



enectrA



Boletín europeo sobre energía y transportes

Boletín nº 23

Edición marzo 2007

En este número

- [Noticias](#)

NOTICIAS

ENERGÍA

LA COMISIÓN EUROPEA PIDE FORMALMENTE A ESPAÑA QUE RETIRE LAS CONDICIONES IMPUESTAS A LA OFERTA DE E.ON SOBRE ENDESA

El pasado 7 de marzo, la Comisión Europea pidió a España, mediante dictamen motivado, que retirara las condiciones *ilegales* impuestas a la oferta de E.ON sobre Endesa. Las condiciones consideradas ilegales, son aquellas impuestas por el órgano regulador español de la energía, la Comisión nacional de la energía, CNE, y otras condiciones impuestas por resolución ministerial de 3 de Noviembre de 2006.

El pasado 1 de Febrero de 2007, la Comisión había remitido una segunda carta de emplazamiento, por la cual se requería a España que se retiraran completamente las condiciones anteriormente declaradas incompatibles con la legislación comunitaria.

La respuesta española a las cartas de emplazamiento de la Comisión Europea no

contempló la retirada de dichas condiciones, por lo que la Comisión cursó el mencionado dictamen motivado, que consiste en una advertencia a España para recibir una respuesta satisfactoria en el plazo de siete días laborables. El procedimiento establece que si esta respuesta no se produce, la Comisión puede decidir si acude ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas.

PLAN DE ACCIÓN PARA UNA POLÍTICA ENERGÉTICA EUROPEA

Las conclusiones del Consejo Europeo de los días 8 y 9 de marzo reflejaron la importancia fundamental de conseguir con celeridad el objetivo de limitar el aumento de la temperatura media mundial a no más de 2° C por encima de los niveles preindustriales. Para ello, se llegó al importante acuerdo de comprometer a la UE para reducir unilateralmente el 20% de las emisiones de gases de efecto invernadero para el 2020, en relación a las emisiones del año de referencia (1990)

En dicho Consejo Europeo, se aprobó el enfoque integrado de las políticas en el ámbito climático y energético, a través de la consagración de la Política Energética para Europa. Dentro de este esquema, se adoptó un Plan de Acción global de tres años (2007-2009) para la consecución de una Política Energética para Europa cuyo fin es aumento de la seguridad del abastecimiento de energía, la garantía de la competitividad de las economías europeas y la disponibilidad de una energía asequible y promoción de la sostenibilidad

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).

ambiental y lucha contra el cambio climático. Estas medidas contenidas en el Plan, servirán de base para las propuestas concretas de la Comisión.

Este Plan es un documento fundamental para el futuro de la política energética europea. En dicho Plan, entre otras medidas, se establece el objetivo vinculante de alcanzar un porcentaje del 20% de energías renovables en el consumo total de energía de la UE en 2020 y el objetivo vinculante mínimo del 10%, para todos los Estados miembros, en relación al porcentaje de biocombustibles en el conjunto de los combustibles (gasóleo y gasolina) de transporte consumidos en la UE en 2020. Estos objetivos son globales. Cada Estado miembro establecerá sus objetivos nacionales según sus propias características, bajo el principio de burden sharing o "reparto de carga". Cada Estado miembro negociará con la Comisión sus objetivos.

En el Plan de Acción se expresa que los mencionados objetivos "deben conseguirse con ánimo de compartir equitativamente los esfuerzos y los beneficios entre todos los Estados miembros, teniendo en cuenta las circunstancias, los potenciales y los puntos de partida de cada uno de ellos." Ahora falta analizar cómo se conseguirán dichos objetivos.

Otro aspecto a destacar es la apuesta por la tecnología para un uso sostenible de los combustibles fósiles. Por ello, en el Plan de Acción se incluye la intención de la Comisión de crear un mecanismo para estimular la construcción y el funcionamiento, a más tardar en 2015, de hasta doce centrales de demostración de tecnologías sostenibles que utilicen combustibles fósiles para la generación de energía con carácter comercial. España tiene la intención de ser la sede de una de ellas.

