



enectrA



Boletín europeo sobre energía y transportes

Boletín nº 25

Edición mayo-junio 2007

En este número

- [Noticias](#)
- [De interés](#)
- [Convocatorias](#)

NOTICIAS

ENERGÍA

CONSULTA PÚBLICA EN MATERIA DE BIOCARBURANTES

A principios de mayo concluyó el plazo para participar en una consulta pública concerniente a los biocarburantes dentro de la nueva legislación sobre la promoción de la energía renovable. Esta consulta se ha llevado a cabo en el marco de la propuesta energética realizada por la Comisión el pasado 10 de enero, que prevé el uso de biocarburantes en al menos un 10% de los transportes y que las energías renovables supongan un 20% del consumo energético total de aquí a 2020.

La Comisión Europea recoge así los puntos de vista de las autoridades públicas, empresas, organizaciones no gubernamentales, y otras partes interesadas sobre cuatro cuestiones principales: Cómo concebir un sistema de viabilidad a largo plazo de los biocarburantes; cómo vigilar la incidencia global de los biocarburantes sobre la utilización de tierras; cómo potenciar el uso de los biocarburantes de segunda generación y cuáles son las otras

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).

medidas necesarias para conseguir una partida del 10% de biocarburantes.

Todas estas cuestiones pueden ser consultadas a través del siguiente enlace:

http://ec.europa.eu/energy/res/consultation/biofuels_en.htm

HACIA LA ARMONIZACIÓN DEL REGISTRO DE PRODUCTORES DE APARATOS ELÉCTRICOS

El hecho de que la aplicación de la Directiva relativa a los residuos de equipamientos eléctricos y electrónicos difiera de un Estado miembro a otro en el seno de la UE, ocasiona distorsiones de mercado y un trabajo suplementario para las empresas, ya que hay más de 27 registros, con condiciones específicas que incluyen las de garantía de eliminación.

El registro de productores e importadores es un instrumento esencial para garantizar una situación de competencia igualitaria entre las empresas. El Ministerio Federal alemán de Medio Ambiente, consciente de esta necesidad, organizó bajo su Presidencia hace unos días en Bruselas un taller internacional sobre la armonización de un registro común.

Especialistas de los ministerios y de los registros nacionales, representantes de la Comisión Europea, y representantes de la industria discutieron sobre las necesidades, posibilidades concretas y límites del procedimiento de armonización, en busca de un equilibrio entre la libre circulación de

mercancías y la toma en consideración de las particularidades estructurales de los mercados nacionales. El objetivo es simplificar el proceso de registro para que declaraciones similares puedan ser efectuadas en toda Europa

CREACIÓN DE UNA RED QUE ASEGURE EL APROVISIONAMIENTO ENERGÉTICO EN EUROPA

Con la creación de Nescó, la red formada por casi trescientos expertos procedentes de Estados miembros y de las instituciones europeas para asegurar la seguridad en el suministro energético en Europa, la UE abre una nueva etapa con objeto de prevenir posibles cortes energéticos y de mejorar el aprovisionamiento en Europa para los próximos años.

Esta red celebró su primera reunión el pasado día 10 de mayo en Bruselas y se configura como un nuevo instrumento para intercambiar informaciones técnicas y datos geopolíticos sobre el suministro de países productores.

Su creación fue aprobada por el Consejo Europeo de diciembre de 2006, dentro de una serie de acciones propuestas para garantizar una mayor seguridad a la hora de hablar del aprovisionamiento energético en la UE.

La red puede incluirse en el marco de la política europea de vecindad, puesto que entre sus propósitos se incluye el de reforzar la cooperación con los países de tránsito, como es el caso de Ucrania.

La Comisión espera que la creación de este instrumento suponga el primer paso hacia una política energética común.

REUNIÓN MINISTERIAL DE LA AGENCIA INTERNACIONAL DE ENERGÍA

Los ministros de los países miembros de la Agencia Internacional de la Energía (AIE) se reunieron a mediados de mayo en París con el propósito de discutir las acciones necesarias para garantizar un futuro energético viable desde el punto de vista medioambiental.

Dos cuestiones centraron el debate: cómo superar los obstáculos al desarrollo para implantar políticas en materia de eficiencia

energética tanto en los países miembros de la AIE como en los no miembros y cómo utilizar un marco internacional para intercambiar información y experiencia en estos temas.

El Comisario europeo de energía, Andris Pieblags, propuso la realización de un partenariado multilateral que tendría como objetivo aunar a los países de la OCDE y a los principales países en vía de desarrollo, con el fin de emprender acciones comunes para un mayor desarrollo de la eficiencia energética.

CUMBRE UE-RUSIA

El pasado 18 de mayo tuvo lugar en Samara (Rusia) la cumbre UE-Rusia, que no dio los resultados esperados. A pesar de las dificultades, se discutió sin llegar a ninguna concreción sobre el próximo acuerdo que sustituirá al acuerdo de asociación que expirará en diciembre 2007. Algunas polémicas como el embargo ruso de la carne polaca, han dificultado las relaciones entre Rusia y la UE, que es dependiente de la primera desde un punto de vista energético.

ADOPCIÓN DEL INFORME SOBRE LAS AYUDAS DE ESTADO A LA MINERÍA DEL CARBÓN

La Comisión Europea adoptó el pasado 21 de mayo un informe sobre las ayudas estatales a la minería del carbón. Desde la expiración del Tratado CECA en este sector, improductivo en muchos Estados miembros, se aplica el Reglamento sobre ayudas estatales al carbón, que expira en 2010.

Actualmente sólo las minas de carbón de la República Checa, Polonia, Gran Bretaña y Eslovaquia, son competitivas a nivel mundial. Estas minas sólo reciben subvenciones para nuevas inversiones o para reducir cargas del pasado.

