



enectrA



Boletín europeo sobre energía y transportes

Boletín nº 32

Edición junio-julio 2008

En este número

- [Noticias](#)
- [De interés](#)
- [Consultas](#)
- [Seminarios](#)

NOTICIAS

ENERGÍA

EUROPA PASARÁ A LA CABEZA EN LA CARRERA POR LAS PILAS DE COMBUSTIBLE Y DE HIDRÓGENO

El futuro de la tecnología de las pilas de combustible y del hidrógeno parece decidirse en Europa. El pasado 29 de mayo, el Consejo adoptó un Reglamento que permite la creación de una empresa común para desarrollar las pilas de combustible e hidrógeno.

El objetivo de esta iniciativa tecnológica común de los sectores público y privado es la ejecución de los trabajos de investigación y desarrollo previstos por la UE; esto permitirá la entrada a gran escala de estas tecnologías en el mercado.

Los fundadores de esta iniciativa son la Comisión Europea y una asociación industrial europea sin ánimo de lucro compuesta de sociedades europeas del sector de las pilas de combustible y de hidrógeno.

La Comisión deberá contribuir con 470 millones de euros para un período de seis años, dentro del Séptimo Programa Marco de Investigación. La contribución de las empresas privadas deberá ser al menos similar al montante aportado por la Comisión. Las primeras convocatorias de propuestas deberían estar publicadas antes del verano, mientras que la ceremonia oficial de inauguración de esta iniciativa tendrá lugar durante la primera Asamblea General de las partes que participan en esta iniciativa tecnológica, los próximos 14 y 15 de octubre en Bruselas.

LANZAMIENTO DEL ACUERDO INTERNACIONAL PARA LA COOPERACIÓN EN EFICIENCIA ENERGÉTICA

La Unión Europea, a través del Comisario Piebalgs firmó el pasado 8 de junio la Declaración Ministerial junto con los líderes del G8, China, India y Corea del Sur para el establecimiento de Acuerdo Internacional para la Cooperación en Eficiencia Energética (IPEEC) en Aomori (Japón). Piebalgs celebró dicho acuerdo que engloba al 65% del consumo de energía en el mundo.

LA COMISIÓN RESPONDE AL ALZA DEL PRECIO DEL PETRÓLEO CON MEDIDAS DE POLÍTICA ENERGÉTICA Y CLIMÁTICA

Estos últimos meses, el precio del petróleo ha experimentado un aumento espectacular en todo el mundo, alcanzando su nivel máximo desde finales de los años 70 y provocando un aumento de la inflación. La Comisión Europea ha examinado este fenómeno y ha llegado a la

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).

conclusión de que se debe en gran parte a un cambio estructural importante en la oferta y la demanda: la demanda mundial es cada vez mayor, especialmente en China e India, y la producción no puede responder adecuadamente. Además, influyen otros factores como los problemas en ciertos oleoductos, la capacidad de extracción, el debilitamiento del dólar, etc. La subida del precio del petróleo forma parte de un cambio estructural más que de un fenómeno temporal. En 2030, la demanda energética global podría ser un 50% mayor que en 2007 y en consecuencia, la dependencia de las importaciones aumentaría hasta llegar al 67% en 2030.

La respuesta de la UE debe partir del supuesto de que probablemente los precios seguirán subiendo, lo que implica la necesidad de ajustes estructurales, aunque hay que atenuar los efectos a corto plazo para algunos grupos más vulnerables. La principal respuesta política debe lograr que la UE sea más eficaz y menos dependiente de los combustibles fósiles. En su reunión del pasado 11 de junio, el Colegio de Comisarios propuso una serie de propuestas inmediatas; entre otras, recomendará al Consejo que: adopte medidas concretas para cumplir los objetivos 2020 sobre energías renovables; promueva una mayor eficiencia energética en las empresas y los hogares; revise la Directiva sobre imposición de los productos energéticos y la Directiva sobre la Euroviñeta; establezca incentivos fiscales; apoye la organización de una cumbre global sobre mercados petroleros entre los principales países productores y consumidores y; que los Estados miembros puedan aportar ayudas específica cuando esté justificada.

LA COMISIÓN EUROPEA APRUEBA LA ADQUISICIÓN DE ENDESA POR ENEL Y ACCIONA

La Comisión Europea aprobó el pasado 16 de junio la adquisición del control exclusivo de Endesa por la italiana Enel y la española Acciona, dando así plena validez a la oferta pública de adquisición formulada por éstas últimas. Tras examinar la operación, la Comisión llegó a la conclusión de que la transacción no impedirá la competencia efectiva en el Espacio Económico Europeo.