La Presidenta del Consejo, Angela Merkel, subrayó la importancia del acuerdo como cuestión de credibilidad internacional, principalmente ante el G8.

Cuando Chirac aceptó el compromiso, abogó por que, en lugar de considerar energías renovables, se consideraran "energías de bajo carbono", de manera que se consiguiera un reconocimiento oficial de la energía nuclear como fuente de energía "limpia". No obstante la propuesta no prosperó ante la oposición de Gran Bretaña, Alemania y Austria. La

presidenta Angela Merkel no compartió la posición de Francia, insistiendo en la definición de energías renovables, y en que ese 20 % se refiere sólo a ellas.

Para José Manuel Durao Barroso, Presidente de la Comisión, se había logrado un acuerdo "histórico, el más importante en consecuencias al que ha llegado jamás una cumbre de la UE". Por su parte, el Presidente del Gobierno, José Luís Rodríguez Zapatero, manifestó que España apoyará todos los esfuerzos por luchar contra el cambio climático debido al calentamiento global y mostró su acuerdo en que el reparto de responsabilidades de reducción de emisiones sea flexible y siga los principios de equidad y eficiencia.

LA COMISIÓN ESTUDIA UNA LEGISLACIÓN SOBRE LA "DESAGREGACIÓN" DE LA PROPIEDAD EN EL SECTOR ENERGÉTICO

La Comisión podría llevar a cabo una propuesta formal de legislación en Julio o Septiembre para regular el control de la propiedad de activos e instalaciones concentrados en manos de gigantes energéticos europeos. El texto legislativo forzaría a las grandes empresas energéticas a liquidar parte de sus negocios para conseguir la separación entre producción y distribución. La finalidad es impulsar la libre competencia y la bajada de precios al consumo en el sector

Fuentes de la Comisión basan esta futura propuesta en que los líderes europeos dieron luz verde al camino legislativo en el pasado Consejo Europeo de 8 y 9 de marzo. En la cumbre se aprobó "la efectiva separación entre fuentes de suministro y de producción basados en una gestión independiente, un acceso libre a las infraestructuras de transporte y a la independencia en la toma de decisiones sobre inversiones en infraestructura". No obstante, también se hizo hincapié en que cualquier iniciativa legislativa debería tener en cuenta las características de los sectores eléctricos y del gas, así como de los mercados nacionales y regionales.

Reino Unido, Irlanda y Países Bajos abogan por esta idea, mientras que sedes de gigantes energéticos como Francia (EDF) y Alemania (E.ON) se oponen. Por su parte, el canciller austriaco manifestó que una desagregación basada en la propiedad haría peligrar a las

empresas energéticas europeas, con el riesgo de ser dominadas por gigantes no europeos y acrecentar la dependencia energética europea.

No obstante, la propuesta de desagregación de empresas energéticas es sólo un aspecto de desarrollo del Plan de Acción sobre una política energética para Europa aprobado por el Consejo Europeo de principios de marzo..

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN SOBRE UNA APROXIMACIÓN INTEGRADA DE LAS REDES TRANSEUROPEAS DE TRANSPORTE, ENERGÍA Y TELECOMUNICACIONES

A iniciativa del presidente de la Comisión Europea, José Manuel Barroso, el Comisario de transportes de la UE, Jacques Barrot ha presidido un grupo de pilotaje formado por los comisarios encargados de la política regional, la sociedad de la información, la programación presupuestaria y financiera, medio ambiente, asuntos económicos y energía, con la idea de desarrollar una estrategia integrada sobre las redes transeuropeas de energía, transporte y telecomunicaciones.

Este grupo de trabajo presentó sus conclusiones el pasado 21 de marzo por medio de una Comunicación, en la que se señala la necesidad de acelerar la construcción de las redes transeuropeas, con el objetivo de reforzar la cohesión entre los territorios que conforman la UE. Para conseguir este objetivo, se deben desarrollar las sinergias entre los objetivos de la política de cohesión y las prioridades contenidas bajo el título de las redes transeuropeas.