Nueve Estados miembros explotan yacimientos de carbón para la producción de electricidad, acero y calor. La Comisión considera el carbón como fuente para diversificar el abastecimiento energético, siempre que se utilicen las tecnologías que consigan la reducción de las emisiones de carbono.

El informe aprobado trata sobre los cambios que se han llevado a cabo en las ayudas estatales tras la entrada en vigor del Reglamento del carbón, centrándose principalmente en las ayudas otorgadas por los Estados Miembros y en los procesos de reestructuración llevados a cabo en la industria del carbón con las ayudas recibidas. El mencionado Reglamento establecía que la Comisión tendría que hacer un informe a finales del 2006 sobre su aplicación. El informe concluye que no es necesaria ninguna enmienda al citado Reglamento de ayudas estatales al carbón.

DECLARACIÓN DE LOS MIEMBROS DEL PARLAMENTO PARA LA REDUCCION DE LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO

El Parlamento Europeo reunido en sesión plenaria en Estrasburgo, adoptó el pasado 21 de mayo una declaración (firmada por más de la mitad de los diputados) en la que se hace una llamada a la reducción de gases efecto invernadero a través del partenariado entre regiones, ciudades, PYMEs y la sociedad civil.

El calentamiento del planeta y el coste de las energía fósiles son cuestiones clave en las discusiones del Parlamento y la Comisión sobre el futuro de la política energética y el cambio climático.

Por ello, esta declaración pide a las instituciones de la UE una reducción del 30% de los gases de efecto invernadero para 2020 y un aumento del 20% de la eficiencia energética para el mismo año. El Parlamento pide también que para 2025 las redes de energía sean inteligentes e independientes, e insta a las instituciones europeas a que impulsen el desarrollo de las tecnologías de pilas de combustible alimentadas con hidrógeno y las energías renovables.

AHORRO ENERGÉTICO EN LA CUMBRE DEL G8

El Presidente de la Comisión Europea presentó el pasado 24 de mayo los objetivos de la UE en materia de eficacia energética y cambio climático para la cumbre del G8 del mes de junio.

La propuesta realizada por la UE se centraba principalmente en la instauración de etiquetas de eficiencia energética para los vehículos automóviles nuevos, en la promoción de las acciones nacionales e internacionales para la captura de carbono y en las mejoras de la tecnología para almacenar el mismo.

José Manuel Barroso también se refirió al estado de las relaciones UE-Rusia en materia energética y a la aceptación por parte del Gobierno ruso de un principio de diálogo sobre las inversiones energéticas y la puesta en marcha de un mecanismo de alerta precoz en caso de falta de aprovisionamiento energético en Europa.

RONDA DE NEGOCIACIONES ENTRE LA UE Y LA OPEP

El pasado 30 de mayo se reunieron en Bruselas los representantes de la UE y de la Organización de Países Exportadores de Petróleo, OPEP, para discutir acerca de cómo las políticas energéticas de ambos organismos pueden influir en la seguridad de la demanda del suministro de petróleo.

Esta ronda de negociaciones se centró en temas tales como la política energética de la UE, la política europea para el clima y para el transporte, la capacidad de producción de la OPEP, la estabilidad del mercado del petróleo, y la perspectiva para la energía hasta el 2030.

En lo relativo a seguridad del suministro energético, la UE intenta conseguir garantías por parte de la OPEP acerca de su futura capacidad de producción. Actualmente, cerca del 40 % de las importaciones de petróleo de la UE provienen de la OPEP.

La OPEP mostró su preocupación por los compromisos por parte de la UE para incrementar el uso de las energías renovables en un 20% hasta el 2020, así como por la sostenibilidad de los biocombustibles.

Tanto la UE como la OPEP manifestaron su satisfacción por crecimiento de la diversidad dentro del paquete energético y están de acuerdo en que el petróleo continuará su posición dominante como fuente energética mundial.

PAULATINA RETIRADA DE LAS BOMBILLAS QUE CONSUMAN MÁS

El Comisario de Energía Andris Piebalgs se congratuló el pasado 5 de junio del anuncio por parte de los fabricantes de la retirada progresiva de las bombillas menos eficientes desde un punto de vista energético. Según cálculos de dicha industria, aquello permitiría reducir en un 60% las emisiones de CO₂ generadas por el alumbrado doméstico y ahorrar 63000 Gwv de electricidad cada año.

INTEGRACIÓN DE LOS MERCADOS ELÉCTRICOS DE CINCO ESTADOS MIEMBROS

El Comisario Piebalgs felicitó la integración de los mercados eléctricos de Francia, Bélgica, Alemania, Países Bajos y Luxemburgo a través de un protocolo que convierte estos mercados en un mercado regional único. A través de este protocolo, Alemania y Luxemburgo se unen a la integración que ya habían llevado a cabo Francia, Bélgica y Países Bajos el pasado mes de enero. Piebalgs declaró que este protocolo es un paso positivo hacia un mercado único europeo de la energía

CONCLUSIONES DEL G8

Los países más industrializados G8 acordaron en su reunión de Heiligendamm (Alemania) del pasado 7 de junio, prestar atención a las decisiones de la UE, Canadá y Japón para reducir a la mitad las emisiones de CO₂ para 2050. Sin embargo, este acuerdo no es vinculante. El presidente Bush declaró que EEUU formaría parte de un marco post-Kioto. Los 8 países acordaron iniciar negociaciones sobre cambio climático bajo el marco de las Naciones Unidas en una conferencia en Bali en 2007, para lograr un acuerdo en 2009. Diversas ONG han criticado la falta de consistencia política de dicho acuerdo.