El proceso de compra se inició el 26 de marzo de 2007, cuando Enel y Acciona acordaron adquirir el control conjunto de Endesa y

lanzaron una oferta pública conjunta por las acciones de esta empresa. El 2 de abril de 2007, Enel, Acciona y la alemana E.ON acordaron que Enel y Endesa transferirían a E.ON una serie de derechos y activos, entre los que se incluyen las actuales actividades de producción y suministro de electricidad de Enel en España. La adquisición, en tales condiciones, fue autorizada el 5 de julio de 2007, si bien la celebración de un posterior acuerdo modificativo exigió una nueva notificación a la Comisión y que ésta se pronunciara nuevamente. Este pronunciamiento es el que ha realizado la Comisión el pasado 16 de junio, poniendo fin al proceso y rubricando con él la validez de la operación al concluir que la transacción no plantea objeciones a la competencia

ADQUISICION DE VIESGO

La Comisión Europea aprobó el pasado 19 de junio, con arreglo al Reglamento sobre operaciones de concentración de la UE, la adquisición de la empresa española Viesgo, actualmente controlada por la empresa italiana de electricidad Enel, y de partes de la empresa española de energía Endesa S.A. por E.ON AG de Alemania. Tras examinar la operación, la Comisión llegó a la conclusión de que la transacción propuesta no impediría de forma significativa la competencia efectiva en el Espacio Económico Europeo (EEE) o en una parte importante del mismo.

PRIMERA LECTURA DEL PARLAMENTO SOBRE EL MERCADO INTERIOR DE LA ELECTRICIDAD

El Parlamento Europeo, en su reunión plenaria del 16 al 20 de junio, se pronunció en primera lectura sobre la propuesta de directiva por la que se modifica la Directiva 2003/54/CE sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad.

El Pleno aprobó la separación de la propiedad en las actividades de producción y suministro, por un lado, y explotación de la red. Así, se rechazó la posibilidad planteada el pasado 6 de junio por el Consejo para que las empresas pudieran optar por una gestión independiente de esas actividades pero manteniendo la propiedad de las mismas. Además, el Parlamento abogó por imponer al gestor la obligación de dar preferencia a las instalaciones generadoras que utilicen fuentes

renovables. En relación a la Agencia de Cooperación de los Reguladores Energéticos, el Parlamento defendió un refuerzo de sus actividades, teniendo un papel protagonista a la hora de diseñar los códigos para dichas redes.

REUNIÓN EN ARABIA SAUDI PARA TRATAR EL PRECIO DEL PETRÓLEO

El 22 y 23 de junio tuvo lugar una cumbre sobre petróleo en Arabia Saudí, Jeddah, donde se trató la subida de precios. Este país se comprometió a extraer más petróleo demostrando así la voluntad de los países productores de resolver esta crisis.

El Comisario Europeo responsable de Energía, Andris Piebalgs, propuso un acuerdo de asociación entre los países productores y consumidores para conseguir un precio del barril que sea inferior a 100 dólares. El Comisario señaló que este acuerdo se podría alcanzar bajo un compromiso mutuo de adopción de medidas que fijen precios a niveles más razonables y por períodos más estables.

Los asistentes instaron a la Comisión Europea a elaborar un informe con posibles opciones para la próxima cumbre de octubre. El Comisario propuso que los países productores deberían mostrar su buena disposición para hacer frente a la demanda a través de medidas que mejoren la inversión y la transparencia, debiendo aumentar su producción e invertir en una nueva capacidad de producción.

Por otra parte, el Comisario vino a señalar que los países deberían aumentar sus esfuerzos para usar energías más eficientes y proceder a un uso más prudente del petróleo, lo que vendría a limitar la demanda del mismo.

EL CONSEJO MINISTERIAL DE LA COMUNIDAD DE LA ENERGÍA IMPULSA UNA MAYOR INTEGRACIÓN DE LOS MERCADOS DE LA ELECTRICIDAD

El pasado viernes, 27 de junio, se celebró en Bruselas, el Consejo Ministerial de la "Comunidad de la Energía". Los ministros y representantes de los países participantes de la Comunidad (el Comisario Andris Piebalgs, en representación de la UE) examinaron en primer lugar el estado actual de la aplicación del Tratado observando importantes avances.

Además, los ministros decidieron poner en marcha a nivel regional un procedimiento común para la asignación de capacidad eléctrica y para la gestión de la congestión en las fronteras e invitaron a los operadores a llegar a acuerdos sobre la transmisión de electricidad antes de finales de 2009. Esta gestión regional mejorará sensiblemente los intercambios transfronterizos y la seguridad del abastecimiento de electricidad, además de acercar las regiones a los estándares de mercado.

Por otro lado, el Consejo discutió también sobre la seguridad del suministro y destacó la importancia de aplicar las Directivas relativas a las medidas de salvaguarda de la seguridad del abastecimiento de electricidad y a las medidas para garantizar la seguridad del abastecimiento de gas natural antes del 31 de diciembre de 2009. El Consejo Ministerial estudió la posibilidad de tratar el tema del petróleo como una rama más dentro de la Comunidad con la creación de un Foro de petróleo y la aplicación de la legislación de la UE en relación al sector petrolero. Por último, aprobaron las normas de aplicación para el mecanismo de solución de controversias previsto en el Tratado.