Una de las preocupaciones centrales de la Comisión, consiste en la búsqueda de una aproximación compatible entre el desarrollo sostenible duradero y la realización de esta estrategia integrada para el desarrollo de las redes transeuropeas, ya que, por ejemplo, la finalización de la red transeuropea de transportes tendrá un impacto positivo sobre el desarrollo del medio ambiente, disminuyendo las emisiones de CO2 generadas por los transportes en 6,3 millones de toneladas desde ahora hasta el año 2020.

El sector de las comunicaciones ha sido pionero en el desarrollo de las redes transeuropeas, pero se confirma que los mercados transfronterizos se están desarrollando más

lentamente en este sector, y es necesario un marco económico para promover la inversión en estos mercados.

INTERCAMBIO DE PUNTOS DE VISTA CON EL COMISARIO DIMAS EN EL PARLAMENTO

El Comisario de Medio Ambiente, Stavros Dimas, estuvo el pasado 27 de Marzo ante la Comisión de Medio Ambiente del Parlamento Europeo para intercambiar puntos de vista sobre el paquete de medidas relativas a la energía y el cambio climático, y sobre la Estrategia Política Anual. Inicialmente se dirigió a los diputados con un discurso titulado "Cambio climático: liderazgo europeo y el papel del Parlamento Europeo", abriéndose posteriormente un turno de intervenciones.

El Comisario comenzó agradeciendo la invitación por la oportunidad de debatir sobre un asunto crucial. Remarcó seguidamente la importancia del pasado Consejo Europeo de Primavera como importante hito en la lucha contra el cambio climático y el apoyo al Paquete sobre la Energía y el Cambio Climático, que refleja el liderazgo que la UE en la gestión del cambio climático. El Comisario expresó que este liderazgo es una forma de romper la inactividad que otros agentes internacionales tienen, sirviendo a su vez como catalizador para el cambio de mentalidad a nivel mundial e incitando a otros a adoptar decisiones y actuar.

Posteriormente, destacó la fuerte implicación y la labor desarrollada por parte del Parlamento en esta tarea conjunta que tienen las instituciones. Además, destacó la gran necesidad que existe actualmente de tomar medidas rápidas ante los graves y urgentes problemas medioambientales por los que atraviesa el planeta. Mencionó el llamamiento realizado por el Presidente Barroso de iniciar una nueva revolución industrial para desarrollar una economía de futuro, de baja emisión de carbono.

Comentó también los próximos desafíos que la comunidad internacional tiene ante la elaboración de un nuevo acuerdo global que tome el relevo después de que finalicen los objetivos del Protocolo de Kioto para 2012, con las implicaciones que las reducciones de

emisiones de Co₂ tienen para los países en vías de desarrollo.

Por último, comentó los grandes avances que se han producido en los últimos años respecto al gasto y la eficiencia energética, contribuyendo al aprovechamiento óptimo de los recursos.

LA COMISIÓN LLEVARÁ A LAS AUTORIDADES ESPAÑOLAS ANTE EL TRIBUNAL DE JUSTICIA POR EL CASO ENDESA

La Comisión Europea llevará a España ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas por incumplir las decisiones de la Comisión concernientes a la retirada de ciertas condiciones a la oferta de E.ON sobre Endesa.

La Comisión adoptó esta decisión tras un largo procedimiento. Ya en septiembre de 2006, la Comisión concluía que lo establecido por el organismo regulador español de la energía (CNE), supeditando la oferta de E.ON al cumplimiento de una serie de condiciones, infringía el artículo 21 del Reglamento comunitario de concentraciones. Por ello, la Comisión instaba a España a retirar aquellas condiciones incompatibles con la legislación comunitaria.

Ante la inactividad de España, la Comisión remitió una primera carta de emplazamiento en octubre de 2006. Como respuesta, las autoridades españolas modificaron la decisión de la CNE en algunos aspectos en noviembre de 2006. Algunos de estos aspectos fueron declarados por la Comisión incompatibles con el citado artículo 21. Por lo que se dio a España un plazo hasta el 19 de enero de 2007 para retirar estas condiciones.