INAUGURACIÓN DE INSTALACIONES DE ALMACENAMIENTO SUBTERRÁNEO DE CO₂

El Comisario encargado de Energía, Andris Piebalgs, inauguró el pasado 13 de junio las instalaciones de almacenamiento subterráneo de CO₂ existentes en la ciudad de Ketzin (Alemania). Dicha central representa un

ejemplo de los esfuerzos llevados a cabo en el desarrollo de una tecnología experimental que se contempla como una solución más para poder reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

La instalación piloto es la primera existente en Europa y comenzará a partir de ahora a realizar ensayos sobre la mejor manera de inyectar gases CO₂ provenientes de la producción de energía, con lo que solucionaría en parte la contaminación que tal industria genera. El proyecto se basa en el almacenamiento en acuíferos salinos a una profundidad de unos 1800 m y tiene un coste estimado de 30 millones de euros, cofinanciados en parte por el 6º Programa Marco de Investigación.

En opinión de Piebalgs, "la medida supondrá un gran paso en el objetivo marcado de hacer que el Secuestro y Almacenamiento de Carbono sea una realidad después de 2020".

Respecto a tales planes de futuro, la Comisión tiene previsto apoyar la construcción de una docena de plantas similares de prueba a escala industrial antes de 2015, lo que demuestra la viabilidad comercial del sistema.

PRIMER DIA DEL VIENTO

El pasado 15 de junio tuvo lugar el primer día del viento, cuyo fin fue promover un mayor conocimiento sobre la energía eólica. Esta campaña tuvo lugar de manera simultánea en varias ciudades (incluida Madrid) y contó con el apoyo de la Campaña Energía Sostenible y la Comisión Europea.

www.windday.eu

PRIMERAS CONCLUSIONES DEL PLAN DE TECNOLOGÍA ENERGÉTICA

Para conseguir el objetivo marcado el pasado mes de marzo por la Unión Europea sobre recortes de las emisiones de CO₂ y el uso de las energías renovables, expertos en la materia están elaborando el llamado Plan de Tecnología Energética. Este documento incorporará un detallado análisis para uso experto y se espera que ya en 2008 los líderes europeos seleccionen los aspectos del plan que seguirán adelante, usando tanto las decisiones de los gobiernos nacionales como las directivas de la

UE. A partir del año 2010 algunos de los cambios propuestos comenzarán a implantarse.

Si bien el plan se encuentra en una primera fase de desarrollo, con la finalización de una primera consulta dirigida a la industria, algunas conclusiones pueden ya ponerse sobre la mesa.

Los Estados miembros deberán financiar sectores específicos de energía renovables con dinero público y el almacenamiento de CO₂ en las plantas de carbón deberá ser obligatorio por ley ya que no existe incentivo por parte de las compañías en obtener energía limpia debido al alto coste que esto supone. Se constata, asimismo, que las nuevas tecnologías no constituyen la prioridad por el momento, y por ello, la Comisión ha previsto estimularlas fijando un presupuesto de siete mil millones de euros anuales en materia de investigación.

LA UE Y ARGELIA BUSCAN NUEVAS FORMAS DE AUMENTAR EL SUMINISTRO DE GAS A EUROPA

Tras el encuentro bilateral entre el Comisario de Energía Andris Piebalgs y el Ministro argelino de Energía y Minas, Chakib Khelil el pasado 21 de junio, el suministro de gas a la UE podría incrementarse en 23 500 millones de metros cúbicos (mmc) al año para el 2010, si los proyectos de infraestructura común en construcción se finalizan según lo previsto. El encuentro se desarrolló durante la reunión ministerial de la UE-OPEP celebrada en Viena a finales de junio.

Según Piebalgs, la UE quiere seguir fortaleciendo la cooperación energética con Argelia, proveedor fiable por más de 30 años. Argelia es actualmente el tercer mayor proveedor de gas de la UE. En 2005 ya exportaba más de 55 000 mmc (19,1% de las importaciones de la UE) y con los nuevos proyectos previstos, se podría incrementar hasta 78, 5 mmc. El nuevo gas pasaría por dos nuevos conductos: "Medgaz", que conectaría Argelia y Almería, y "Galsi", que conectaría Argelia con Cagliari (Cerdeña, Italia). También se está negociando un proyecto que uniría Italia y Argelia a través de Túnez.

INAUGURACIÓN DE LA SEDE DE ITER EN BARCELONA

El 28 de junio se celebró en Barcelona la ceremonia de inauguración de la sede de la nueva "Empresa Común Europea para el ITER y para el Desarrollo de la Energía de Fusión"

El proyecto ITER trata de desarrollar la técnica de la fusión que se da en el sol y en las estrellas para poder producir de manera comercial energía inagotable de una forma segura y sin consecuencias perjudiciales para el medio ambiente. En el proyecto participan de manera conjunta la UE, China, Japón, Corea del Sur, Rusia, India y los Estados Unidos y será desarrollado en la ciudad francesa de Cadarache mediante las aportaciones realizadas por las diferentes partes del proyecto.

Debido al carácter separado de los trabajos, se crea tal Empresa Común con sede en Barcelona para proceder a la coordinación de las diferentes contribuciones llevadas a cabo por los socios en sus respectivos centros de investigación.

Los principales objetivos del proyecto son los siguientes:

- Aportar proveedores europeos al proyecto internacional de energía de fusión ITER en construcción en Cadarache, Francia.
- Colaborar con Japón en una serie de proyectos para acelerar el desarrollo de la energía de fusión.
- Organizar y coordinar un programa de actividades con miras a la construcción de los primeros reactores de fusión de demostración que generen electricidad.

La ceremonia contó con la presencia del Comisario encargado de Ciencia e Investigación, Janez Potocnik y la Ministra de Ciencia y Educación de España, Mercedes Cabrera Calvo-Sotelo.