ACUERDO DE INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA ENTRE FRANCIA Y ESPAÑA

La Comisión Europea, en la persona de su Comisario encargado de la Energía, Andris Piebalgs, se felicitó por el acuerdo celebrado el pasado 27 de junio entre el Presidente del Gobierno español, José Luis Rodríguez Zapatero, y el Primer Ministro francés, François Fillon, sobre la realización de la interconexión eléctrica entre Francia y España gracias a la intervención decisiva del coordinador europeo, Mario Monti.

Este acuerdo tiene su base en las conclusiones del informe que Mario Monti presentó a ambos mandatarios que determinaba las cuestiones fundamentales que seguían pendientes y daba respuestas adecuadas en el marco de una amplia concertación con las poblaciones afectadas.

Este informe propone el soterramiento total del tramo transfronterizo de la línea, en corriente continua, desde Baixàs, cerca de Perpiñán, hasta Santa Llogaia, cerca de Figueres, aprovechando en lo posible las infraestructuras existentes.

Mario Monti había sido designado por la Comisión en 2007 como coordinador europeo para facilitar la ejecución de este proyecto prioritario de interés europeo que llevaba años bloqueado.

El informe del coordinador europeo, Mario Monti, y el conjunto de los análisis técnicos se pueden consultar en el sitio de la DG TREN en la dirección web siguiente: http://ec.europa.eu/ten/energy/coordinators/index_en.htm

EL COMISARIO PIEBALGS ACOGE CON SATISFACCIÓN LA COOPERACIÓN ENTRE GESTORES EUROPEOS DEL SISTEMA DE TRANSMISIÓN DE ELECTRICIDAD

El pasado 27 de junio, los Directores de 36 compañías europeas de gestión de sistemas de transmisión firmaron una declaración de intenciones con objeto de crear una Red Europea de Gestores de Sistema de Transmisión para Electricidad (ENTSO-E) para antes de finales de año.

El Comisario Europeo de Energía, Andris Piebalgs, celebró esta iniciativa, pues representa un paso adelante en el marco del Tercer Paquete Legislativo del Mercado Interior de la Electricidad, y refleja los principios en él contenidos.

EL G8 APOYA UNA REDUCCIÓN DEL 50% EN LAS EMISIONES DE CO2 PARA 2050

El pasado 8 de julio, los líderes del G8 afirmaron apoyar la conclusión exitosa de las negociaciones internacionales sobre cambio climático, con vistas a reducir las emisiones globales de gases con efecto invernadero en un 50% para 2050. Sin embargo, eludieron concretar ningún compromiso para establecer objetivos específicos o vinculantes a medio plazo.

El Presidente de la Comisión Europea, José Manuel Barroso, afirmó que la UE ha visto cumplidos sus objetivos en la materia en esta cumbre del G8. Antes de la cumbre, Barroso había expresado su deseo de que los líderes del G8 accedieran a fijar objetivos ambiciosos a largo plazo, así como metas a medio plazo con vistas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y allanar así el camino hacia la conclusión de un acuerdo internacional sobre cambio climático para diciembre de 2009 en la

Cumbre de Copenhague. El objetivo ambicioso parece haberse fijado, no así los objetivos más específicos a medio plazo, frente a los que los líderes del G8 se muestran más reticentes.

Esta falta de compromisos concretos refleja el estado en el que se encuentran las negociaciones. Mientras Estados en vías de desarrollo como son India o China se niegan a aceptar un compromiso de reducción equivalente al de los países desarrollados, Estados Unidos no acepta un acuerdo en el que China o India no suscriban un compromiso de reducción similar al de aquel país.

LAS EMPRESAS ENERGÉTICAS DEBERÁN GARANTIZAR LA TOTAL INDEPENDENCIA DEL TRANSPORTE DEL GAS

El Parlamento Europeo adoptó el pasado día 9 de julio, en primera lectura, una propuesta de directiva dentro del paquete energético, cuyo objetivo central es la plena liberalización del mercado del gas. Para ello se pretende corregir las deficiencias observadas en la aplicación de las normas comunitarias en la materia y lograr un mercado europeo de la electricidad "eficiente y competitivo".

Concretamente el Parlamento propuso que los Estados pudieran elegir entre dos opciones: separar el transporte y la generación del gas, obligando a las empresas generadoras a vender sus activos de transporte, o permitir a las empresas integradas verticalmente mantener sus activos, garantizando la independencia de la gestión del transporte por medio de un "gestor de redes de transporte independiente". Esta solución forma parte de un compromiso basado en la llamada "tercera opción" promovida por ocho Estados miembros, entre ellos Francia y Alemania. Además, El Parlamento coincide con la Comisión en que ni las redes de transporte ni los gestores de redes podrán estar controlados por terceros países a no ser que haya un acuerdo internacional entre la UE y el país en cuestión. El Pleno se pronunció en junio sobre la propuesta relativa al mercado de la electricidad. En aquella ocasión el Parlamento aprobó en primera lectura la plena separación de la propiedad y rechazaron las alternativas que permitían a las empresas verticalmente integradas mantener sus activos.