Como España no informó de ninguna medida para cumplir con las instrucciones de la Comisión, dicha institución remitió una segunda carta de emplazamiento el 1 de febrero de 2007, requiriendo a España una explicación. Aunque hubo una respuesta, España no informó en ella de la retirada de las medidas declaradas ilegales, por lo que la Comisión instó en un dictamen motivado, el pasado 7 de marzo, a retirarlas en el plazo de siete días laborables. Pese a la respuesta de las autoridades españolas del 16 de marzo, España

no informó de la retirada de estas medidas, por lo que la Comisión llevará el caso ante el Tribunal de Luxemburgo.

LIBRO VERDE SOBRE INSTRUMENTOS DE MERCADO PARA LA POLÍTICA AMBIENTAL Y ENERGÉTICA

La Comisión adoptó a finales de marzo un Libro Verde sobre la utilización de instrumentos fundados en el mercado para alcanzar los fines de las políticas medioambientales y energéticas. Con ello, la Comisión quiere abrir un debate público sobre la promoción de este tipo de instrumentos considerados como una herramienta para contribuir a la realización de los objetivos estratégicos marcados con menores costes. Así, el objetivo del documento sería conocer como medidas tales como los impuestos, los intercambios de derechos de emisión o las políticas presupuestarias pueden ser utilizados de manera más frecuente y más eficaz.

El documento es el resultado del Consejo Europeo de Primavera y de la colaboración entre los Comisarios responsables de Medio Ambiente, Fiscalidad, Transportes y Energía.

En este sentido, Stavros Dimas, Comisario de Medio Ambiente, ha reconocido el papel que los instrumentos de mercado tienen como medio movilizador de las fuerzas del mercado para la protección del medio ambiente, y señaló su actual infrautilización. La Comisión espera que el Libro Verde contribuya a su promoción.

Respecto al Comisario de fiscalidad, Laszlo Kovacs, identificó el papel fundamental de las políticas presupuestarias para desincentivar las conductas perjudiciales para el medio ambiente y recompensar los comportamientos positivos.

Junto a estos instrumentos, el Libro Verde plasma otro tipo de medidas que deben ser favorecidas en relación al consumo de energía, los efectos del transporte sobre el medio ambiente, la gestión sostenible del agua y de los residuos, o la protección de la biodiversidad. El Libro Verde propone analizar además la posibilidad del recurrir a la imposición sobre la energía para alcanzar los objetivos señalados y propone la creación de un nuevo foro que facilite los intercambios de experiencias y buenas prácticas entre los Estados miembros.

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).

SE INAUGURA EN SEVILLA LA PRIMERA CENTRAL TERMOELÉCTRICA COMERCIAL DE CONCENTRACIÓN SOLAR DE EUROPA

El pasado 30 de marzo se inauguró en Sevilla la primera central de energía solar de concentración de Europa de escala comercial: Esta central se ha financiado en parte con los fondos europeos a través del quinto programa marco de investigación de la Unión Europea.

Esta central solar denominada PS10 ha sido realizada por la empresa Abengoa, y se encuentra situada a 25 km de la ciudad de Sevilla. Esta central espera generar 23 GWh de electricidad al año a partir de energía solar, lo que evitará que se emitan a la atmósfera casi 1600 toneladas de CO2 cada año. Además se generarán puestos de trabajo y se mejorará la competitividad del sector industrial.

El proyecto PS10, es un ejemplo de las centrales de concentración de energía solar, las cuales utilizan la radiación solar como una fuente de energía de alta temperatura para producir electricidad a través de la concentración de helióstatos en un ciclo termodinámico. En esta central de Sevilla se producirá electricidad a través de 624 espejos móviles o helióstatos de 120 metros cuadrados de superficie cada uno, que concentrarán la radiación solar en el punto más alto de una torre de 115 metros de altura, donde están situados el receptor solar y la turbina de vapor.