ENCUENTRO DE LOS MINISTROS DE ENERGÍA

Los Ministros de energía de los Estados miembros firmantes del Tratado que establece una Comunidad para la Energía, que entró en vigor el pasado 1 de Julio de 2006, se

reunieron en Bechichi, Montenegro, el pasado 29 de Junio, con el objetivo de evaluar los resultados obtenidos tras la entrada en vigor del Tratado.

Esta Comunidad de la Energía, que cuenta entre sus miembros, además de la UE, Albania, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Macedonia, Serbia, Montenegro y Kosovo, está intentando construir una plataforma provechosa, con el fin de promover las inversiones y reforzar los mercados internos, en temas energéticos.

La seguridad del suministro energético fue uno de los temas principales a tratar en este encuentro. Los ministros mostraron su acuerdo en la necesidad de desarrollar el acervo comunitario en este tema y de extender el ámbito del Tratado a la legislación europea sobre la salvaguardia de la seguridad del suministro de gas y electricidad. Además, se prestó especial atención a la promoción de las inversiones en las regiones, como un aspecto fundamental para fomentar la protección del medio ambiente, la competitividad, la fiabilidad y la mejora de los mercados energéticos internos.

Serbia ostenta desde el primero de julio la Presidencia de la Comunidad de la Energía. El próximo encuentro ministerial se llevará a cabo en Belgrado en noviembre de 2007.

TRANSPORTES

VOTACIÓN DEL PARLAMENTO SOBRE LAS REGLAS APLICABLES A LOS CONTRATOS DE TRANSPORTES PÚBLICOS

El Parlamento Europeo aprobó el pasado 10 de mayo un texto de compromiso acordado con el Consejo sobre las reglas aplicables a los contratos relativos a los transportes públicos locales y regionales, dentro de los Estados miembros, y que cubran obligaciones de servicio público.

Con ello se pone fin a un largo proceso de debate entre las instituciones, que se inició en julio de 2000 mediante la propuesta llevada a cabo por parte de la Comisión.

El documento apoyado es el resultado de los acuerdos alcanzados entre el Consejo y el Parlamento durante el pasado mes y reconoce una mayor subsidiariedad para los Estados

miembros. Los principales puntos del mismo son los siguientes:

a) Contratos de un valor anual de más de un millón de euros o que cubren el servicio a pasajeros en una distancia total anual inferior a 300.000 Km: se abrirán automáticamente a la competencia excepto intervención directa de las autoridades locales.

b) Contratos a menor escala las autoridades locales pueden elegir entre la atribución directa o iniciar un proceso de contratación pública.

c) Contratos en los cuales es necesario abrir contratación pública: las autoridades locales pueden conceder el contrato en función del precio y de ciertas normas sociales, medioambientales o de calidad.

d) Los contratos deben firmarse por un periodo de 3 a 15 años respecto a los servicios ferroviarios y por un máximo de 10 para los servicios por carretera.

AVANCE EN LA SIMPLIFICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN SOBRE VEHÍCULOS

El Parlamento Europeo votó en segunda lectura el pasado de 10 de marzo a favor de la propuesta de la Comisión para extender el objeto de la Directiva sobre las licencias según los tipos de automóviles. Los fabricantes de camiones, autobuses y remolques no necesitarán a partir de ahora conseguir licencia para el mismo vehículo en 27 diferentes Estados miembros antes de introducirlos en los mercados.

Los nuevos procedimientos reducirán las cargas administrativas para los fabricantes de la UE y mejorarán su competitividad. Además, se mejorará la seguridad de los vehículos y abrirá nuevas posibilidades para acceder al mercado interior, especialmente por parte de las PYMES

Tres son los grandes objetivos de esta nueva Directiva Marco: simplificar la legislación europea, incrementar la seguridad y la protección del medioambiente y hacer que los vehículos sean accesibles a personas que se desplacen en sillas de rueda.

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).

NUEVAS NORMAS SOBRE ESPEJOS RETROVISORES

El PE aprobó en su sesión de 8 y 9 de mayo, y en primera lectura una directiva que introduce nuevas normas sobre los espejos retrovisores de los camiones. El Parlamento alcanzó un acuerdo con el Consejo, por lo que con esta aprobación finalizó el proceso legislativo. Los Estados tendrán ahora un año para adaptar sus legislaciones a las nuevas normas, que se aplicarán a los camiones matriculados después de 2000. Además, los transportistas deberán ajustar los vehículos antes de abril de 2009.

Se ha establecido que la visibilidad necesaria con los espejos de clase IV será de un 95% y de un 85% para la clase V

COMUNICACIÓN SOBRE EL PROGRAMA DE RADIONAVEGACIÓN POR SATELITE GALILEO

La Comisión Europea presentó el pasado 16 de mayo una Comunicación sobre la situación actual del Programa GALILEO, en respuesta a las peticiones del Consejo de Ministros de Transportes y del Parlamento Europeo y ante las dificultades hechas públicas durante los últimos días respecto al consorcio público-privado que apoya el Programa. En efecto, las negociaciones del contrato de concesión que posibilitaba el desarrollo de la infraestructura por parte del sector privado se han estancado, arriesgando la viabilidad del proyecto. En la comunicación se constata que debe redefinirse tal consorcio para posibilitar la puesta en marcha de GALILEO para 2012, debiendo rehacer una nueva hoja de ruta que haga posible tal objetivo.

El Comisario de Transportes, Jacques Barrot, manifestó su apoyo al programa al declarar que "Europa necesita un sistema de radionavegación por satélite europeo como infraestructura esencial al servicio de aplicaciones cruciales como el control de fronteras, la logística del transporte, las operaciones financieras o la vigilancia de infraestructuras críticas de energía y comunicaciones. La Comisión pone todo su empeño en garantizar el éxito de este sistema. Galileo representa una contribución fundamental a las políticas comunitarias y en él se cifran las ambiciones europeas en materia de política espacial, tecnología e innovación".

