



enectrA



Boletín europeo sobre energía y transportes

Boletín nº 26

Edición julio-septiembre 2007

En este número

- [Noticias](#)
- [De interés](#)

NOTICIAS

ENERGÍA

PRIORIDADES DE LA PRESIDENCIA PORTUGUESA

Tras el Consejo de primavera de marzo, donde se dio un importante paso para la creación de una política energética para Europa, la presidencia portuguesa considera los siguientes asuntos como prioritarios:

- Mercado interior de la energía
- Energías renovables,
- Plan Estratégico de las Tecnologías Energéticas
- Dimensión externa de la energía

LIBRE ELECCION DEL PROVEEDOR DE GAS Y ELECTRICIDAD

El pasado 1 de julio fue la fecha límite para la liberalización de los mercados del gas y electricidad, un hecho que, a pesar de contar con excepciones en algunos Estados miembros, contribuirá de forma decisiva a garantizar a

todos los proveedores y consumidores un acceso equitativo a las redes de distribución. La liberalización favorecerá la inversión en centrales eléctricas y redes de transporte, claves para evitar interrupciones del suministro de gas o electricidad. El mejor funcionamiento del mercado energético incidirá de forma positiva en los consumidores, no sólo porque la introducción de la competencia puede incidir en los precios a la baja sino también por la calidad de los servicios ofrecidos.

A este respecto, hay que destacar que el Grupo de Organismos Reguladores Europeos de la Electricidad y del Gas acaba de publicar un informe relativo a los precios energéticos y que la Comisión Europea presentará a finales de esta semana una iniciativa para aumentar los derechos de los consumidores que servirá de base para la adopción de una Carta Europea de los Derechos de los Consumidores de Energía

ENCUENTRO DE LOS MINISTROS DE ENERGÍA

Los Ministros de energía de los Estados miembros firmantes del Tratado que establece una Comunidad para la Energía se reunieron en Bechichi (Montenegro) el pasado 29 de junio con el propósito de evaluar los resultados obtenidos una vez transcurrido un año desde la entrada en vigor del texto, el 1 de julio de 2006.

Esta Comunidad de la Energía, que cuenta entre sus miembros, además de la UE, Albania, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Macedonia, Serbia, Montenegro y Kosovo, tiene por objeto construir una plataforma provechosa que

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).

promueva inversiones y refuerce los mercados internos en temas energéticos.

La seguridad del suministro energético fue uno de los principales asuntos previstos en el orden del día de este encuentro. En este sentido, los representantes ministeriales mostraron su conformidad sobre la necesidad de desarrollar el acervo comunitario al respecto y de extender el ámbito del Tratado a la legislación europea en materia de 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 clave en la promoción de 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.

CONCLUSIONES DEL CONSEJO DE MEDIO AMBIENTE SOBRE: REVISIÓN DE LA ESTRATEGIA COMUNITARIA PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO2 DE LOS AUTOMÓVILES

El pasado 28 de junio, los Ministros de Medio Ambiente de la UE acordaron por unanimidad el plan de la Comisión sobre la reducción de emisiones de los automóviles, si bien siguen divididos sobre cómo se hará dentro de la industria automovilística. El mismo Consejo reconoció el previsible incumplimiento del compromiso voluntario que se esperaba para 2008. En respuesta a esta situación, la Comisión propondrá, tras un acuerdo del Consejo y Parlamento Europeo (PE) un paquete legislativo vinculante en el marco de la estrategia, que limitaría las emisiones medias a 130gramos/km para 2012, frente a los 162 g/km actuales, siguiendo una reducción de 10 g/km por la contribución de fabricantes de neumáticos, conductores, autoridades públicas etc.

Los principales problemas en la negociación los plantean países con productores de coches de mayor volumen (Reino Unido y Alemania), que no ven factible y competitivo someter a los productores de coches grandes a los mismos estándares que la industria de coches ligeros, predominante en Francia e Italia. El ponente encargado del informe en el PE, Chris Davies

también considera que los objetivos deberían diferenciarse por modelo y tipo de industria, y el Ministro alemán de Medio Ambiente aboga por diferenciar entre modelos, para salvar la competitividad.

Otras Conclusiones del Consejo al respecto son las siguientes:

- El Consejo considera que todos los sectores de la economía deben contribuir en la lucha contra el cambio climático, aunque salvando sus intereses económicos y sociales.
- Confirmó el apoyo al objetivo de 120 g CO2 /km para los nuevos coches en la UE y para el 2012, reconociendo que la industria se beneficiará de esta ventaja competitiva gracias a los esfuerzos en I+D.
- Invitó a la Comisión a presentar un estudio sobre el impacto en los fabricantes de coches europeos y a presentar una propuesta legislativa al respecto para finales de 2007 que incluya la contribución de fabricantes de neumáticos, sistemas de aire acondicionado y combustibles eficientes.
- El Consejo reconoció que los vehículos de mayor volumen se enfrentan a una mayor carga si a su vez quieren satisfacer los mecanismos del mercado y las preferencias del consumidor.
- El Consejo reconoció la importancia de:
(i) informar al consumidor,(ii) la mejora de la tecnología para reducir las emisiones, y (iii) consultar con los Estados si un impuesto basado en el CO2 podría ponerse en marcha en los 27.

CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE BIOCOMBUSTIBLES

A primeros de julio se celebró en Bruselas una conferencia internacional sobre biocombustibles. Este encuentro, organizado por la Dirección General de Relaciones Exteriores de la Comisión Europea, contó con la presencia de personalidades de los sectores público y privado para debatir en torno a los beneficios del uso y la producción de este tipo de bienes.

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).

Destacó la presencia del Presidente de Brasil, Lula da Silva, del Primer Ministro Portugués, José Sócrates, así como de los comisarios Mandelson y Dimas.

La conferencia se llevó a cabo en torno a cinco temas fundamentales: las políticas de apoyo a los biocombustibles; el desarrollo del comercio internacional; los riesgos medioambientales y los beneficios derivados de la producción y del uso; la relación biocombustibles-países en desarrollo; y las actividades de investigación.

DISCURSO DEL COMISARIO DE MEDIO AMBIENTE SOBRE BIOCOMBUSTIBLES

Con ocasión de la Conferencia Internacional sobre Biocombustibles, el pasado 5 de julio, Stavros Dimas, Comisario responsable de Medio Ambiente destacó en su discurso la necesidad de que la UE sea creíble y de afrontar la política de biocombustibles.

Según Dimas, la lucha contra el cambio climático es un problema serio que necesita respuestas, con un balance de los efectos positivos y negativos de las medidas que se tomen. Si bien los biocombustibles juegan un papel importante en la lucha contra el cambio climático y para la seguridad energética, también pueden provocar efectos perjudiciales para el medio ambiente y la sociedad.

En su discurso destacó las ventajas e inconvenientes del desarrollo de este combustible, en el marco de las conclusiones del Consejo Europeo de Primavera (10% de la producción de energía procedentes de biocombustibles para el 2010). La producción puede ser excesivamente cara y sólo viable con apoyo de subvenciones públicas, sin contar con el problema del espacio que se necesita para el cultivo (mientras que Brasil sólo necesita destinar un 3% de sus tierras agrícolas, la UE necesitaría un 72%).