TRANSPORTES

LA ESTRATEGIA EUROPEA DE TRANSPORTE: BALANCE POCO OPTIMISTA PARA EL MEDIO AMBIENTE

El Libro Blanco del Transporte, que nació en 2001, pasó el pasado año una evaluación intermedia. La Comisión evaluó los progresos en estos cinco años para compatibilizar el progreso y respeto al medio ambiente, con una utilización de medios de transporte más eficientes y respetuosos con el entorno, y la interconexión de las redes europeas de transporte, donde incide la innovación.

Los progresos alcanzados son desiguales, y se requiere un mayor esfuerzo en movilidad sostenible, la protección de los derechos de los pasajeros y potenciar la dimensión internacional del transporte europeo.

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).

En un debate mantenido en el Parlamento Europeo el pasado 26 de Febrero con eurodiputados y representantes de los parlamentos nacionales se trató de encontrar la mejor forma de adaptar el Libro Blanco a la nueva realidad europea. El Presidente de la Comisión parlamentaria de Transporte, mostró la preocupación por la pervivencia de sistemas de transporte contaminantes y poco respetuosos con el medio ambiente, alertando de que no se puede confiar en que la tecnología resuelva el problema por sí sola.

LISTA NEGRA DE COMPAÑÍAS AEREAS

La Comisión aprobó el pasado 5 de marzo una actualización de la lista negra de compañías aéreas, cuyas operaciones están prohibidas en la UE. Destaca la supresión de la lista de dos compañías (una tailandesa y otra de Uganda/Kenia), la desaparición de 49 compañías que figuraban en la anterior lista, la imposición de medidas de seguridad a nivel comunitario a dos compañías (una pakistaní y otra sudanesa) y el establecimiento por parte de dos países (Rusia y Bulgaria) de medidas para algunas de sus compañías aéreas.

Para acceder a la lista:

http://ec.europa.eu/transport/air-ban/list_es.htm

LANZAMIENTO CONSULTA PÚBLICA SOBRE TRANSPORTE URBANO

La Comisión Europea inició una consulta pública para agentes interesados con motivo de la próxima publicación (segunda mitad de 2007) de un libro verde en materia de transporte urbano.

La consulta se realiza a través de un cuestionario online publicado en la página Web de la Dirección General de Transporte. Su objetivo es el de apoyar la preparación del documento mediante la recolección de los diferentes puntos de vista de las partes interesadas acerca de cómo la Unión Europea puede contribuir a la mejora del transporte y la movilidad en áreas urbanas.

La iniciativa de la Comisión trata de dar respuesta a un asunto primordial en la agenda

política ya que se calcula que el 80% de los europeos viven en áreas urbanas sometidas cada vez más a problemas de saturación del tráfico. Además, el transporte urbano contribuye en gran manera a las elevadas tasas de emisiones de CO₂ actuales. Por ello, las acciones que hagan del transporte un medio más efectivo, eficiente y seguro permitirán encontrar las soluciones de movilidad que reclaman los ciudadanos.

ACUERDO UE-EEUU EN MATERIA AÉREA

El comisario responsable de Transportes, Jaques Barrot, manifestó su satisfacción por el acuerdo alcanzado el pasado 2 de marzo entre la Unión Europea y Estados Unidos sobre los espacios aéreos de estos dos lados del Atlántico.

Entre los logros alcanzados gracias a este acuerdo, destacan la capacidad para adquirir por parte de inversores europeos derechos de propiedad, inversión y control de aerolíneas estadounidenses; la posibilidad de financiación procedente del programa *Fly América* a cargo del gobierno de Washington; y una serie de derechos en lo relativo a franquicias de servicios aéreos. Asimismo, se establecen una serie de previsiones de inmunidad *antitrust* de cara a facilitar el desarrollo de alianzas y de actuaciones conjuntas en organizaciones internacionales y con terceros países. Estas condiciones se suman a la posibilidad de cualquier compañía comunitaria a volar entre cualquier punto de la UE a cualquier punto de EEUU, y la posibilidad de organizar vuelos más allá de la UE o de EEUU hacia otro tercer estado (5º libertad)