Para ello, la Comisión adaptará la hoja de ruta con el objetivo de garantizar un mayor control de plazos y costes y ofrecer más seguridad a las industrias de aplicaciones y servicios de radionavegación, en lo relativo a la disponibilidad efectiva de las señales de Galileo. Asimismo, propone que la infraestructura inicial sea costeada por el sector público y que la explotación de la misma esté bajo responsabilidad privada.

El ejecutivo comunitario solicita finalmente a cada Estado miembro que tome las decisiones necesarias en los ámbitos político, financiero y de gestión para permitir alcanzar los objetivos del programa y se pueda responder así a las necesidades existentes.

NUEVAS PROPUESTAS EN MATERIA DE TRANSPORTE POR CARRETERA

La Comisión adoptó el pasado 23 de mayo tres propuestas de reglamento cuyo objetivo es regular el acceso a la profesión y al mercado del transporte por carretera. En primer lugar, se prevé con estas propuestas una formación obligatoria para esta profesión, una definición del cabotaje y mecanismos para ejecutar determinadas sanciones más allá de las fronteras entre dos Estados miembros. El objetivo es reducir las distorsiones de la competencia y mejorar el respeto de las reglas sociales para los profesionales del sector.

LIBRO VERDE PARA UNA MEJOR GESTIÓN DEL DESGUACE DE BARCOS

La Comisión Europea publicó el pasado 22 de mayo un Libro Verde sobre cómo desguazar los barcos de forma más segura y respetuosa con el medio ambiente. Este documento establece una serie de medidas de actuación a nivel europeo mientras entra en vigor un Convenio Internacional en la materia que evite el vertido de residuos y sedimentos peligrosos durante las tareas de desmantelamiento de los buques.

En la actualidad, el desmantelamiento de buques europeos tiene a menudo lugar en países en vías de desarrollo, bajo condiciones pobres y contraviniendo la ley comunitaria de traslado de residuos.

Con esta publicación se lanza un período de consulta, en la que se espera que los Estados

miembros y todas las partes interesadas hagan sus propuestas al respecto de aquí al 30 de septiembre. Entre las medidas propuestas por el Libro Verde, destacan la de apoyar la aprobación de un convenio a nivel internacional, en el que se incluyera el reciclado de barcos y un instrumento para garantizar la sostenibilidad financiera de las actividades de desguace.

Asimismo, a corto y a medio plazo, se recomienda reforzar el reglamento sobre residuos navales, de modo que se impulse la cooperación y el intercambio de información entre las autoridades europeas así como el mayor control en los puertos europeos

CONSEJO INFORMAL DE MINISTROS PARA EL DESARROLLO URBANO Y COHESIÓN TERRITORIAL

Los ministros responsables de la cohesión territorial y desarrollo urbano de los 27 Estados miembros se reunieron en Leipzig durante los pasados días 24 y 25 mayo. En dicho Consejo informal aprobaron la "Carta de Leipzig" en la que los Estados miembros acordaron estrategias y principios comunes para una política de desarrollo urbano. Señalaron que una de las herramientas eficaces para combatir la exclusión social de los barrios más desfavorecidos y, por tanto, el desempleo, es un sistema de transporte urbano eficiente.

La idea de un transporte urbano eficaz para luchar contra la exclusión fue defendida también en la reunión de la UITP (Internacional Association of Public Transport) que tuvo lugar en Helsinki los días 20 al 24 de mayo.

ACTUACIONES DE LA UE EN MATERIA DE TRANSPORTE URBANO DE CARA AL FUTURO

Con motivo de la preparación del Libro Verde sobre Transporte Urbano, cuya publicación está prevista para el próximo otoño, la Comisión Europea organizó a principios de junio en Bruselas una conferencia de clausura del período de consulta, que reunió a actores implicados en esta materia (ver "A fondo" en este número)

Durante los meses del período de consulta, organizada por la Comisión desde principios de este año, han tenido lugar una serie de talleres de trabajo así como una consulta pública en Internet con vistas a recopilar información sobre las necesidades y propuestas de ciudadanos y organizaciones.

Habida cuenta de los problemas que acusan a este tipo de transporte, como son la congestión o la contaminación, la UE pretende a través de esta publicación establecer una serie de pautas generales que ayuden a reforzar las políticas y demás actuaciones adoptadas a nivel regional o local; pero teniendo en cuenta siempre el principio de subsidiariedad.

A partir de las opiniones manifestadas durante estos meses, la Comisión establecerá unas posibles líneas de actuación, entre las que se incluiría el intercambio de buenas prácticas o la promoción de incentivos para adoptar nuevas tecnologías o sistemas de transporte inteligente, entre otros.

EUROBARÓMETRO SOBRE EL PROGRAMA GALILEO

Los ciudadanos europeos son bastante optimistas respecto al futuro de Galileo, el sistema de navegación por satélite europeo. Así lo reflejan los resultados obtenidos por el último Eurobarómetro realizado, que versaba sobre los sistemas de posicionamiento por satélite en general.

Las 26.000 personas encuestadas no sólo mostraron su conocimiento acerca del proyecto Galileo sino que manifestaron que el abandono de la puesta en marcha del mismo en estos momentos, podría dañar la imagen de la Unión Europea.

Asimismo, los ciudadanos manifestaron su conformidad con el desarrollo de nuevas tecnologías y la asignación de los fondos europeos necesarios a tal efecto.

LOS MINISTROS DE TRANSPORTE RETRASAN HASTA OCTUBRE SU DECISIÓN FINAL SOBRE EL PROYECTO GALILEO, DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE

Tras la falta de acuerdo en el pasado Consejo de los días 6 y 7 de junio, el próximo Consejo

de Transporte de Octubre de 2007, decidirá el método de financiación de los 2,4 mil millones de euros que se necesitan para completar las infraestructuras de Galileo, la manera en que se repartirán las competencias entre los sectores públicos y privados.

