cual tiene gran responsabilidad a la hora de fijar objetivos y prioridades a nivel energético, no sólo a nivel local, que es de lo que trata la conferencia, sino también a nivel mundial.

Según su opinión, lo más importante es el cambio de mentalidad en los consumidores, cambio de mentalidad que debe comenzar con campañas de información por parte de las Instituciones de todos los niveles y sobre todo locales que son las más cercanas al ciudadano.

Seguidamente, intervino el grupo de reflexión, que se encargó de señalar las prioridades de las Agencias Locales de Energía, compuesto por Gerry Wardell, de la Asociación de Agencias de Energía de Irlanda, Kostas Konstantinou, de la Asociación Griega de Energía y por Andrea Preib, de la Asociación de Agencias de Energía de Alemania.

Comenzó Gerry Wardell, que hablando en nombre del grupo de reflexión mostró su apoyo al libro verde de la eficiencia energética, considerando totalmente realizable la reducción del 20 % de consumo energético que propugna dicho libro. Sin embargo, realizó una pequeña crítica en general, basándose en una encuesta llevada a cabo en noviembre de 2.005, en la que los ciudadanos dejaron claro que no faltaba tecnología sino información sobre las fuentes de energía.

Continuó Kostas Konstantinou, que hizo hincapié en la falta de inversiones para que los nuevos vehículos que salen al mercado puedan utilizar otros tipos de carburantes, lanzando una interesante idea: debería haber incentivos fiscales para quien estuviera dispuesto a comprar vehículos que contaminen menos.

Para finalizar con el grupo de reflexión Andrea Preib, basó su intervención en fomentar y defender el papel de las Agencias Locales de Energía, afirmando que las Agencias Locales pueden dar formación, información, realizar campañas de concienciación y prestar servicios; termina reclamando un mayor papel a nivel europeo para las Agencias Locales de Energía.

El siguiente en intervenir, Gérard Magnin, afirmó que existía un problema general de concienciación tanto de los poderes públicos como de la ciudadanía.

Seguidamente, intervino Michael Geissler, Secretario General de “Fedarene”, que también apoyó el ahorro del 20 % propuesto en el Libro Verde de la eficiencia energética, si bien señaló que para que se consiga es necesario llevar a cabo algunos cambios organizativos y con el matiz de que sólo se puede cumplir con las Entidades Locales y Regionales. Continuó defendiendo el nivel local, al afirmar que existen regiones que han llegado más lejos en eficiencia energética de lo que se había fijado a nivel nacional. A continuación señaló que con 400 millones de consumidores en Europa, el consumidor no tiene siempre la información necesaria para llegar a la conocida eficiencia energética. En su opinión debería etiquetarse cada fuente de energía de manera que el consumidor sepa en cada momento si está contaminando más o menos. Finalizó criticando la sección cinco del Libro Verde de la eficiencia energética, que es la que se refiere al nivel

local y regional que, a su entender, está del todo incompleta.

El siguiente en intervenir, Pim Kogler del Consejo Europeo de Municipios y Regiones (C.E.M.R.), señaló que en su opinión, en el Libro Verde no se recoge lo suficiente todo lo referente a la eficiencia energética, y destaca la gravedad del cambio climático y el necesario cambio de comportamiento en el mundo entero a nivel energético.

Finalizó informando a los asistentes, de que en primavera el C.E.M.R. publicará la "Guía de la Energía", donde aconsejarán a las Autoridades Locales y Regionales acerca de buenas prácticas energéticas.

También intervino en estas jornadas Cristina Vega Alonso, Delegada de Salud y Consumo del Ayuntamiento de Sevilla, la cual compartió con los asistentes los avances conseguidos en Sevilla a nivel energético, y los proyectos aun por realizar. Comenzó señalando que el papel de las Agencias Locales de Energía no ha sido aún del todo valorado, y que la importancia de éstas radica en su cercanía al ciudadano. Habló Cristina Vega de lo importante que es la diversificación de las fuentes de energía ya que, en la actualidad, el uso del carbón y del petróleo sigue siendo muy superior al uso de fuentes de energía limpias.

Por último, Cristina Vega, hizo una breve exposición del trabajo de la Agencia de Energía de Sevilla, la cual se basa en dos instrumentos fundamentales:

El primer instrumento, la Ordenanza para la gestión local de la energía, aprobada en 2.002 por todos los grupos políticos, habiendo colaborado en la misma todos los sectores implicados, a saber: universidad, mundo empresarial, etcétera. Como dato importante, seguido con interés por los asistentes, es que dicha Ordenanza obliga a todos los edificios nuevos a que lleven incorporada energía solar térmica, habiendo incrementado en 11.000 metros cuadrados la superficie de paneles solares en Sevilla, lo que ha supuesto no haber emitido a la atmósfera 6.961 toneladas de dióxido de carbono al año.