Otro de los problemas destacado por Dimas es el de destinar tierras de cultivo agrícola alimenticio para la producción de biocombustibles, llevando a un aumento del precio de cereales básicos para el consumo humano y de animales y, por tanto, hambre y pobreza a los países menos desarrollados.

Desde un punto de vista ambiental, aunque los biocombustibles no contienen sustancias derivadas del CO₂, su producción puede conllevar grandes emisiones de CO₂ si se evalúa el ciclo de vida completo del biocombustible (emisiones de transporte, refinamiento, etc.). La deforestación es otro de los riesgos más serios con efectos en la biodiversidad y el incremento de la desertización e inundaciones.

Por todo ello, concluyó el Comisario, no considerar los biocombustibles como ayuda en la lucha contra el cambio climático es un error y la UE no va desencaminada con su compromiso del 10% para 2020, siempre que la producción de los biocombustibles sea sostenible, se desarrollen los llamados biocombustibles de segunda generación, desarrollados desde fuentes no alimenticias y de biomasa o de la transformación de celulosa en etanol de forma que no afecte negativamente a la sociedad o el medio ambiente, y se modifique la Directiva de Calidad del Combustible para que se normalice la calidad.

La Comisión se compromete a impulsar un sistema de certificación transparente y responsable en la UE, al desarrollo de la cooperación internacional en este aspecto, la desincentivación del uso de biocombustibles dañinos y de primera generación, así como al desarrollo de la investigación en biocombustibles de segunda generación.

CARTA EUROPEA DE LOS DERECHOS DE LOS CONSUMIDORES DE ENERGÍA

La Comisión Europea lanzó a principios de julio su propuesta para constituir una Carta de los Consumidores de Energía. El objetivo de la misma es establecer los derechos de los consumidores en los ámbitos del gas y la electricidad sobre numerosos aspectos.

El Comisario de Energía, Andris Pielbalgs manifestó que la UE debía proporcionar un suministro de energía sostenible, seguro y competitivo acompañado de una mayor protección de los derechos de los consumidores. La Comisaria de Consumo Meglena Kuneva declaró que la apertura de estos mercados presenta un desafío y una oportunidad para los consumidores europeos y

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).

que el objetivo final no se obtendrá hasta que no se alcance un mercado transparente.

La futura Carta debe cumplir con los objetivos de otorgar una protección más eficaz a los ciudadanos más vulnerables, dar más información a los consumidores, limitar la burocracia para cambiar de suministrador y proteger al consumidor de las prácticas de venta abusivas. Asimismo recogerá derechos relativos a los contratos, la información, los precios y la resolución de conflictos entre otros. A esta propuesta le seguirá la consulta de los actores interesados, entre los que se incluyen, representantes de los consumidores, organismos de reglamentación de la energía, Estados miembros de la UE, sector del gas y la electricidad, sobre los elementos propuestos para la Carta. Tras las aportaciones obtenidas, será la Comisión quien redactará un documento final, que firmarán los interesados en una ceremonia oficial que debería tener lugar en diciembre de 2007.

El texto de la Comunicación de la Comisión Europea «Hacia una Carta Europea de los Derechos de los Consumidores de Energía» y la invitación para participar en la consulta pública se encuentran en la siguiente dirección de Internet:

http://ec.europa.eu/energy/energy_policy/consumers/index_en.htm

CONFERENCIA SOBRE EL GASEODUCTO TRANSAHARIANO

El Comisario Piebalgs participó el pasado 9 de julio en una conferencia sobre el proyecto de construcción del gaseoducto transahariano, el cual suministrará gas hasta Europa a través de Níger y Argelia. En esta conferencia el Comisario señaló la importancia de la cooperación en temas de energía entre la UE y África, y la diversificación de suministradores como parte fundamental de la estrategia de la UE para la seguridad del suministro energético.

EL COMISARIO PIEBALGS DA LA BIENVENIDA A LA ADOPCIÓN DE UNA NUEVA VERSIÓN DEL PROGRAMA ENERGY STAR

El Parlamento Europeo adoptó el pasado 10 de julio una nueva versión del Reglamento sobre el programa Energy Star, por la cual se requiere a los Estados miembros que apliquen criterios de eficiencia energética exigidos en las licitaciones para equipos de oficina.

Tanto el Consejo, como la Comisión y el Parlamento están de acuerdo en establecer unos criterios para la eficiencia energética que sean vinculantes para las licitaciones públicas. Hasta ahora las compras de equipos de oficina no habían considerado los costes de electricidad que conlleva su uso, y teniendo en cuenta el precio de compra y el coste de electricidad, a la larga los modelos que se basan en la eficiencia energética son más rentables.

AUDIENCIA PÚBLICA SOBRE LA ESTRATEGIA DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DE VEHÍCULOS

La Comisión organizó el 11 de julio una audiencia sobre la aplicación de la nueva Estrategia de reducción de emisiones de dióxido de carbono de los automóviles y furgonetas nuevos vendidos en la UE. La Estrategia fue adoptada en el pasado mes de febrero con el fin de que la media de las emisiones de CO₂ de los coches nuevos se sitúen en los 120g/km en 2012, mediante la aplicación de un enfoque integrado. Con este evento se quiere iniciar un amplio proceso de consulta de todas las partes interesadas sobre las medidas legislativas que deberán desarrollarse para la aplicación de la Estrategia.

La Comisión Europea, en misión de vigilar y limitar las emisiones de gases de efecto invernadero en la UE, debe controlar que la contribución del transporte por carretera no siga aumentando, como ha ocurrido entre 1990-2004 período en el que se incrementó un 26%.

En la reunión, presidida por miembros de la Comisión Europea de la Secretaría General, de Medio Ambiente y de Empresa; intervinieron en breves posicionamientos representantes de fabricantes de automóviles y de proveedores del sector, ONGs y organizaciones de consumidores, así como del *International Council on Clean Transportation* para dar una perspectiva internacional.

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).

Las principales puntos de debate se centran en la fecha límite para alcanzar los límites de emisiones, que el sector automovilístico juzga prematuro en contradicción con otras partes implicadas, la necesidad de objetivos a más largo plazo para garantizar un entorno estable de inversiones y la importancia relativa de las medidas complementarias, de fiscalidad, de conducción ecológica, uso de biocombustibles u otras. Hubo acuerdo unánime en la toma de un enfoque integrado para la aplicación de la Estrategia.

En la Audición, el sector automovilístico se lamentó de que la carga de reducción sobre su sector sea relativamente elevada, mientras que los consumidores se refirieron a que debe mejorarse la evaluación de impacto realizada, para percibir mayores beneficios sociales y ambientales de la Estrategia, al tener en cuenta, por ejemplo, los efectos sobre el mercado del petróleo.