LA UNIÓN EUROPEA INTENTA AUMENTAR LOS IMPUESTOS SOBRE EL COMBUSTIBLE DIESEL

La Comisión propuso el pasado 14 de Marzo, elevar los impuestos mínimos que gravan al combustible diesel comercial cerca de un 20% durante los próximos siete años y en dos fases. En 2012, los impuestos especiales se aumentarán desde los actuales 302 Euros por cada 1000 litros hasta los 359 Euros, estando en línea con el impuesto mínimo actual que existe sobre el petróleo. En una segunda fase, en el año 2014 las tasas aumentarán hasta

conseguir que el precio aumente hasta los 380 Euros por cada mil litros.

Esta propuesta contiene dos propósitos: crear condiciones de igualdad para la competencia entre los transportistas por carretera y los operadores del transporte, y proteger el medio ambiente, ya que con estas medidas propuestas se incentivará un uso eficiente del combustible, y se conseguirá una reducción de las emisiones.

EI PARLAMENTO EUROPEO RESPALDA EL PROYECTO DE ACUERDO AÉREO ENTRE LA UE Y EEUU

La Eurocámara apoyó en el Pleno de marzo el nuevo proyecto de acuerdo de transporte aéreo entre USA y la UE declarando que se trata de un paso importante para la consecución de un mercado trasatlántico de la aviación en beneficio de los consumidores. El proyecto se llevó ante el Consejo de Ministros de transporte para que se aprobara los pasados días 22 y 23 de marzo.

Por su parte, el proyecto reconoce los efectos negativos de la aviación sobre el medio ambiente y su relación con el cambio climático.

El Parlamento reconoció la contribución del sector al cambio climático y se acogió la propuesta de la Comisión de incluir este sector en el sistema europeo de comercialización de derechos de emisión. Para ello sería necesario negociar con EEUU incluir el tráfico aéreo trasatlántico en este sistema.

El Pleno reconoció la necesidad de trabajar en el marco de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) y el G8 hacia la reducción del ruido y las emisiones de los aviones.

Por último, hubo un rechazo por parte del Pleno de un párrafo que aludía a la derogación de los controles de líquidos en los aeropuertos y se decidió que se aplicará un único control de seguridad de los pasajeros sólo al iniciar el viaje, destacando la importancia del respeto a la intimidad de los ciudadanos europeos y estadounidenses

INFORME SOBRE EL CIELO ÚNICO EUROPEO

La Comisión publicó a mediados de mes una evaluación de impacto del Cielo Único Europeo en la gestión del tráfico aéreo. El Cielo Único Europeo entró en vigor en abril del 2004 y establece un marco regulador cuyo objetivo es mejorar la provisión de servicios de navegación aérea en Europa. El marco reposa en medidas a implementar., algunas de las cuales están aún en proceso de desarrollo.

El informe asegura que el Cielo Único Europeo ha tenido un impacto positivo a través de la cooperación entre los Estados miembros y los proveedores de servicios. El Cielo Único Europeo ofrece numerosas herramientas para mejorar la efectividad, la eficiencia de los vuelos y reduce la fragmentación de los servicios aéreos. Sin embargo, la mayoría de estas herramientas están a la discreción de los Estados miembros, lo que puede provocar falta de uniformidad. El informe concluye que hay que aunar esfuerzos en la implementación del marco del Cielo Único Europeo. Es necesario desarrollar las reglas sobre implementación y la capacidad de imponer el respeto de normas por parte de las Autoridades Nacionales de Supervisión. El informe también subraya la necesidad de desarrollar los criterios de rendimiento para el sistema europeo de navegación aérea. Se necesitan nuevas medidas reguladoras para asegurar una organización efectiva de la provisión de servicios, en especial en el ámbito de la designación de los proveedores de servicios. El informe fue preparado por Eurocontrol a petición de la Comisión. Este documento asistirá a la Comisión para preparar su informe sobre el Cielo Único Europeo para el Parlamento y el Consejo