El segundo instrumento es un plan energético que comenzó en 2.002 y que acaba el año en curso. A través de este plan energético se han organizado más de ciento cincuenta seminarios y conferencias para concienciar a la ciudadanía de la importancia

del ahorro energético; asimismo para fomentar este ahorro energético se concede anualmente un premio, el Premio Energía Ciudad de Sevilla. Finalizando su intervención, Cristina Vega hizo saber a los asistentes que ya se está llevando a cabo un nuevo proyecto mediante el cual más de 50.000 viviendas sociales serán reformadas y asimismo informó del congreso Mundial de la Energía que se celebrará en junio en Sevilla.

Seguidamente, Pedro Ballesteros Torres, de la Comisión Europea, que presentaba la Campaña sobre Energía Sostenible en Europa, afirmó que deben ser las Autoridades Públicas quienes promuevan los programas de gestión y apoyo para organizar redes europeas regionales, a través de Centros Europeos de Información. En palabras de Pedro Ballesteros, los participantes en esta campaña serán considerados como participantes clave, pudiendo usar el logotipo de la campaña y participando en los Premios de Excelencia Energética. Recomendó a las Agencias Locales y Regionales de Energía allí presentes que se asociasen entre ellas para tener más representación y más peso político. Finalizó su intervención elogiando el éxito de las Conferencias tanto por su participación como por haber sido transmitidas por Internet, habiendo incluso respondido a preguntas de los internautas en directo.

Del segundo día de Conferencias, destaca la intervención de Franz-Xaver Söldner, de la Unidad de Transportes Urbanos Limpios de la DG TREN de la Comisión Europea. Anunció a los asistentes que la principal propuesta de la Comisión es que en el 2.007 haya un 27% de automóviles limpios, con unas emisiones de dióxido de carbono muy inferiores a las de la mayoría de automóviles actuales.

Cabe señalar, que otra Agencia Española estuvo representada en estas jornadas, en concreto la Agencia Energética de La Ribera, de la Comunidad Valenciana, representada por su directora M^a Pilar Pérez, la cual compartió con los asistentes al igual que hizo el día anterior Cristina Vega, los éxitos conseguidos y los retos que aún quedan pendientes en la comarca en la que actúa dicha agencia. De esta intervención lo que más interés despertó fue el propósito que tiene esta agencia de usar los desechos de las cosechas de arroz para convertirlos en energía.

Como última intervención a destacar, Luc Werring, Consejero de la Dirección General de Transportes y Energía de la Comisión Europea, citó las prioridades de la Comisión Europea para el 2.006, entre las que están, el aumento de la eficiencia energética, conseguir un mercado interno adecuado de gas y electricidad, la promoción de fuentes de energía renovables, el refuerzo de la seguridad nuclear y asegurar los suministros energéticos para Europa.

Para finalizar y en lo que se refiere a las intervenciones y preguntas de los asistentes destacaron algunas cuestiones que fueron interesantes.

Algunas de las cuestiones se dirigían a algún conferenciante en particular, y otras iban dirigidas a todos en general.

Una de las intervenciones del público procedió de un asistente del mundo de la empresa, que sin preguntar a ningún conferenciante en concreto, reprochó que en las jornadas apenas se había hablado del papel del sector privado, a lo que le respondieron en una brevísima intervención que en un futuro se les tendrá más en cuenta.

A Cristina Vega le dirigieron más de una pregunta debido a la extensión de su intervención, como por ejemplo la financiación de los programas de los que ella habló durante su exposición. Cristina Vega explicó detalladamente que su Agencia se financia con presupuesto local, y con ayudas de la Comunidad Autónoma y del Estado. También explicó Cristina Vega en el turno de preguntas, el estudio que se está llevando a cabo en Sevilla, para saber que árboles absorben más dióxido de carbono y así plantarlos en el casco urbano.

Para concluir, citamos dos de los aspectos más criticados por los asistentes; el primero la falta de financiación y concienciación de la ciudadanía, como ejemplo se dijo que ninguna familia europea iba a cambiar las bombillas de su casa por unas de bajo consumo, si éstas costaban tres veces más; y como segundo aspecto más criticado fue la corta extensión de la parte cinco del libro verde de eficiencia energética, la parte que trata del nivel local y regional.