Por otro lado, se insistió en reforzar los derechos de los consumidores; entre otros se han codificado: los derechos a rescindir el contrato sin costes, a compensación si no se

cumplen los requisitos de calidad, a acceso a información a través de las facturas o/y Internet y sobre los procedimientos establecidos en caso de litigio, a ser informados de su nivel de consumo y los costes de acceso a contadores inteligentes. La idea es proteger al llamado "consumidor vulnerable", por ello los Estados establecerán una definición del mismo y reconocerán la "pobreza energética". Asimismo, los países "adoptarán medidas para proteger a los clientes finales de las zonas apartadas".

TRANSPORTES

NUEVO COMISARIO EUROPEO DE TRANSPORTES

El nuevo Comisario de Transporte, Antonio Tajani, y el Vicepresidente de la Comisión y nuevo Comisario de Justicia, Libertad y Seguridad, Jacques Barrot, comparecieron el 16 de junio ante el Parlamento Europeo, en sendas audiencias de tres horas de duración, previas a la toma de posesión de sus respectivas carteras. Las audiencias en el Parlamento son un paso previo al nombramiento definitivo de los nuevos comisarios.

La remodelación operada en el ejecutivo europeo tiene su origen en el nombramiento de Franco Frattini, anterior Comisario de Justicia, libertad y seguridad, como nuevo Ministro de Asuntos Exteriores de Italia. De esta forma, Jacques Barrot, anterior Comisario de Transporte, pasaría a ocupar la cartera que antes ocupaba Frattini, y Tajani, designado por el Gobierno italiano, se incorporaría a la Comisión como Comisario de Transporte.

La comparecencia de Tajani no estuvo exenta de momentos de tensión, cuando los eurodiputados cuestionaron su integridad y cualificación. El nuevo comisario defendió su independencia de la industria del transporte y rechazó que su nacionalidad pudiera suponer un obstáculo a una investigación en curso a Italia por sus ayudas a la compañía aérea Alitalia. Igualmente, el Comisario avanzó algunas de las prioridades que marcarán la agenda de su gestión: la seguridad vial, la mejora de la competitividad del transporte aéreo, principalmente mediante la iniciativa de "cielos abiertos" y la modernización de los sistemas de control de tráfico aéreo; mayor rigor en la observancia de las restricciones de

ayudas estatales, la seguridad marítima, el impulso a los proyectos de redes transeuropeas y el desarrollo de los enlaces ferroviarios transfronterizos para mercancías.

El Pleno del Parlamento Europeo en la votación del pasado 18 de junio aprobó definitivamente ambos nombramientos.

SEGURIDAD VIAL EN LAS INFRAESTRUCTURAS

El Parlamento Europeo, en su sesión plenaria del 16 al 19 de junio, aprobó su primera lectura sobre la propuesta de Directiva sobre la gestión de la seguridad vial en las infraestructuras COM (2006) 569. El objetivo de dicha propuesta es lograr que la seguridad se integre en todas las fases de planificación, diseño y operación de la infraestructura viaria a lo largo de las Redes Transeuropeas. Se trata de un acuerdo alcanzado entre el Parlamento y el Consejo. Los Estados miembros deberán llevar a cabo estudios de impacto de seguridad en cualquier proyecto de infraestructura viaria de las Redes Transeuropeas. Se solicitó que el mapa de los puntos negros se revisara cada tres años. El Parlamento introdujo indicaciones respecto a las auditorías, o a la formación de auditores e inspectores de seguridad. La primera lectura será transmitida al Consejo.

REGLAMENTO SOBRE REGLAS COMUNES PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS POR AUTOBUS

La propuesta de Reglamento sobre reglas comunes para el transporte internacional de pasajeros por autocar y autobús COM (2007) 264 tiene por objeto clarificar y simplificar la legislación, estableciendo un formato uniforme para una licencia comunitaria y copias certificadas. El Consejo de abril acogió satisfactoriamente esta propuesta, pese a que su examen técnico prosiguió aún en el seno de los grupos de trabajo.

Durante la sesión plenaria del 19 al 22 de mayo, el Pleno consideró conveniente posponer el voto y estudiar con detenimiento las conclusiones del acuerdo adoptado por los representantes de la Unión Internacional de Transportes por Carretera y la Federación Europea de Trabajadores del Sector de los Transportes por el que se introducía una excepción de 12 días de conducción a las normas de la UE en materia de conducción y

descanso para los conductores que efectúan transportes ocasionales de pasajeros.

En su sesión plenaria de 4 al 5 de junio el Parlamento aprobó la primera lectura de dicho texto, introduciendo la enmienda antes mencionada, por lo que un conductor que efectúa transportes ocasionales podrá trabajar, bajo condiciones, hasta 12 días consecutivos antes de hacer uso de su descanso semanal, que debe durar como mínimo 45 horas..