RESULTADOS DEL ESTUDIO SOBRE EL CONSUMO DE ELECTRICIDAD EN EUROPA

A pesar de los esfuerzos que se realizan desde la Comisión Europea para promover la eficiencia energética y la reducción de las emisiones de CO₂, un estudio realizado por el Centro Conjunto de Investigación de la Comisión Europea ha puesto de manifiesto el aumento considerable del consumo eléctrico en todos los sectores de la economía. Según los datos disponibles para el año 2006, se ha producido un aumento de un 10,8% del consumo eléctrico en el sector residencial, un aumento del 15,6% del consumo en el sector servicios y un aumento del 9,5% en el sector industrial.

Este estudio explica que buena parte de la culpa de este incremento se debe a la utilización generalizada de electrodomésticos tales como la secadora o el aire acondicionado, pudiendo constatarse la aparición de dobles y triples electrodomésticos en los hogares europeos, así como un aumento en la compra de los mismos.

PRODUCCIÓN DE BIOCOMBUSTIBLE A PARTIR DE CERVEZA Y WHISKY

Investigadores de la Universidad de Abertay Dundee (Reino Unido) están investigando la posibilidad de obtener biocombustible a partir de los subproductos procedentes de la fabricación de cerveza y whisky.

Este proyecto estudia las distintas vías de fabricar bioetanol a partir de grano ya utilizado, puesto que los líderes mundiales en la producción de cultivos energéticos (Brasil y Estados Unidos) están siendo objeto de críticas por aumentar de forma considerable la demanda interna de tierras destinadas a cultivos energéticos; con el consecuente crecimiento del precio de los productos agrícolas destinados a consumo alimenticio.

El desarrollo de los biocombustibles es una de las apuestas anunciadas a principios de este año por la Comisión para luchar contra el cambio climático y aprobadas por los jefes de Estado y de Gobierno de los Estados miembros.

LA OCDE SEÑALA LAS CONSECUENCIAS DE LA PROMOCIÓN DE BIOCOMBUSTIBLES

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) publicó a principios de septiembre un informe sobre las repercusiones económicas y sociales que puede acarrear la promoción de biocombustibles.

Este trabajo destaca que éstos no reducen las emisiones de gases de efecto invernadero más allá del 3% y, sin embargo, suponen un gran coste económico para las administraciones que están concediendo ayudas para la implantación de los mismos. Estas conclusiones responden así a los planes del Gobierno de los Estados Unidos de elevar hasta el 10% la participación de los biocombustibles en el abastecimiento energético para el transporte de aquí a 2020.

Asimismo, el informe destaca la incidencia que puede conllevar la concesión de subsidios a la plantación de cultivos energéticos en el aumento de los precios de los productos agrícolas destinados a la alimentación. Por todas estas razones, el informe concluye proponiendo otras medidas, como la fiscalidad sobre el carbono o la investigación en combustibles de segunda generación.

NOMBRAMIENTO DE COORDINADORES EUROPEOS PARA PROYECTOS CLAVE

Con el objetivo de mejorar la puesta en marcha de los diferentes proyectos energéticos clave existentes actualmente, la Comisión seleccionó a principios de septiembre un grupo de cuatro coordinadores de diferentes Estados miembros elegidos entre personalidades y expertos de reconocido prestigio.

Entre sus principales tareas se encuentra la de garantizar asesoramiento técnico y estratégico. Además, se pretende garantizar la eliminación de obstáculos, la evaluación del impacto de los proyectos y la definición de soluciones óptimas para los problemas identificados.

Los proyectos seleccionados son los relativos a la conexión de las redes de alta tensión de Francia y España, las conexiones de energía eólica en alta mar en el Báltico y el Mar del Norte, la conexión de gas NABUCCO, y la conexión de las redes eléctricas de Alemania, Polonia y Lituania.

Respecto al caso español, el experto destacado ha sido Mario Monti quien es Presidente de la Universidad Bocconi de Milán (Italia) y que ha sido miembro de la Comisión Europea en dos ocasiones. Con el proyecto destacado se pretende alcanzar la eliminación de lo que se conoce como "isla eléctrica ibérica", cuestión vital para la creación de un mercado interior efectivo.

COMPROMISO DE EUROPA CON EL PROYECTO NABUCCO

En el transcurso de una conferencia en Budapest que tuvo lugar el pasado 14 de septiembre, el Comisario de energía de la UE, Andris Piebalgs, reiteró el compromiso de la UE con la construcción del gasoducto Nabucco, el cual permitirá llevar el gas producido en Oriente Medio hasta la cuenca del Mar Caspio. Los trabajos para la creación del mismo comenzarán en 2009 y terminarán en 2012. El proyecto Nabucco se incluye dentro del Programa de redes transeuropeas de la energía de la UE.

PRESENTACION DE UN NUEVO PAQUETE ENERGETICO

La Comisión Europea presentó en septiembre sus planes para fomentar la competencia dentro del sector energético mediante su **Tercer Paquete sobre la liberalización de la energía**, que se compone de tres propuestas de Reglamento y dos propuestas de Directiva. Este paquete de medidas fue anunciado en la Comunicación "Una política energética para Europa" aprobada por el Consejo Europeo de marzo de 2007.

El paquete tiene una serie de objetivos. Entre ellos cobra importancia el objetivo de una **energía más limpia**, garantizando la sostenibilidad y el fomento de la eficiencia energética apoyando la inversión en energías renovables.

Por otro lado, se pretende garantizar que todos los ciudadanos europeos tenga la **capacidad real y efectiva de poder elegir el proveedor** que mas ventajas les ofrezca o de disfrutar de "precios más justos", tal y como ha expresado la Comisaria de Competencia Neelie Kroes. Por su parte, Andris Piebalgs, responsable de Energía, reconoció los grandes avances producidos en la consecución del mercado interior de la energía en los últimos años y reconoció la importancia de las medidas aprobadas hoy para completar este proceso.

De manera esquemática las principales medidas a adoptar dentro del paquete son las siguientes:

- **Separación entre las redes de suministro, producción y transmisión:** es necesario disociar la propiedad de la gestión; es necesario separar la explotación de la red de las actividades de suministro y producción. La Comisión propone la disociación de la propiedad (separación entre las propiedades de tales redes como medio fundamental para facilitar la competencia entre ellas, ya que una misma empresa no podrá dedicarse a las mencionadas tareas simultáneamente) Como segunda opción, la Comisión propone la figura de un "gestor de redes independiente" que permite que las empresas integradas verticalmente mantengan la propiedad de la red a condición de que los activos

sean gestionados por una empresa o una entidad independiente.

- **Autoridades reguladoras nacionales más eficaces:** se pretende dotar de mayores poderes y responsabilidades a los reguladores nacionales, reconociendo su total independencia y garantizando mediante obligación normativa la cooperación entre cada uno.
- **Fomento del comercio energético transfronterizo:** mediante la creación de una agencia de cooperación de los reguladores nacionales se pretende crear una mayor cooperación entre las partes que facilitará ese comercio transfronterizo y tendrá como resultado una mayor eficacia de las autoridades nacionales.
- **Fomento de la colaboración transfronteriza** mediante la elaboración de normas de seguridad y códigos comerciales y técnicos comunes.
- Por último se pretende ofrecer una **mayor transparencia** a la explotación y abastecimiento con igualdad de acceso a la información y una **mayor solidaridad** frente a amenazas contra el abastecimiento.
- Adopción de una **nueva carta de los clientes de la energía**, que se llevará a cabo en 2008 para favorecer la información a los clientes, protegiendo de mejor manera sus derechos.