AGENDA

Renewable Energy Finance

25-26 de abril 2006

Hanover (Alemania)

<http://www.greenpowerconferences.com/event/s/HannoverRegister.htm>

Polish Logistics Congress LOGISTICS 2006,

10-12 de Mayo 2006

Poznań, Polonia

<http://www.logistics.pl/>

"A Future with Zero CO2 Emissions: A European conference for local governments on climate protection and promotion of renewable energy"

15-17 Mayo 2006

Estocolmo, Suecia

<http://www.iclei-europe.org/index.php?id=1723>

Conferencia Internacional ECLIPSE (impacto del transporte en la exclusión social)

19 de mayo 2006

Perugia

www.eclipse-eu.net

Eastern Biofuels

30 mayo-1 junio

Budapest (Hungría)

www.easternbiofuels.com

World Bioenergy 2006

30 Mayo-1 June 2006

Jönköping (Suecia)

www.svebio.se

14º Conferencia de Alto nivel AMRIE (la política marítima de la UE: desafíos futuros)

1-2 junio 2006

Gijón

Autoridad Portuaria de Gijon,

C/ Claudio Alvargonzalez 32 33201 Gijón,

TEL.+34 985 17 96 37

FAX.+34 985 17 96 26.

EMAIL: apuebla@puertogijon.es

Urban Transport Benchmarking Initiative Final Conference

16 Junio 2006

Budapest (Hungría)

<http://www.transportbenchmarks.org/>

CONVOCATORIAS

Consulta Pública sobre el Libro verde Estrategia europea para una energía sostenible, competitiva y segura

La Comisión ha organizado una consulta Pública relativa al libro Verde "Estrategia europea para una energía sostenible, competitiva y segura" para que todos los interesados aporten su parecer en una política que cada vez tiene mayor influencia. El objetivo de la Comisión al publicar dicho Libro Verde es elaborar una política europea de energía que sea coherente. El plazo es hasta el 24 de septiembre de 2006.

<http://europa.eu.int/yourvoice/ipm/forms/dispatch?form=energygreenpaper>

Consulta pública sobre la gestión de la seguridad en las infraestructuras de las Redes Transeuropeas

La Comisión publicó el pasado 12 de abril un documento de Consulta sobre la gestión de la seguridad en las infraestructuras de las Redes Transeuropeas. En 2001, la UE estableció el objetivo de reducir a la mitad (a 25000) las muertes en las carreteras europeas para 2010. Sin embargo, a pesar de los progresos, se han sufrido 41600 muertes en las carreteras de la UE en 2005. Se ha actuado en la conducta del conductor y en el vehículo, pero ahora es necesario actuar en la infraestructura. Con la consulta pública, la Comisión espera recabar información que le será muy útil a la hora de preparar propuestas legislativas.

Para solucionar el problema, la Comisión propone una integración de la seguridad en todas las fases de planificación, diseño y puesta en marcha de la infraestructura de las red transeuropea. En especial:

Proveer los instrumentos necesarios a las autoridades y a los gestores para reforzar la seguridad

Aumentar la seguridad de las nuevas carreteras a través de una continua adaptación

Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (mailto:jcgarcia@junta-andalucia.org), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).

a los últimos requisitos de seguridad y a través de continuos estudios de impacto

Desarrollar un alto nivel de seguridad común en todos los Estados Miembros

Desarrollar un amplio conocimiento de la seguridad que se tome en cuenta a la hora de tomar decisiones sobre planificación o diseño

Establecer un continuo intercambio de buenas prácticas

Los comentarios se pueden enviar hasta el 19 de mayo

Para acceder al documento:

http://www.europa.eu.int/comm/transport/road/library/consultations/consultation_paper_infrastr_safety_20060411.pdf

Consulta pública sobre ángulos muertos en camiones

La Comisión Europea lanzó el pasado 12 de abril una consulta pública para recabar información relativa a los puntos muertos en los camiones con el fin de presentar una propuesta de directiva. Se estima que 400 ciudadanos europeos pierden la vida al año porque los conductores de camiones no los han visto.

La Directiva 2003/97 sobre aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los dispositivos de visión indirecta y de los vehículos equipados con estos dispositivos, establece que los nuevos camiones de más de 3,5 toneladas tendrán que estar equipados con espejos para ángulos muertos desde 2004. Hoy en día existen 5 millones de camiones y se sustituirán en 16 años. Durante estos años, el riesgo seguiría existiendo.

Si una obligación de actualización entrara en vigor en 2008 para los vehículos pesados que operen desde 1998, se salvarían 1300 vidas para 2020. Esta actualización se aplicaría a unos 4 millones de vehículos. Esta medida supondría unos 1700 millones de beneficios y unos gastos de entre 400 y 600 millones.

El plazo de entrega de opiniones finaliza el 19 de mayo.

Para acceder al documento:

http://www.europa.eu.int/comm/transport/road/library/consultations/consultation_paper_blin_d_spot_20060411.pdf

Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (<mailto:jcgarcia@junta-andalucia.org>), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).