ADOPCIÓN DE NUEVAS MEDIDAS PARA MEJORAR LA INTEROPERABILIDAD ENTRE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DEL TRÁFICO AÉREO EN EUROPA

La Comisión Europea adoptó el pasado 7 de Junio un nuevo instrumento para la puesta en marcha del sistema del cielo único, que eliminará obstáculos para la utilización armonizada de los sistemas de ATM (Air Traffic management) Este Reglamento completa a los dos anteriores, adoptados el pasado año para modernizar los sistemas de gestión del tráfico aéreo dentro del Cielo Único Europeo. Este Reglamento versa sobre un protocolo de transferencia de mensajes de vuelo.

EL CONSEJO DE MINISTROS INCLUYE EL TRANSPORTE EN LA LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

En su reunión del pasado 8 de junio, los ministros de transporte manifestaron que el sector del transporte también debe hacer su contribución significativa a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y lanzaron una "Estrategia Energética para el transporte". Además, el Consejo manifestó que esta estrategia no debería llevar a un impacto significativo en la movilidad en Europa sino que por el contrario, llevaría a la industria europea a ser más competitiva.

El Consejo habló de las conocidas medidas para limitar las emisiones de CO2 de los coches e incluir la aviación en el sistema de comercio de emisiones, pero también aludió al papel del transporte marítimo, fluvial y ferroviario para afrontar el crecimiento del transporte de mercancías en Europa. Sin embargo, también estos medios de transporte deberán volverse más limpios y eficientes.

Los ministros también priorizaron los combustibles renovables y alternativos aunque advirtieron de los posibles efectos colaterales negativos ligados a la producción de biocombustibles, destacando que es necesario

incentivar los biocombustibles de segunda generación. Por ello, la Comisión presentará un sistema para certificar los biocombustibles según su carácter sostenible.

Por su parte, se mostraron algunos temores sobre un posible retroceso en la competitividad de la industria europea si la UE es la única que toma estas medidas contra el cambio climático a nivel mundial.

La Estrategia Energética Europea para el Transporte, será una hoja de ruta a seguir en la materia. Esta medida iría dirigida no sólo a los fabricantes de todo tipo de vehículos (ligeros y pesados) sino también a los consumidores, con vistas a incidir en la utilización que hacen estos de la energía y del impacto ambiental de la misma.

Y es que los cambios de comportamiento entre oferente y consumidor han de verse acompañados de un marco legal apropiado, que promueva el uso de combustibles alternativos y el desarrollo de motores más eficientes desde el punto de vista energético, para lo cual los ministros europeos han manifestado su intención de establecer nuevas prioridades para el futuro de forma conjunta.

PROYECTO PILOTO PARA LA CREACIÓN DE ÁREAS DE DESCANSO SEGURAS EN LA RED TRANSEUROPEA DE CARRETERAS

El Comisario de transportes de la UE, Jacques Barrot, participó el pasado 12 de Junio, en la puesta en marcha de un proyecto piloto que espera promover el desarrollo de áreas de descanso más seguras para los vehículos que circulen por la red transeuropea de carreteras. Se construirán cinco aparcamientos en Francia, Alemania, Bélgica y Reino Unido, para que sirvan de modelo. La Comisión financiará hasta un 50% de las inversiones necesarias para este proyecto piloto.

Para más información: www.setpos.eu

EL PARLAMENTO DEFIENDE LA FINANCIACIÓN EUROPEA DE GALILEO

El Parlamento, durante una votación llevada a cabo el pasado 20 de Junio, rechazó que los fondos necesarios par Galileo (los 2.4 mil

millones de euros que aún son necesarios) procedan de fuentes europeas y nacionales. Al contrario, ha defendido la financiación estrictamente europea solicitando a la Comisión que proponga un nuevo marco financiero. Sin embargo, la mayoría de los Estados miembros no quieren reabrir las perspectivas financieras aprobadas en el 2006. Además, sería necesario encontrar los fondos de la parte 1.A donde se encuentran programas de Redes transeuropeas, el VII programa Marco etc...

Los ministros de economía debatirán sobre Galileo el próximo 10 de julio

CONSEJO EUROPEO DE JUNIO

Las conclusiones de dicho Consejo, que tuvo lugar los pasados días 21 y 22 de junio, recogen el compromiso de los Estados para luchar contra el cambio climático. De forma paralela, el Consejo destacó la importancia de un sistema de transportes eficaz y sostenible y toma nota de la intención de la Comisión de presentar a mediados del año próximo un modelo para evaluar los costes externos del transporte con vistas a calcular el coste de las futuras infraestructuras.

ENVÍO DE UNA CARTA DE EMPLAZAMIENTO A ESPAÑA

El pasado 27 de Junio, la Comisión Europea envió una carta de emplazamiento a España, debido al incumplimiento de una Sentencia del Tribunal de Justicia, ya que se mantiene en vigor la disposición legislativa sobre las condiciones de prestación de servicios marítimos en la Ría de Vigo, por la que se incumple la normativa europea sobre cabotaje marítimo.

Al no haber recibido la Comisión respuesta por parte de España, que debería haber comunicado la adopción de medidas en cumplimiento de la sentencia del Tribunal de Justicia, se ha presentado esta carta de emplazamiento.

LA COMISIÓN ACTÚA CONTRA ALEMANIA, ESPAÑA Y ESTONIA, POR VULNERAR LA LEGISLACIÓN EUROPEA SOBRE EL USO DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

La comisión actuó a finales del mes de junio contra estos tres Estados, debido a un cumplimiento insuficiente de la Directiva 2000/59 de 27 de noviembre de 2000 sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga.