Además, cualquier transportista de viajeros por carretera por cuenta ajena, titular de una licencia única comunitaria, concedida por un Estado miembro por cinco años para servicios regulares internacionales y válida para todos los Estados miembros por donde pase el itinerario, será admitido para efectuar, con carácter temporal, transportes de cabotaje. Los transportes de cabotaje se admitirán para los servicios regulares especializados, los servicios discrecionales y los servicios regulares a condición de que los preste un transportista no residente en el Estado miembro de acogida en el curso de un servicio regular internacional. La primera lectura suprimió la parte de la propuesta por la Comisión en la que se indica que un Estado miembro podrá suspender o retirar la autorización tras dar un preaviso de seis meses al transportista.

El Consejo de junio alcanzó un consenso basado en algunas modificaciones de la propuesta original relativas al objetivo, definiciones, acceso al mercado o asuntos relacionados con la implementación. Se espera la segunda lectura.

COLABORACION CON LOS BALKANES OCCIDENTALES

El Consejo del pasado 6 de junio adoptó una Decisión por la que autoriza a la Comisión a abrir negociaciones para celebrar un Tratado que establezca una Comunidad de Transportes con los Balcanes Occidentales. Este acuerdo debería promover la cooperación en el ámbito de los transportes entre los diferentes Estados de la región. En efecto, el pasado 24 de junio la Comisión abrió negociaciones con las regiones de los Balcanes sobre la creación dicha Comunidad. El objetivo de la Comunidad es crear un mercado integrado de infraestructuras y de transportes, con efectos beneficiosos para todos los firmantes.

LA COMISIÓN EUROPEA PONE EN MARCHA EL CIELO ÚNICO EUROPEO II

La Comisión Europea adoptó, el 25 de junio, el segundo paquete de legislación sobre el Cielo Único Europeo (SES II), con el objetivo de seguir mejorando la seguridad, rebajar los costes y reducir los retrasos, lo que se traduciría en un menor consumo medio de combustible, de tal forma que las compañías aéreas podrían emitir hasta 16 millones de toneladas menos de CO2 y disminuir sus costes anuales entre dos y tres millones de euros. Estas medidas se traducirán en vuelos más seguros, ecológicos y puntuales, según reconoció el propio Comisario Europeo responsable de Transporte, Antonio Tajani.

Esta reforma completa del Sistema Europeo de Gestión del Tránsito Aéreo será fundamental para gestionar la duplicación prevista del tránsito para 2020. Además, supondrá beneficios no sólo para los pasajeros de las compañías aéreas sino también para las agencias de transportes y la aviación militar y privada. En este sentido, este segundo paquete creará nuevos puestos de trabajo en el transporte aéreo y desarrollará la innovación en tecnología para la gestión del tráfico aéreo (a través de sistemas por satélite como Galileo), aportando una ventaja competitiva en los mercados mundiales.

El paquete SES II se basa en cuatro pilares: el primero, introduce varias mejoras en la legislación original sobre el Cielo Único Europeo; el segundo, es el pilar tecnológico; el tercero, el pilar de seguridad; y el último, el pilar de la capacidad aeroportuaria.

EUROPA Y LOS ESTADOS UNIDOS FIRMAN UN ACUERDO PARA MEJORAR LA SEGURIDAD Y RECORTAR COSTES EN EL SECTOR DE LA AVIACIÓN

Desde el pasado 30 de junio, las relaciones entre la Comunidad Europea y los Estados Unidos se ven fortalecidas gracias a un nuevo acuerdo sobre seguridad en la aviación. Gracias al reconocimiento mutuo de certificados de seguridad aérea, este acuerdo servirá para armonizar los sistemas de seguridad a ambos lados del Atlántico, así como para aligerar los procedimientos técnicos y administrativos de reconocimiento de los mencionados certificados.

Se espera que con este avance mejoren los niveles de seguridad y se reduzcan los costes en algunos millones de euros al año, tanto para los fabricantes norteamericanos como para los europeos. Este ahorro podría verse reflejado en tarifas más económicas para los pasajeros.

Los Estados Unidos y la Unión Europea tienen entre ambos las mejores cifras del mundo en lo que se refiere a seguridad en aviación con menos de 0,6 accidentes por cada millón de salidas entre 1996 y 2005. No obstante, ambas partes desean mejorar su seguridad aérea trabajando juntos.

NUEVAS DIRECTRICES SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS DE COMPETENCIA A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

El pasado 1 de julio, la Comisión Europea adoptó unas Directrices sobre la aplicación a los servicios de transporte marítimo de las normas del Tratado CE en materia de prácticas comerciales restrictivas (artículo 81).

En 2006, el Consejo derogó la exención de la que disfrutaban las conferencias marítimas con respecto a la aplicación de las normas de competencia de la UE (entrará en vigor a partir del 18 de octubre). La adopción de estas Directrices se produce tras una consulta pública llevada a cabo en 2007.