CRITICAS DE ALEMANIA AL NUEVO PAQUETE ENERGÉTICO

Alemania criticó el nuevo paquete energético que supone la reforma de los mercados energéticos de la UE, al considerarlo demasiado burocratizado.

El Ministro de economía alemán señaló que este nuevo paquete puede poner en peligro la seguridad y la alta calidad de las redes generadoras de electricidad alemana, manteniéndose firme en la opinión, compartida con Francia, de su oposición a la disociación de

la propiedad de las redes de suministro, producción y transmisión

Según las normas establecidas en este nuevo paquete los compradores extranjeros que deseen introducirse en las redes de la UE deben seguir las mismas normas para la disociación de la propiedad que las compañías europeas; en la práctica los terceros países no pueden adquirir el control de las redes de transmisión europeas a menos que exista un acuerdo entre la UE y el país de origen de las compañías. Gazprom, la compañía rusa de gas declaró que remitirá su evaluación sobre las consecuencias de este paquete energético en la seguridad suministro. No hay que olvidar que un cuarto del petróleo y del gas de la UE procede de Rusia.

LA COMISIÓN INFORMA A ESPAÑA DE LA VIOLACIÓN DE LA NORMATIVA COMUNITARIA EN CASO ENDESA

La Comisión informó a finales de septiembre a España de su conclusión preliminar en la que afirma que el Gobierno Español ha violado el artículo 21 del Reglamento para las fusiones en el caso de la imposición de ciertas condiciones a Enel y Acciona en su propuesta de adquisición del control de la empresa española Endesa.

Específicamente, la Comisión se refiere a las condiciones impuestas por la Comisión Nacional de la Energía en sus decisiones del 26 de Abril y 4 de Julio de 2007.

Las autoridades españolas tienen 30 días desde la notificación de la Comisión para presentar sus alegaciones.

CREACIÓN DE LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA SOBRE ENERGÍA NUCLEAR SOSTENIBLE

El 21 de septiembre se presentó en Bruselas la nueva Plataforma Tecnológica de la Energía Nuclear Sostenible que servirá como punto de encuentro entre la industria y el sector de la investigación. La Plataforma tiene como objetivo definir la forma en la cual el sector debe desarrollarse en el futuro, mediante la elaboración de una Agenda Estratégica de Investigación y su correspondiente Estrategia

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).

de Despliegue, ofreciendo un nuevo enfoque a la labor investigadora. Este foro servirá además para ofrecer asesoramiento científico a la Comisión y pretende proteger a la población contra los peligros que entraña la energía nuclear.

La Comisión está preparando un Plan Estratégico para la UE sobre tecnologías aplicadas a la energía.

INFORME SOBRE LAS ENERGÍAS RENOVABLES EN LA UE

En el informe presentado en el Pleno del Parlamento Europeo el pasado 25 de septiembre, los eurodiputados apoyaron el uso de energías renovables en la UE.

El informe acoge la iniciativa de la Comisión de fomentar un uso sostenible de los biocarburantes. Sin embargo, el informe afirma que la mejor manera de luchar contra las emisiones de CO2 es a través de vehículos más eficientes. El Parlamento defendió el establecimiento de un sistema de certificación para los biocarburantes y reconoció que los incentivos fiscales son una herramienta eficaz para fomentar el uso de los mismos, siempre que estos sean sostenibles.

Respecto a los sistemas de calefacción y refrigeración, el informe señala que es necesario aumentar los objetivos para el uso de las energías renovables en los edificios, esperando conseguir hasta un 20% de utilización de energías renovables en los mismos para 2020.

Otro punto a destacar en el informe, es la necesidad de aplicar planes de acción por etapas sobre las fuentes de energía renovables a nivel comunitario y nacional, con el consiguiente establecimiento de objetivos sectoriales en los mismos, para mejorar la inversión, la innovación y la investigación en todos los sectores.

El Pleno lamenta que con toda probabilidad no se consigan los objetivos de que para 2010 el 12% del total de la energía utilizada en la UE sea de origen renovable.

TRANSPORTES

PRIORIDADES DE LA PRESIDENCIA PORTUGUESA

Las prioridades de la presidencia portuguesa es contribuir a la competitividad del sector, dando prioridad a la sostenibilidad, a la intermodalidad, al refuerzo del mercado interior, a la innovación y al desarrollo tecnológico.

En particular, en el ámbito del transporte marítimo destaca la negociación del tercer paquete de seguridad marítima, dando importancia también al desarrollo de una política europea portuaria, las autopistas del mar y la logística.

En el ámbito del transporte aéreo, se dará prioridad al tercer paquete aéreo, al programa SESAR, a la seguridad aérea y a las relaciones exteriores.

En cuestiones intermodales Portugal considera prioritario el seguimiento del programa Galileo, la ejecución de las Redes Transeuropeas y Plan de Acción de Logística del transporte de mercancías.

En cuanto al transporte terrestre, serán prioritarios el libro verde sobre transporte urbano, el transporte ferroviario (interoperabilidad y seguridad) y seguridad vial (incluida la gestión de la seguridad en las infraestructuras)

ACTUALIZACIÓN DE LA LISTA COMUNITARIA DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS INSEGURAS

Esta actualización de la lista, realizada el 4 de julio, conllevó la prohibición de explotación de por ejemplo, todas las compañías de Indonesia, de la compañía Angola TAAG Angolan Airlines, y Volare Aviation Enterprise de Ucrania. Entre otras medidas adoptadas, se incluyen modificaciones de las restricciones impuestas a algunas compañías como por ejemplo, Pakistán Internacional Airlines, para permitir que algunos de sus aparatos puedan volar a la UE. Por parte de las autoridades nacionales de aviación civil rusas, búlgaras y moldavas, se prohíbe la autorización para volar hacia la UE a varias compañías nacionales.

La lista se puede consultar en el sitio web de la Comisión <http://air-ban.europa.eu>

EL PARLAMENTO INSISTE EN LA MAYOR CONSIDERACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO EN LA POLÍTICA MARÍTIMA

El pleno del Parlamento Europeo (PE) aprobó a principios de julio un informe con recomendaciones a la Comisión Europea para que se establezca una política marítima unificada en la UE que integre medidas contra el cambio climático y de recuperación de la flora y la fauna afectadas por la contaminación.

Los parlamentarios subrayaron que la política marítima europea "debía desempeñar un papel importante en la lucha contra el cambio climático, en concreto, en tres frentes diferentes: en primer lugar, reduciendo radicalmente las emisiones de CO₂, SO₂ y de óxidos de nitrógeno procedentes de los buques; en segundo lugar, introduciendo el comercio de derechos de emisión también en la navegación, y, en tercer lugar, utilizando y promoviendo las energías renovables como la eólica y la solar en los buques".

Además el PE pidió la creación de un fondo comunitario para la conservación del medio marino, al que contribuirían las empresas responsables de la contaminación, en aplicación, hasta ahora inexistente en este ámbito, del principio de quien contamina paga. Según el PE, la financiación vendría de las industrias responsables de vertidos, de extracción de arena o grava, y las empresas dedicadas a obtener energía del mar que causen contaminación. El fondo ayudaría a repoblar y conservar la flora y la fauna, incluidos los recursos pesqueros.