Para acceder al documento:

http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/ses/index_en.htm

http://www.eurocontrol.int/prc/public/subsite_homepage/homepage.html

LA COMISIÓN INFORMA SOBRE LOS AVANCES DEL PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DEL CIELO EUROPEO (SESAR)

La Comisión publicó a mediados de marzo una Comunicación por la que informa del paso a la fase de desarrollo del proyecto SESAR, destinado a la modernización de las infraestructuras de control aéreo para dar una nueva dimensión al Cielo Único Europeo. El proyecto recoge nuevos métodos de trabajo y nuevas tecnologías, que llevará a una mayor seguridad de los vuelos y a minimizar el impacto negativo sobre el medio ambiente.

Según el Comisario de Transporte, Jacques Barrot, el proyecto ha pasado a la siguiente fase cumpliendo las expectativas y ahora es necesario convertir SESAR en un "éxito" tecnológico e industrial a nivel europeo".

El proyecto se planteó en tres fases. Acaba de terminar la *fase de definición*, lanzada en 2005, cofinanciada por la Comunidad y Eurocontrol (organización para la seguridad de la navegación aérea europea), y bajo la responsabilidad de un consorcio industrial de unas 30 sociedades.

En la *fase de desarrollo* (2007-2013) que se lanza en estos momentos, se busca concebir los sistemas y detectar los elementos más críticos. Será gestionada por una empresa pública-privada europea, que ha sido creada mediante Reglamento del Consejo el pasado 27 de febrero. Dicha empresa común implica a una decena de inversores interesados. Durante la *fase de despliegue* (2014-2020) el sistema se financiará por la industria y se instalará a escala europea y de países socios.

Los respectivos presidentes de CANSO-Europa y de la Asociación europea de Industriales de la Aeronáutica, del Espacio y de la Defensa, han subrayado la importancia de esta cooperación entre el sector público y privado, que llevará a la industria europea a reforzar su competitividad. La Comisión ha firmado también un acuerdo de cooperación con la Administración federal de la Aviación americana en este ámbito.

POSIBLE RETRASO EN LA ENTRADA EN VIGOR DE LAS RESTRICCIONES DEL EQUIPAJE DE MANO EN LOS AVIONES

La Comisión estudia proponer un retraso en la entrada en vigor de la nueva reglamentación sobre la regulación del tamaño de los equipajes de mano en los aviones. Esta normativa tendría que entrar en funcionamiento a partir del mes de Abril, pero la Comisión sopesa postergarla debido a las peticiones realizadas por las compañías aéreas de tener más tiempo para preparar los cambios que esta normativa conlleva.

Probablemente esta normativa se demorará seis meses o quizás más tiempo. El tamaño máximo que se permitirá para el equipaje de mano será de 56x 45 x25 centímetros.

Estas normas vienen precedidas de la normativa sobre restricción de líquidos, aprobada el pasado 6 de Noviembre.

PUESTA EN MARCHA DE DOS ESTUDIOS SOBRE EL TRANSPORTE SOSTENIBLE

En el marco de la Conferencia sobre "Transporte y medio ambiente: un desafío global", celebrada en Milán del 19 al 21 de Marzo, la Comisión puso en marcha dos proyectos de investigación con el objeto de mejorar el transporte sostenible.

El primero de estos proyectos, denominado TRAENVIA, se dedicará a la evaluación y el estudio del impacto medioambiental y socioeconómico que han supuesto los diversos modos de transporte a lo largo del Corredor Transeuropeo V ampliado, que discurre entre Lisboa y Kiev. Dentro del proyecto se estudiarán nuevos conceptos para todos los tipos de transporte de superficie, como la carretera, el ferrocarril, y las vías navegables, así como se estudiarán las posibles ventajas para el medio ambiente que suponga el uso de otros modos de transporte, que no sea el transporte por carretera y el uso de nuevas tecnologías. Los países que participan en este proyecto son Eslovenia, España, Italia, Francia, Hungría, Portugal y Ucrania.