A partir de octubre de 2008, las compañías de línea regular deberán ajustar sus prácticas comerciales a las normas de competencia. Estas Directrices ayudarán a los operadores marítimos a adaptarse a este cambio y les proporcionarán detalles sobre la definición del mercado de referencia, el intercambio de información en el transporte marítimo de línea regular y los acuerdos operativos de cooperación entre operadores de tramp (transporte marítimo no regular de carga a granel sin contenedores), los denominados acuerdos de "pool".

GALILEO: COMIENZAN LAS LICITACIONES

El pasado 1 de julio, la Comisión Europea y la Agencia Espacial Europea lanzaron las licitaciones para la primera constelación completa del sistema europeo de navegación por satélite.

Un total de 30 satélites dedicados a la navegación serán lanzados al espacio, monitorizados y controlados por una infraestructura terrestre que se desplegará alrededor del mundo, y cuyos principales centros de control estarán en Europa.

El objetivo del Programa Galileo es el despliegue para 2013 de un sistema europeo de navegación que proporcione señales para ofrecer un total de cinco servicios principales, en concreto: El servicio abierto, el servicio de seguridad de vida, el servicio comercial, el servicio de regulación pública, y el servicio de búsqueda y rescate. El Parlamento Europeo y el Consejo han dispuesto 3,4 mil millones de euros para los programas de navegación por satélite EGNOS y Galileo para el período 2007-2013.

El objeto del anuncio de contratación publicado ayer consiste en la licitación de los siguientes paquetes de trabajo: Sistema de apoyo; segmento de misión en tierra; segmento de control en tierra; segmento espacial (satélites); servicios de lanzamiento; y operaciones. Esta licitación viene a completar el contrato de "Validación en Órbita" lanzado por la Agencia Espacial Europea para los primeros cuatro satélites e infraestructuras asociadas de control en tierra.

Las organizaciones interesadas en participar en la licitación de Galileo pueden encontrar más información en: <http://emits.esa.int>

NUEVO ACUERDO PARA ACELERAR EL DESPLIEGUE DEL SISTEMA EUROPEO DE SEÑALIZACIÓN Y GESTIÓN FERROVIARIA (ERTMS)

El pasado 4 de julio la Comisión Europea y el sector ferroviario europeo (industriales, empresas y operadores de infraestructuras) firmaron en Roma un protocolo de acuerdo para acelerar el despliegue en toda Europa del sistema europeo de señalización y gestión del tráfico ferroviario (ERTMS, en sus siglas inglesas).

El despliegue del ERTMS permitirá disponer de un único sistema de señalización a bordo de los trenes. Este sistema es válido tanto para las líneas de alta velocidad, como para las líneas convencionales, y su introducción disminuirá los costes de funcionamiento y mejorará la eficacia.

El éxito de esta nueva concepción sólo se puede alcanzar si, por un lado, hay una compatibilidad técnica total entre las líneas y trenes que se deben equipar, y si por otro lado, el despliegue se realiza de forma rápida y coordinada.

El protocolo firmado el pasado 4 de julio busca dar respuesta a estas dos cuestiones fundamentales.

La Comisión presentará en otoño un proyecto de plan europeo de despliegue obligatorio y publicará a comienzos de 2009 una nueva convocatoria de propuestas de unos 250 millones de euros para apoyar financieramente el despliegue del sistema con cargo al presupuesto de las Redes Transeuropeas de Transportes.

EL TRANSPORTE AÉREO ENTRA EN EL COMERCIO DE EMISIONES

El pasado martes 8 de julio el Parlamento Europeo votó el acuerdo alcanzado con los Estados miembros para que la aviación quede incluida en el sistema europeo de comercio de emisiones (SECE). Aunque las emisiones de CO2 causadas por la aviación no tienen actualmente una contribución importante a las emisiones globales, dado el vertiginoso progreso, un 87% desde 1990 y perspectivas de que se doblen de ahora al 2020, conviene integrarlas en la lucha contra el cambio climático.

El acuerdo prevé que todos los vuelos que despeguen o aterricen en Europa formarán parte del SECE a partir de 2012, y las compañías aéreas podrán vender los derechos que no usen. Los ingresos derivados de este sistema serán reinvertidos en iniciativas de lucha contra el cambio climático y de investigación para la construcción de aeronaves más respetuosas con el medio ambiente.

El programa de reducción de emisiones elaborado por la UE para el sector está definido en dos fases, con una reducción de hasta un 3% en el primer período hasta 2012, y una segunda fase en la que los niveles de emisión deberán reducirse un 5% respecto a los registrados entre 2004 y 2006, que pueden ser revisados.

LA COMISIÓN PRESENTA UN NUEVO PAQUETE DE MEDIDAS PARA EL TRANSPORTE ECOLÓGICO

La Comisión Europea presentó el 8 de julio un paquete de nuevas iniciativas de "transporte ecológico" que tiene como fin orientar el transporte hacia cauces más ecológicos y sostenibles. Entre las medidas encontradas en este paquete cabe señalar cuatro especialmente.