Además el PE respaldó plenamente el "enfoque integrado" de la política marítima que promueve la Comisión.

ASISTENCIA DEL COMISARIO BORG A UN GRUPO DE TRABAJO SOBRE POLÍTICA MARÍTIMA

El Comisario Borg y el Secretario de Estado portugués para Asuntos Marítimos, Joao Mira Gomes, inauguraron el 19 de julio un grupo de trabajo en Lisboa sobre la futura política

marítima integrada europea. Se espera que acudan a este grupo de trabajo, políticos, científicos y demás partes interesadas con objeto de discutir las principales líneas de actuación a seguir en la materia

Este grupo de trabajo servirá de preparación para la próxima conferencia ministerial que tendrá lugar en octubre en Lisboa, y cuya temática versará sobre la futura política marítima europea.

Los principales asuntos a tratar serán la identificación de los obstáculos que se encuentran en el camino de la consecución de una política marítima integrada a nivel europeo, la creación de acciones transfronterizas y la importancia de la transparencia y el sector de los clusters marítimos.

La consulta pública lanzada por la Comisión sobre la futura política marítima europea se cerró el pasado mes de junio, y ha recibido cerca de 500 contribuciones, la mayoría de las cuales se refieren al apoyo que se cree debe recibir la idea de una mayor coordinación entre las diferentes actividades marítimas; estas aportaciones pueden consultarse en el sitio web de la Comisión:

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_en.html

HACIA LA DEFINICIÓN DE UNA POLÍTICA MARÍTIMA EUROPEA

El Consejo adoptó una posición común sobre la propuesta de Directiva para la protección del medio marino oponiéndose al Parlamento en un número de puntos importantes. Las discrepancias se centran en la definición de "buen estado ecológico", el calendario de aplicación y las obligaciones legales.

La Comisión lanzó su propuesta de Directiva en 2005. Según ésta, los Estados miembros deberían diseñar y aplicar programas nacionales de protección de las zonas costeras en coordinación con otras naciones que comparten las mismas aguas.

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).

Además, en 2006, la Comisión publicó un Libro Verde sobre Política Marítima de la UE, que incluía la Estrategia de protección del medio marino, con el que se lanzaba una consulta pública, finalizada el 30 de junio de 2007.

El Consejo adoptó una posición común, teniendo en cuenta que se trata de una propuesta para una Directiva marco que no debe contener excesivos detalles técnicos. Se espera que para octubre de este año la Comisión presente un Plan de Acción para una política marítima común, que podría lograr un acuerdo del Consejo en diciembre.

ACUERDO UE-EEUU SOBRE GPS-GALILEO

El pasado 26 de Julio se anunció el acuerdo entre Estados Unidos y la UE para la adopción y provisión conjunta de un diseño mejorado de las señales de sus respectivos sistemas globales de navegación por satélite. Estas señales se llevarán a la práctica dentro del servicio abierto Galileo y de la nueva señal GPS IIIA

Este acuerdo asegura que los sistemas GPS y Galileo son compatibles e interoperables a nivel de usuario y lo cual brindará oportunidades comerciales para el desarrollo de nuevos productos y servicios.

PROTECCIÓN DE PERSONAS DISCAPACITADAS EN EL TRANSPORTE AÉREO

El 26 de julio entró en vigor uno de los aspectos del Reglamento número 1107/2006 adoptado el pasado 5 de julio de 2006 y que trata de garantizar el acceso equitativo de personas de movilidad reducida al transporte aéreo.

La norma trata de ofrecer la asistencia necesaria que requieren personas con movilidad reducida que se encuentran con importantes problemas a la hora de utilizar tales servicios; así, una gran parte de estas personas encuentra grandes dificultades para recorrer las grandes distancias que separan los diferentes puntos de un aeropuerto moderno.

Pese a existir actualmente una importante labor de atención a tales personas por parte de las compañías aéreas, se observa que tal

asistencia no es gratuita ni se encuentra disponible en todos los aeropuertos. Por ello la norma establece tres medidas de acción:

1) Tratamiento equitativo de personas con movilidad reducida por la que se prohíbe el rechazo de tales personas ante sus reservas de vuelo, excepto por motivos de seguridad debidamente justificados.

2) Asistencia gratuita en todos los aeropuertos de la UE.

3) Asistencia a bordo gratuita que garantice el transporte de sillas de ruedas o de perros guía.

Las medidas segunda y la tercera entrarán en vigor el próximo año. Además, los Estados miembros deben crear organismos de control de la aplicación de la norma.

LOS CIUDADANOS EUROPEOS APUESTAN POR LA UTILIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Una encuesta recientemente publicada por el eurobarómetro pone de manifiesto la postura de los ciudadanos europeos a favor de promover la utilización del transporte público.

Esta consulta realizada a 26.000 ciudadanos de la UE sobre la política europea de transportes, el transporte urbano, la dimensión medioambiental, los problemas del tráfico, la seguridad aérea y los derechos de los pasajeros, pone de manifiesto datos como que el automóvil es el principal modo de transporte utilizado por los ciudadanos de la UE (51%), la necesidad de mejorar las condiciones del transporte público (mejora de horarios y conexiones, un 29%), la necesidad de fabricar vehículos menos contaminante (35%)s y la necesidad de abaratar los biocarburantes por medio de incentivos fiscales (un 36%).

NUEVO REGLAMENTO SOBRE CONFISCACIÓN DE LÍQUIDOS PARA PASAJEROS QUE LLEGAN DESDE TERCEROS PAÍSES

El Reglamento adoptado por la Comisión el pasado 31 de Julio, permitirá encontrar un equilibrio entre las normas de seguridad para la aviación y la comodidad de los viajeros que

lleguen a la UE desde aeropuertos pertenecientes a terceros países.

Actualmente cualquier cantidad de líquido que se porte desde fuera de la UE que sea superior a los límites actualmente permitidos en equipaje de mano, debe ser abandonada en el aeropuerto de la UE ya que no hay manera de comprobar que han sido sometidos a los mismos criterios de seguridad que los líquidos que se venden en los aeropuertos de la UE.

Este nuevo reglamento permitirá a la Comisión verificar si medidas de seguridad equivalentes se aplican en los terceros países y si las medidas generales para la seguridad en la aviación son satisfactorias, permitiendo así en vuelos hacia la UE los líquidos comprados en las tiendas de la zona libre de impuestos de los aeropuertos de dichos terceros estados. Así también se permitirían estos líquidos en vuelos internos dentro de la UE.

EL PARLAMENTO EUROPEO SOLICITA LA REVISIÓN DE LA NORMATIVA DE LÍQUIDOS EN LOS AVIONES

El Pleno del Parlamento Europeo adoptó el pasado 5 de septiembre una resolución solicitando a la Comisión Europea la revisión, con carácter urgente, del reglamento de prohibición de líquidos en la cabina de los aviones.