DE INTERÉS

I EL FUTURO DEL TRANSPORTE URBANO EN LA UNIÓN EUROPEA

El papel de las instituciones europeas en materia de transporte urbano de cara al futuro

El pasado 31 de enero la Comisión europea inició un periodo de debate sobre el futuro de la política comunitaria en materia de transporte urbano, el cual ha ido articulándose a lo largo de estos meses a través de la organización de distintos seminarios y talleres de trabajo.

De forma paralela, del 28 de febrero al 30 de abril se ha mantenido abierta una consulta pública en internet sobre este asunto, cuyos resultados, fueron analizados en Bruselas en el transcurso de una jornada que tuvo lugar el pasado 4 de junio, cuyo objetivo fue esbozar las ideas generales extraídas a partir de las aportaciones de todas las partes interesadas y publicar, a principios del próximo otoño, el Libro Verde sobre Transporte Urbano.

Habida cuenta de que las autoridades locales están en mejores condiciones para aplicar las políticas más adecuadas y de la primacía del principio de subsidiariedad en esta materia, la Comisión y demás instituciones europeas no pretenden que dicho principio actúe como barrera, sino como una oportunidad. De esta manera, el valor añadido de la actuación a nivel europeo podría ser el compartir experiencias, la normalización, la cooperación, el apoyo financiero o la simplificación de la legislación existente.

Se trata entonces de diseñar una *caja de herramientas* para los gestores de las ciudades europeas.

En este contexto, es fundamental que el transporte no se vea gobernado de forma pasiva por otras políticas, y que sea ubicado de forma correcta en el marco político para que, a partir de ahí, se relacione con otras áreas que también le afectan, como cambio climático, seguridad o ruido.

Resultados de los grupos de trabajo y de la consulta pública en Internet

- Grupo de trabajo sobre transporte urbano y ecopropulsión (31 de enero de 2007):

El Plan de Eficiencia Energética presentado a principios de año por la Comisión Europea hace una llamada en favor de aquellas medidas que contribuyan a la lucha contra el cambio climático.

La promoción de la ecopropulsión, es decir, del desarrollo de vehículos limpios, se configura como una iniciativa en principio efectiva; Sin embargo es una idea que aún no tiene demasiada presencia en el mercado. Su implantación requeriría una acción común de las administraciones públicas, por ejemplo en el ámbito de la contratación pública. Junto a los incentivos económicos, estas ecolicitaciones pueden mejorar el impacto sobre el mercado, bien a través de la armonización de normas o a través de la inclusión del coste de vida del vehículo (energético y de emisiones) en el estudio de licitación.

La promoción de la ecopropulsión fue analizada durante el transcurso de este taller, desde dos puntos de vista:

- a) Economía y tecnología: se trata de analizar no sólo las emisiones de gases contaminantes sino también de incluir variables, como la eficiencia o las preocupaciones de ruido y seguridad de los ciudadanos.
- b) Apoyo político: Hasta ahora las normas se han utilizado para impulsar la comercialización, pero el objetivo de cara al futuro es mejorar el rendimiento tanto del uso como

del acceso de los vehículos. Para ello, es necesaria una homologación del alcance de la norma, en materia tanto de vehículos como de combustible.

- **Grupos de trabajo sobre financiación del transporte urbano y transporte inteligente (6 y 7 de marzo de 2007):** Las inversiones a partir de fondos procedentes de política de cohesión son muy positivas pero tienen como inconveniente que sólo pueden beneficiarse de ellas las regiones que cumplen los criterios fijados de antemano. Ante esta situación, los partenariados de carácter público-privado se configuran como una buena herramienta así como la aportación del Banco Europeo de Inversiones a través de la gestión de programas como JESSICA.

Volviendo a lo proyectos amparados bajo el paraguas de la política regional, es importante velar para que estos no sólo se centren en los de gran envergadura, sino también en los de un ámbito menor pero de gran valor añadido.

En cualquier caso, con independencia del instrumento adoptado es fundamental garantizar la coherencia en las políticas, de modo que las actuaciones llevadas a cabo a nivel local encajen en un marco más general.

Es necesaria una buena red de transporte público para que las ciudades funcionen bien, así lo reconoce la Carta de Leipzig el pasado mes de mayo.

- **Grupo de trabajo sobre enfoques integrados de transporte urbano con objeto de hacer las ciudades más atractivas (16 de mayo de 2007):** desde el principio del periodo de consulta, fue subrayada la importancia de enfocar de forma integrada las distintas políticas.

Un ejemplo de ello es el cambio demográfico que está experimentando Europa, el cual tendrá repercusiones en el tipo de transporte urbano que se

demandará en los próximos años. Un transporte de alta calidad y que favorezca la inclusión social, objetivos perseguidos por la iniciativa CIVITAS I, que tendrá su continuidad en una convocatoria abierta hasta el próximo 28 de junio.

Asimismo, hay que tener en cuenta los nuevos enfoques de entrega en lo concerniente al transporte de mercancías, sobre todo a nivel local. Es por tanto indispensable la cooperación entre las partes implicadas, desarrollando sinergias con el futuro plan logístico de mercancías.

- **Principales resultados de la consulta en Internet:** con un total de 915 participantes, las primeras conclusiones de este estudio señalan como principales problemas relacionados con el transporte urbano la congestión y la contaminación, el cambio climático, el ruido, la calidad del mismo y la ordenación del espacio urbano. En este contexto, la UE puede aportar soluciones en las siguientes áreas:
 - a) Investigación y diseminación de buenas prácticas
 - b) Definición del marco legislativo y financiero.
 - c) Fijación de normas comunes.
 - d) Promoción del acceso a las nuevas tecnologías y sistema de transporte inteligente.