La primera establece una estrategia sobre la internacionalización de los costes externos, dirigida a que los precios del transporte reflejen mejor su coste real para la sociedad; basándose en disposiciones y propuestas comunitarias existentes, como los impuestos sobre combustibles o la inclusión del transporte aéreo en el comercio de derechos de emisión. Considera todos los costes externos, incluidos los derivados del cambio climático, la contaminación local, el ruido o la congestión. El fin es obtener una mayor eficiencia del transporte.

La segunda propuesta es una revisión de la Directiva sobre aplicación de gravámenes a los camiones por la utilización de determinadas infraestructuras (Directiva Euroviñeta) para el establecimiento de unos peajes de carretera más eficaces y ecológicos para los camiones, a través de un mismo método común para calcular los peajes, de modo que sean transparentes, proporcionados y compatibles con el mercado interior. Los peajes variarían según la contaminación, el ruido y la congestión. Las rentas obtenidas se utilizarían para financiar proyectos para mitigar los efectos negativos del transporte.

En tercer lugar se presenta una comunicación a través de la cual se pretende reducir a la mitad el ruido ferroviario, proponiendo medidas para que en el 2014 unos 16 millones de personas se beneficien de una reducción considerable de ruidos de ferrocarril en la UE.

Por último se añaden al paquete de "transporte ecológico" un inventario de disposiciones comunitarias vigentes sobre el transporte ecológico y una comunicación sobre otras iniciativas que la Comisión adoptará antes del fin de 2009.

DE INTERÉS

I INFODAY SOBRE LA CONVOCATORIA DE PROPUESTAS DE I+D EN TEMAS DE ENERGÍA PARA 2008

El 20 de junio, la Dirección General de Transportes y Energía (DG TREN) de la Comisión Europea celebró unas jornadas de información sobre la convocatoria de propuestas 2008, para la realización de proyectos de I+D en temas de Energía del Programa específico de Cooperación. La convocatoria, que se encuadra dentro del Séptimo Programa Marco para la investigación y el desarrollo tecnológico (7PM) con un presupuesto aproximado de 147 millones de euros, fue publicada el pasado 28 de abril y cerrará su plazo el próximo 8 de octubre a las 17:00 horas.

Los proyectos a presentar pueden ser de tres tipos: proyectos colaborativos (C.P.), que son el grueso de la convocatoria, acciones de coordinación (C.A.) y acciones de apoyo (S.A.), además de proyectos de la iniciativa europea *Concerto* sobre la aportación de energía renovable a las ciudades. Todos estos proyectos tendrán que llevarse a cabo mediante consorcios de diferentes países.

La jornada de información sirvió también para que los participantes pudiesen entrar en contacto unos con otros de cara a la realización de un posible proyecto conjunto. Asimismo, y como viene siendo habitual en este tipo de jornadas de información, al final del evento el personal de la Comisión, experto en las áreas que trataba la convocatoria, propuso una serie de encuentros informales con los participantes para resolver de una manera más concreta cuestiones sobre la presentación de los proyectos.

El *infoday* se dividió en tres partes: una primera de introducción general sobre las políticas y los objetivos en energía que tiene la Dirección General de Transportes y Energía de la Comisión (DG TREN, a partir de ahora), una segunda parte en la que se presentaban los temas energéticos que la convocatoria pretende cubrir y una tercera en el que se daba cuenta de las reglas y procedimientos necesarios para presentar correctamente las propuestas.

1. Políticas y objetivos en energía de la DG TREN.

La jornada informativa fue abierta por el Director General Adjunto de la DG TREN, **Fabricio Barbaso**, que presentó las políticas energéticas y su dimensión en investigación de la Comisión Europea. En su discurso, Barbaso explicó los tres objetivos estratégicos en los que se basa la política energética europea, a saber:

1. la competitividad: mejorando el mercado interior, las interconexiones transeuropeas y la red europea de gas y electricidad, así como el desarrollo de la investigación y la innovación en temas como la tecnología limpia del carbón, la tecnología del secuestro o la captura del carbono, los combustibles alternativos, la eficiencia energética y la energía nuclear.
2. el desarrollo sostenible: a través del avance y la implantación de las energías renovables, de la eficiencia energética, de la energía nuclear, de los derechos de emisión y del desarrollo en investigación e innovación.
3. la seguridad de suministro: gracias al diálogo internacional, a la eficiencia energética, a la diversificación y a una mejor gestión de las existencias europeas de gas y combustible y a la capacidad de refinado y de almacenamiento energético.

Según Barbaso, para la UE la tecnología se ha convertido en un pilar fundamental de cara a los retos de producir energía competitiva, segura y sostenible, así como los relacionados con el cambio climático, la seguridad en el suministro energético y la competitividad.

El Plan Estratégico Europeo de Tecnología Energética publicado a finales del pasado año está dirigido precisamente a abordar dichos desafíos.