La medida, que entró en vigor en noviembre del año pasado a consecuencia del desmantelamiento de un grupo terrorista que pretendía atacar con líquidos explosivos el aeropuerto de Heathrow, es vista por gran parte de los eurodiputados como poco práctica y confusa.

El comisario europeo de Transportes, Jacques Barrot, ha subrayado que aunque la Comisión está trabajando en el desarrollo de nuevas tecnologías para detectar este tipo de sustancias, por el momento este es el único instrumento que existe para prevenir este tipo de ataques terroristas y garantizar la seguridad frente a amenazas como las que recientemente han tenido lugar en Dinamarca y Alemania.

DIRECTIVA SOBRE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

El Pleno del Parlamento Europeo aprobó en su reunión del 3 al 6 de septiembre una propuesta de Directiva sobre transporte de mercancías peligrosas. Esta aprobación suponía la primera lectura del texto, pero el Parlamento había alcanzado previamente un acuerdo con el Consejo por lo que tras dicha aprobación finalizó el proceso legislativo. La Directiva en cuestión actualiza las cuatro vigentes en la materia y las integra en un único texto. La Directiva se aplicará no sólo al transporte por carretera y ferrocarril sino a las vías navegables. Incorpora al derecho comunitario las actuales normas internacionales sobre este tema y se aplicará al transporte nacional.

El Parlamento aprobó una serie de enmiendas como por ejemplo aumentar a seis años la vigencia de las autorizaciones o la imposición por parte de los Estados miembros de condiciones específicas de seguridad en casos concretos (vehículos no incluidos en la nueva directiva, itinerarios predeterminados o transporte de este tipo de mercancías en trenes de pasajeros)

Los Estados miembros tendrán hasta el 30 de junio para transponer la Directiva.

INFORMES ANUALES DE LOS COORDINADORES DE LAS REDES TRANSEUROPEAS DE TRANSPORTES

Los Coordinadores designados por la Comisión para una mejor implementación de determinados proyectos prioritarios de las redes transeuropeas de transportes, remitieron al Comisario de Transportes, por segundo año consecutivo, sus informes de actividades anuales, que han sido publicados a principios de septiembre.

En dichos informes se muestra que la labor de los Coordinadores está dando resultados tangibles en la planificación y coordinación de las políticas de transportes.

En los próximos días la Comisión nombrará a dos nuevos Coordinadores que se encargarán de impulsar los proyectos prioritarios de las redes transeuropeas relacionados con las

autopistas del mar y el transporte por vías navegables interiores.

Los informes de actividades de los coordinadores se encuentran en la siguiente dirección:

http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index_en.htm

INFORME DEL PARLAMENTO SOBRE TRANSPORTE DE MERCANCIAS

El Pleno en su reunión del 3 al 6 de septiembre aprobó un informe de la eurodiputada española del grupo socialista Inés Ayala en la que se pide una respuesta integral al problema de la congestión en el transporte de mercancías. El informe solicita una solución a la cuestión de la falta de accesos adecuados en zonas transfronterizas como los Alpes o los Pirineos centrales que dificultan el paso de los pasajeros y las mercancías. El informe apuesta por un desarrollo del transporte de mercancías por vía férrea, proponiendo el desarrollo de un sistema ferroviario dedicado exclusivamente a las mercancías. Además, se solicita el desarrollo del concepto de las autopistas del mar.

En dicho informe se solicita que los camiones de mercancías de 60 toneladas sólo puedan circular bajo autorización del Estado miembro. Además, el Pleno adoptó una enmienda al informe en el que piden el desarrollo de plataformas de transbordo entre vías navegables y férreas para el desarrollo de una logística europea de interior. Solicitaron a su vez una mayor conexión entre ferrocarriles y aeropuertos. El informe sostiene que si se quiere llevar a cabo una correcta planificación del transporte de mercancías, es necesario convocar un foro europeo sobre logística.

NUEVAS COMPAÑÍAS AÉREAS PROHIBIDAS

El Ejecutivo comunitario volvió a actualizar en septiembre la lista de compañías aéreas prohibidas en la UE. Tras las notificaciones presentadas por algunos Estados miembros referentes a la compañía ucraniana Ukrainian Mediterranean Airlines y la iraní Mahan Air, la Comisión se entrevistó con los representantes de la misma así como con las autoridades nacionales de aviación civil competentes.

Ayudada por la opinión Comité de Expertos de la Seguridad Aérea de los Estados miembros, la Comisión ha prohibido operar dentro de la Unión Europea a ambas compañías consideradas pocas seguras.

RESTRICCIONES DE LIQUIDOS EN AVIONES

El Parlamento en su reunión plenaria de principios de septiembre aprobó una resolución en la que pide a la Comisión que revise el Reglamento de restricción de líquidos en los equipajes de mano en aviones y, si no se presentan hechos concluyentes, derogue dicho texto. Consciente de las molestias que provoca dicho Reglamento, el Pleno declaró estar a favor de medidas de seguridad pero siempre que sean proporcionadas.

SEXTA EDICIÓN DE LA SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD

Durante la semana del 16 al 22 de Septiembre tuvo lugar en toda Europa la semana europea de la movilidad, cuya idea central fue la promoción de la movilidad urbana basada en el desarrollo sostenible y la protección del medio ambiente. La campaña de este año llamada "reinventemos la calle", tuvo el objetivo de que las autoridades locales se concienciaran de la necesidad de apoyar el uso de los medios de transporte menos contaminantes, como el caso de las bicicletas o el transporte público, mediante la puesta en marcha de medidas permanentes como carriles bici y la mejora de los servicios públicos.

Una de las actividades más importantes de esta semana tuvo lugar el sábado 22 de septiembre, cuando se celebró el día sin coches.

Esta iniciativa cuenta con el respaldo económico de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea que, además, entrega el premio anual de la semana de la movilidad a aquellas ciudades que realizan el mejor programa de actividades. La semana de la movilidad está coordinada por tres organizaciones no gubernamentales especializadas en temas de protección de medio ambiente urbano, Eurocities, Energie-Cities y Climate Alliance.

COMUNICACIÓN DE APOYO DE LA COMISIÓN AL DESARROLLO DE COCHES INTELIGENTES

La Comisión Europea pretende fomentar el desarrollo de coches inteligentes que ofrezcan unos mayores niveles de seguridad y de respeto al medio ambiente, para lo cual emprenderá durante el presente año las conversaciones necesarias con el sector industrial. Dichas reuniones tendrán como objetivo la adopción de un acuerdo que garantice, entre otras medidas, la instalación del sistema de llamadas de emergencia desde el vehículo (eCall) paneuropeo en todos los automóviles nuevos a partir del año 2010.

Por otro lado, se fomentará el desarrollo de nuevas tecnologías que permitan alcanzar el objetivo de reducir la mortalidad en carretera y las emisiones contaminantes. La Comisaria de Sociedad de la Información, Viviane Reding ha apoyado estas medidas con total decisión. Así, defendió por otro lado la eliminación de los obstáculos administrativos a las innovaciones que contribuyen a tales fines.

Por su parte Jacques Barrot, encargado de la política de Transporte, expresó su compromiso con el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas de la carretera de aquí a 2010.