El Libro Verde debe por tanto recoger todos estos aspectos y acompañarse de un plan de acción que promueva la adopción de sistemas de transporte limpio, de modo que constituya un paso adelante en la promoción del desarrollo sostenible.

II SEMINARIO SOBRE BIOETANOL

Lena Ek, eurodiputada sueca, miembro de la Comisión Parlamentaria ITRE, Industria, Investigación y Energía, hizo la presentación de una conferencia sobre bioetanol que se celebró el pasado 5 de Junio en el Parlamento Europeo. El proyecto Best "Bioetanol para el transporte sostenible", fue quien organizó esta conferencia. BEST un proyecto cofinanciado por

el Sexto Programa Marco que tiene como objetivo la utilización del bioetanol para el transporte sostenible, y que tiene socios en Brasil, China, Países Bajos, Italia, España, Suecia y Reino Unido.

Este proyecto, que defiende el uso del Bioetanol E85, como combustible que puede contribuir a combatir el cambio climático, concluye que la financiación es el principal escollo al desarrollo del uso de este biocombustible. Desde este seminario se afirmó que si se consigue un precio favorable para el Etanol 85, éste puede convertirse en una alternativa al petróleo. Así, los objetivos propuestos en la Directiva para los biocombustibles podrían alcanzarse de forma más rápida.

Representantes de la Comisión Europea, pertenecientes a la Dirección General de Transportes y Energía, hicieron referencia a la importancia del bioetanol en la Directiva europea 2003/30/CE para los biocombustibles, ya que la UE emitió en 2003 una serie de medidas legales, técnicas y fiscales, con el fin de promocionar el bioetanol y otros biocombustibles. Según la Comisión, es necesario apoyar a los biocombustibles a través de incentivos financieros por parte de la UE y los Estados Miembros, frente al poder del mercado de la gasolina.

Un representante del Gobierno sueco habló acerca de la reducción de impuestos para los biocombustibles; hizo hincapié en la necesidad de investigar los resultados que se van obteniendo en relación a los objetivos energéticos planteados para el año 2020 y de fortalecer la normativa nacional y europea sobre las energías renovables. Dicho representante solicitó a sectores como el transporte una apuesta por la inversión en nuevos métodos sostenibles, incluyendo a los biocombustibles como una de las soluciones para poder asegurar el suministro. Afirmó que la agricultura es otro de los sectores que se van beneficiar de la utilización de los combustibles, pero es necesaria una delimitación de territorios que se utilicen para la producción de biocombustibles. Ante esta proposición se hizo la siguiente pregunta: ¿Se debe discutir qué territorios se pueden utilizar para este uso en la UE? Sería interesante potenciar el uso de los biocombustibles para diversos campos, desde la utilización de la producción de perfumes, hasta la utilización

para la industria. Es necesario pasar a segunda generación de biocombustibles, una mayor inversión, mejoras en la legislación, una nueva nomenclatura para los biocombustibles, así como potenciar el estudio del etanol en el petróleo (5%)

El director de la Agencia Sueca de la experimentación e investigación científica, expuso unos claros ejemplos de cómo en Suecia las gasolineras tienen obligación de suministrar biocombustibles a los clientes. Se están potenciando las estaciones de biogás, y otras iniciativas para el uso de las energías renovables, las reducciones de los impuestos para los vehículos que utilicen biocombustibles, el fomento de la compra de "coches verdes", o la creación de nuevos modelos de vehículos que utilicen estos biocombustibles de segunda generación.

Hay acerca de 50.000 coches en Suecia que podrían utilizar el Etanol 85 pero existen menos de 100 coches que puedan utilizar este biocombustible en Italia, Países Bajos y Reino Unido juntos. Y esta situación se debe a que en Suecia se aplica una reducción de impuestos para el Etanol 85, mientras que en los otros países antes mencionados no se aplica esta política.

CONVOCATORIAS

RED TRANSEUROPEA DE ENERGÍA (RTE-E) 2007

La Dirección General de Energía y Transporte de la Comisión Europea ha realizado una convocatoria para la concesión de subvenciones en el ámbito de la Red Transeuropea de Energía en base a las prioridades y objetivos establecidos en el programa de trabajo para 2007.

El plazo para la presentación de solicitudes finaliza el próximo 31 de agosto.

Para más información:

http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/grants/proposal_en.htm

PROYECTO PILOTO SOBRE LUGARES DE DESCANSO SEGUROS EN LA RED TRANSEUROPEA DE CARRETERAS

La Comisión tiene previsto otorgar una subvención para un proyecto piloto sobre lugares de descanso seguros en la red transeuropea de carreteras, conforme a lo anunciado por la DG TREN en su programa de trabajo para 2007. Podrá obtener más información acerca de esta convocatoria en la dirección Internet que se indica a continuación:

http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/grants/proposal_en.htm

La fecha límite es el 14 de septiembre

RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTES

Convocatoria de propuestas conforme al proyecto de programa **anual** para la concesión de subvenciones en el campo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) para 2007

Convocatoria de propuestas conforme al proyecto de programa **plurianual** de trabajo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)

http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/grants/proposal_en.htm

La fecha límite es el 20 de julio de 2007.

CONVOCATORIA DE PROPUESTAS SUB-1

La Comisión prevé conceder subvenciones por un importe global indicativo de 5 700 000 EUR para la promoción de los objetivos de la política de transportes. Las prioridades políticas fueron establecidas en el programa de trabajo de 2007 adoptado por la Comisión.

Los principales temas seleccionados se refieren a la seguridad vial así como los aspectos de optimización de la utilización de las infraestructuras al servicio de los operadores (por carretera y marítimos). Puede encontrarse información sobre la presente convocatoria de propuestas en la dirección siguiente del sitio de la DG TREN:

http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/grants/proposal_en.htm

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).

La fecha límite es el 9 de julio del 2007

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).