El segundo proyecto se denomina "Proyecto de investigación en colaboración para reducir la contaminación atmosférica en Lombardía", y

tiene como objeto la mejora de los conocimientos científicos sobre la contaminación atmosférica. Este estudio se centra en la búsqueda de apoyo científico para diseñar y aplicar estrategias a favor de la calidad del aire, para la región italiana de la Lombardía, que a su vez podrán ser útiles en otras regiones.

LA COMISION REACCIONA ANTE LA FALTA DE IMPLEMENTACION DEL MERCADO FERROVIARIO EUROPEO

La Comisión decidió el pasado 21 de marzo incoar procedimientos de infracción contra diez Estados miembros que no habían comunicado su legislación de aplicación de las dos directivas más importantes del llamado "segundo paquete ferroviario", que se tendría que haber incorporado al derecho interno antes del 30 de abril de 2006. En particular, se trata de la Directiva 2004/49/CE sobre seguridad ferroviaria cuyo fin es el aumento de la seguridad del ferrocarril garantizando la transparencia de los procedimientos de seguridad en vigor (la norma establece el procedimiento de expedición de los certificados de seguridad que las empresas deben obtener para operar trenes en la red europea) y la Directiva 2004/50/CE que actualiza la legislación vigente relativa a la interoperabilidad técnica para servicios transfronterizos, permitiendo la misma en también en la red convencional. España forma parte de estos diez Estados miembros incoados. Con anterioridad, la Comisión había enviado a estos Estados miembros un dictamen motivado el pasado mes de octubre de 2006, que no había recibido respuesta.

EI CONSEJO RESPALDA EL ACUERDO UE-EEUU CIELOS ABIERTOS

Una vez aprobado por la Eurocámara, el texto del acuerdo "Cielos Abiertos" fue al Consejo de Transportes celebrado el pasado 22 de Marzo en Bruselas, como uno de los puntos clave del orden del día. El ministro de transportes alemán, Wolfgang Tiefensee, que ejercía la presidencia del Consejo, reunido junto a sus homólogos de los restantes Estados miembros aprobaron este documento, que entrará en vigor el 30 de marzo de 2008.

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).

El acuerdo sobre la liberalización de los servicios aéreos trasatlánticos unirá a los dos principales mercados de la aviación a nivel mundial, creando grandes oportunidades en términos de empleo, servicios e inversión para usuarios y empresas de los dos lados del Atlántico.

CONVOCATORIA MARCO POLO II PARA DESARROLLAR ESTRATEGIAS QUE DESCONGESTIONEN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

La Comisión Europea lanzó el 28 de marzo la convocatoria de propuestas para la creación de nuevos servicios de transportes de mercancías a desarrollar bajo el programa Marco Polo II.

Los proyectos ganadores deben proponer soluciones para descongestionar las carreteras europeas y mejorar el carácter ecológico del transporte de mercancías.

Los proyectos que resulten premiados gozarán, de una subvención para el inicio de dichos servicios, como máximo durante 6 años. Sólo aquellos proyectos que demuestren la sostenibilidad de los servicios propuestos tras la fase de financiación, podrán optar a esta subvención.

Las acciones susceptibles de financiación en la convocatoria son cinco. Tres de ellas ya se encontraban en el primer Programa Marco Polo: Acciones que propongan un medio de transporte alternativo a la carretera; acciones catalizadores innovadoras, que tienen como objetivo superar las barreras estructurales del transporte de mercancías en la Unión Europea; y acciones comunes de aprendizaje, para mejorar la cooperación y optimizar los métodos de trabajo entre los actores de la cadena de transportes de mercancía. Dos son las acciones innovadoras del programa Marco Polo II: acciones destinadas a crear autopistas del mar y acciones destinadas a eludir el tráfico por carretera

El presupuesto para el año 2007 será de 57 millones de euros, superando en 22 millones el presupuesto del año pasado.