Respecto a la política de Empresa e Industria, el Comisario Günter Verheugen ha propuesto la obligatoriedad del control electrónico de la estabilidad (ESC) para los vehículos nuevos a partir de 2011.

La Comunicación de la Comisión pide a los Estados miembros que aún no han firmado el Memorándum de Acuerdo sobre eCall que se preparen para hacerlo antes de que finalice 2007, agilizando la disponibilidad del sistema de control electrónico de la estabilidad.

La Comisión elaborará también, para mediados de 2008, directrices sobre la concesión de incentivos en favor de sistemas inteligentes para vehículos y, en particular, sobre la introducción de incentivos fiscales por los Estados miembros.

EL PARLAMENTO APRUEBA EL TERCER PAQUETE FERROVIARIO

El Parlamento aprobó en tercera lectura el tercer paquete compuesto por una propuesta de reglamento sobre derechos y obligaciones de los pasajeros internacionales, una propuesta de directiva sobre liberalización del transporte internacional de pasajeros y una propuesta de directiva sobre certificación única de conductores de trenes.

En relación a la propuesta de Reglamento, los derechos y obligaciones se aplicarán no sólo al transporte ferroviario nacional sino también al internacional. Los derechos incluyen por ejemplo, indemnizaciones por retraso o normas de acceso a discapacitados. Esta norma entrará en vigor dos años después de su publicación en el DOUE, a finales de 2009.

La propuesta de directiva aprobada también establece 2010 como la fecha para la liberalización del transporte internacional de pasajeros.

Los Estados miembros que hayan iniciado ya la liberalización de este tipo de transporte, no se verán obligados hasta 2010 de abrir sus mercados a las empresas de Estados miembros que todavía no hayan tomado medidas similares.

La última propuesta aprobada es la directiva sobre certificación única de conductores de trenes. Dicha directiva permitirá a los conductores con licencia de un Estados miembros trabajar en otro gracias a un sistema de certificación. Los Estados miembros deberán aplicar la directiva antes de finales de 2009.

LIBRO VERDE SOBRE MOVILIDAD URBANA

La Comisión presentó el 26 de septiembre un Libro Verde titulado "Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana", el cual trata de fomentar el debate en torno a las diferentes cuestiones que deben abordarse a la hora del estudio de la movilidad urbana. Las ciudades se ven confrontadas a problemas similares relacionados con la contaminación, la congestión o la seguridad en tráfico. Se ha considerado necesaria una aproximación a la dimensión urbana desde la política europea de transportes.

Para ello, la Comisión ha abierto a través de este Libro Verde un debate con todos los interesados a nivel nacional, regional y local. Así, temas como la fluidez del tráfico, la

existencia de ciudades más verdes o las mejoras en los trasportes públicos serán objeto de análisis por parte de los agentes interesados quienes podrán responder a una serie de cuestiones planteadas por parte del documento con el objetivo de aportar soluciones a los problemas y desafíos similares a los que se enfrentan las ciudades europeas.

El Libro Verde se refiere a todos los desafíos relativos a la movilidad urbana clasificados en cinco temas:

- Ciudades con flujos de circulación más fluidos
- Ciudades más verdes
- Transporte urbano inteligente
- Transporte urbano accesible
- Transporte urbano seguro

Dentro de estos puntos, se abordan cuestiones como la calidad del transporte público, el uso de tecnologías no contaminantes y eficientes, el fomento de los desplazamientos a pie o el uso de la bicicleta. Uno de los objetivos es crear una nueva cultura de movilidad urbana, para lo cual la educación, la formación y las campañas informativas son fundamentales. Por ello, se propone crear un "sistema de etiquetado" para las ciudades con políticas pioneras en la materia.

Las respuestas al Libro Verde pueden ser enviadas por los agentes interesados hasta el próximo 15 de marzo de 2008. Tales respuestas serán tenidas en cuenta para la adopción de un Plan de Acción durante el otoño 2008. La Comisión no pretende aportar soluciones, sino ofrecer opciones a problemas comunes y un marco para el intercambio de experiencias con el fin de ayudar al cambio de cultura que requiere una movilidad urbana sostenible.

Para acceder al Libro Verde:

http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_en.pdf

DOS NUEVOS COORDINADORES EUROPEOS EN EL SECTOR DE LAS REDES TRANSEUROPEAS DE TRANSPORTE

La Comisión ha designado dos nuevos coordinadores europeos para las redes transeuropeas de transporte a propuesta del

vicepresidente de la Comisión Europea, Jacques Barrot.

La holandesa Karla Peijs, antigua ministra, será coordinadora de vías navegables y se encargará de los dos proyectos prioritarios para reforzar la red transeuropea de vías navegables: el proyecto 18 (Rin/ Mosa-Meno-Danubio) que trata de descongestionar algunos tramos del eje Rin-Danubio, y el proyecto 30 (Canal Sena-Escalda) que intentará encontrar la conexión entre los puertos del Mar del Norte con la región de París.

Luis Valente de Oliveira, antiguo ministro portugués, se encargará de las autopistas del mar, especialmente del desarrollo de las mismas para contribuir a facilitar la transferencia modal del transporte de mercancías por carretera al transporte marítimo.

DE INTERÉS

PROYECTO PILOT SOBRE PLANIFICACIÓN SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE URBANO

1. Presentación del proyecto

El pasado 19 de Septiembre tuvo lugar en el Parlamento Europeo la conferencia final del proyecto PILOT, sobre planificación sostenible del transporte urbano. El Proyecto Pilot ha desarrollado una metodología para apoyar el proceso de planificación de transporte urbano sostenible en ciudades. Además, ha ayudado a dicha planificación a los socios del proyecto: Braila (Rumanía), Evora (Portugal), Lancaster (UK) y Tallín (Estonia). El proyecto tiene el fin de presentar el PTUS (Plan de Transporte Urbano Sostenible) como la aproximación más válida para una planificación del transporte urbano sostenible, ya que ofrece una respuesta integral y multidisciplinar al desarrollo urbano, bajo la forma de una estrategia a largo plazo basada en la consulta a todas las autoridades afectadas y a la sociedad civil.

Abrió la sesión el eurodiputado polaco Jan Olbrycht, vicepresidente de la Comisión de Desarrollo Regional y vicepresidente del intergrupo sobre política urbana y vivienda. Este intergrupo está compuesto por parlamentarios de distintas comisiones para

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).

obtener una visión más global y se centra en los problemas urbanos y de la vivienda. Jan Olbrycht destacó la creciente importancia del transporte urbano en su dimensión europea. Destacó que el proyecto PILOT es un ejemplo de metodología de acción integrada en transporte urbano que ayudará a una aproximación global en la dimensión urbana (sociedad, medio ambiente, transportes...)

David Delcampe, de la DG Medio Ambiente, prosiguió la sesión afirmando que su Dirección General cofinanció el proyecto porque entraba en la lógica de la Estrategia del Medio Ambiente Urbano, COM (2005) 718¹. Dicha estrategia se contemplaba en el VI Programa de Acción del Medio Ambiente². La Estrategia se aprobó en 2005, y aunque no contiene medidas obligatorias, sí proponía una serie de recomendaciones sobre los problemas ambientales en las ciudades en relación a la contaminación del aire, al ruido, a las emisiones de CO₂³ y a las aglomeraciones. La Estrategia resalta la necesidad de planes de movilidad urbana sostenible y la posibilidad de recurrir a los fondos europeos (Fondo de Cohesión, Programa Marco de Investigación, Life + y Steer, sin olvidar el efecto positivo de la iniciativa Civitas⁴ (ayuda a las ciudades a promover un sistema de transportes urbanos sostenibles o Eltis⁵ (sistema de información europeo sobre transporte local).

Un representante de la consultora Ruprecht (responsable del proyecto) declaró en su turno que el resultado de PILOT era un manual que se encuentra en castellano en la web del proyecto. El manual se basa en las experiencias y prácticas locales. El objetivo es

1

http://eurlex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=es&type_doc=COMfinal&an_doc=2005&nu_doc=718

2

http://eurlex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=es&type_doc=Decision&an_doc=2002&nu_doc=1600

3 El Consejo Europeo de marzo de 2007 declaró el objetivo de reducir las emisiones de CO₂ en un 20% para 2020 en relación a 1990.

⁴ <http://www.civitas-initiative.org/main.phtml?lan=es>

⁵ <http://www.eltis.org/Vorlage.phtml?sprache=en>

promover el PTUS (Plan de Transporte Urbano Sostenible) como mejor herramienta de planificación. Para este instrumento, es necesaria una aproximación integral y la participación de la sociedad civil, ya que las opciones contempladas en la planificación afectan a la sociedad en su conjunto. El manual ha proporcionado asesoramiento para las PTUS de las ciudades PILOT.

El manual contiene cinco tareas para poner en marcha el plan:

Tarea 1: Análisis de situación y construcción de escenarios

- Inventario de planes y políticas existentes
- Análisis de situación
- Construcción de escenarios

Tarea 2: Visión común, metas y objetivos

- Visión común de las partes
- Establecimiento de metas
- Indicadores de resultados

Tarea 3: Plan presupuestario y de acción

Tarea 4: Asignación de responsabilidades y recursos

Tarea 5: Seguimiento y evaluación

En resumen, el manual tiene como fin ilustrar la manera de llevar a cabo una planificación estratégica y eficaz, ofreciendo para ello unas guías:

1. Calendario del proceso de planificación
2. Coordinación estratégica y relaciones entre las partes implicadas
3. Responsabilidad y cobertura geográfica
4. Participación ciudadana
5. Participación de las partes implicadas
6. Integración de políticas
7. Inserción social e igualdad de género
8. Información y relaciones públicas
9. Gestión de capacidades
10. Gestión y organización

Todo PTUS será distinto según las circunstancias pero existen elementos básicos válidos para un gran número de ciudades europeas.

El representante de Ruprecht enunció las recomendaciones políticas que muestra las lecciones aprendidas tras el proyecto:

1. Mantener los objetivos sobre movilidad a nivel europeo
2. Instalar el PTUS en las distintas políticas
3. Definir indicadores para PTUS
4. Definir objetivos para PTUS e indicadores
5. Fomentar PTUS con fondos europeos
6. Crear puntos nacionales de contacto para PTUS
7. Fomentar la formación y las asociaciones
8. Desarrollar los PTUS desde el punto de vista de la investigación y la demostración
9. Favorecer que los Estados miembros establezcan marcos para el desarrollo de la PTUS

Toda esta información está disponible en <http://www.pilot-transport.org>

2. Mesas redondas

La primera mesa reunió a representantes de municipios y se centró en la exposición de los resultados positivos de una planificación sostenible del transporte urbano. El representante de Lancashire (Reino Unido) afirmó que el aspecto más importante en la planificación es el contacto con la sociedad civil. El representante de la ciudad de Lille (Francia) informó que en dicha ciudad se hizo el primer plan de movilidad sostenible en 1985 y sus resultados son positivos: se ha reducido el uso de coches privados, se ha potenciado el uso del transporte público. El plan de movilidad incluye a los pueblos de alrededor. Resaltó la dificultad de convencer a los comerciantes de los beneficios del transporte público, pero con el tiempo y un sistema adecuado de transporte público, los comercios han aumentado sus ventas. El representante de Lyon (Francia) destacó la necesidad de arriesgar a la hora de llevar a cabo medidas impopulares y el compromiso político como los dos aspectos fundamentales para llevar a cabo un plan de movilidad urbana sostenible. Si se consiguen estos dos elementos, el apoyo de la sociedad es cada vez más creciente.

La segunda mesa redonda versó sobre el papel de la UE para fomentar la planificación de transporte urbano sostenible y contó con la presencia de los eurodiputados Inés Ayala, Gisella Kallembach, Jan Olbrycht y Michael Cramer. Además, a la mesa redonda asistieron Isabelle Kardacz de la Comisión Europea y Ana

Paula Vitorino, Secretaria de Estado portuguesa para transporte.

En dicha mesa redonda, la eurodiputada Inés Ayala destacó la utilidad de las campañas de información sobre los planes de transportes, la necesidad de un consenso a la hora de diseñarlos y la necesidad de tener en cuenta la financiación a la hora de planificar.

Gisella Kallembach destacó la importancia del principio de subsidiariedad. La UE tiene herramientas pero quienes las ejecutan son los Estados miembros y las autoridades locales. Resaltó que hay demasiados comisarios y demasiados instrumentos responsables del desarrollo sostenible, siendo necesaria una aproximación integrada que es difícil de lograr. Jan Albrycht propuso que el PTUS fuera aprobado por la Comisión como modelo para que deba ser implementado en Estados miembros y así ser también una condición sine qua non para recibir fondos para transporte urbano. Pero la Comisión no puede obligar a las autoridades locales debido al principio de subsidiariedad, por lo que dicho principio debe ser redefinido en relación al transporte local para que la UE sea competente.

La señora Vitorino declaró que el transporte urbano ha de ser una ocasión para un intercambio de experiencias. En este ámbito, no hay injerencia en las competencias ni se plantean las competencias de los distintos niveles administrativos; lo importante es sacar en el transporte urbano el mejor provecho de las mejores prácticas. La subsidiariedad está ya definida, no es necesario plantear debates sobre la misma; cada Estado miembro tiene sus competencias más o menos descentralizadas en transporte.

El señor Cramer afirmó que el principio de subsidiariedad no puede evitar la política europea de transportes. Hay que dar una solución a las ciudades, con voluntad política, aprendiendo de las mejores prácticas que han cambiado hábitos en las ciudades.

Finalizó la ronda Isabelle Kardacz, Jefa adjunta de la unidad "transporte limpio y transporte urbano". Señaló que en la primera reunión preparatoria para el Libro Verde se consideró la subsidiariedad como un desafío no como un obstáculo. La subsidiariedad implica colaboración. Aclaró que la Comisión no tiene derecho de imponer nada ni de condicionar la

recepción de fondos a tener una planificación sostenible. Con un libro verde, no se puede imponer nada a las ciudades; la Comisión se limita a hacer recomendaciones porque es lo que puede hacer con un libro verde.