En este contexto, tras la iniciativa comunitaria "20/20/20 para el 2020", estos es, reducir las emisiones de CO₂ en un 20% con respecto a los niveles de 1990, aumentar en un 20% el ahorro energético y emplear el 20% de la energía proveniente de las energías renovables (10% a través de los biocombustibles), y el

alarmante crecimiento del consumo de energía, que según fuentes comunitarias aumentará en más de 11% desde 2005 hasta 2030, la DG TREN está realizando un fuerte impulso tecnológico, apoyándose en el Séptimo Programa Marco, en los programas nacionales y en la industria, al mismo tiempo que pretende incentivar el mercado, a través del Programa Marco de competitividad e innovación, el Sistema de Comercio de Emisiones de la UE (ETS, en sus siglas en inglés), las diferentes medidas nacionales, etc.

La segunda intervención del día corrió a cargo de **Iñigo Sabater**, Jefe de Unidad Adjunto de "Innovación y desarrollo tecnológico en energía" de la DG TREN, que expuso las prioridades fijadas por esta Dirección General para la nueva convocatoria de 2008.

Desglosado el presupuesto indicativo del 7º Programa Marco por áreas, de los 32.413 millones de euros que el Programa destina a la Cooperación para el periodo 2007-2013, unos 2.350 millones se están empleando en financiar proyectos de energía no nuclear (2.700 si incluimos la nuclear).

De esos 2.350 millones, se pueden emplear hasta un máximo de 335 millones cada año, de los cuales la mitad, 167 millones, se destinarían a las convocatorias que exigen un componente de demostración predominante (publicadas y gestionadas por la DG TREN), mientras que la otra mitad se destinarían a las convocatorias con proyectos donde el componente predominante fuese la investigación (publicadas y gestionadas por la Dirección General de Investigación (DG RTD, en sus siglas en inglés).

Como ya hemos comentado más arriba, esta convocatoria permite tres tipos de proyectos:

1. Los Proyectos Colaborativos (CP), son esquemas de financiación del 7º Programa Marco que apoyan los proyectos de investigación llevados a cabo por consorcios de diferentes países, con el objetivo de desarrollar nuevos conocimientos, tecnologías, productos, actividades de demostración o recursos comunes para la investigación. En esta convocatoria estos proyectos tienen el objetivo de validar a escala industrial nuevas

tecnologías, conceptos y sistemas para testar la viabilidad económica de soluciones innovadoras identificando mejores prácticas y difundiendo ampliamente los resultados. Los participantes en proyectos colaborativos deberán formalizar acuerdos de consorcio, entre al menos tres entidades legales independientes de países miembros de la UE o asociados, dos de los cuales no deben ser del mismo país. Los proyectos colaborativos deben tener cerca de un 70% de demostración, alrededor de un 25% de investigación y desarrollo, y en torno a un 7% de gestión. Los temas en los que se deben centrar estos proyectos son los siguientes: producción de electricidad renovable (con un presupuesto de 42 millones de euros); producción de combustibles renovables (con 35 millones de euros de presupuesto); tecnología limpia del carbón y actividad energética, así como acciones transversales (20 millones de euros); redes de energía inteligente (5 millones de euros); ahorro y eficiencia energética, alta tecnología en poligeneración (45 millones de euros).

2. Las acciones de coordinación (C.A.) y las acciones de apoyo (S.A.): su principal objetivo es la coordinación o apoyo a las actividades y políticas de investigación (trabajo en red, intercambios, acceso transnacional a infraestructuras de investigación, estudios, conferencias, etc). Las acciones de coordinación o trabajo en red serán llevadas a cabo por un consorcio de participantes, compuesto normalmente de tres países diferentes. Los temas que comprenden las acciones de coordinación y apoyo se reducen a las redes de energía inteligente y a la evaluación de necesidades para futuras redes de gas europeas, que sean confiables y flexibles. Para las acciones de coordinación está previsto que se dediquen entre 1 y 2 millones de euros, de los 147 millones del total, y sólo se financiará un proyecto por tema. En cuanto a las acciones de apoyo, la contribución no será superior al millón de euros, y como en las acciones de coordinación sólo se financiará un proyecto por tema.

3. *Concerto*: es una iniciativa europea para la aportación de energía renovable a las ciudades. Apoya la demostración y la validación a corto plazo de formas innovadoras de suministro de energía altamente eficiente y de comunidades de bajo consumo de carbón. Las áreas que trata *Concerto* es la integración innovadora del suministro de energías renovables y la eficiencia energética. El presupuesto para *Concerto* en esta convocatoria es de 40 millones de euros, los consorcios tendrán que estar formados por "comunidades" definidas como ciudades o áreas de las mismas en las que todos los grupos de energía relevantes pueden identificarse con objeto de medición y evaluación o investigación (los consorcios incluirán proveedores de servicios energéticos, agencias de energía, equipos de investigación de energía, PYMES y ayuntamientos).

Según Sabater, cada año está asegurada la apertura de nuevas convocatorias y cada año las convocatorias tratan temas diferentes. Los temas son discutidos y acordados con los Estados miembros, y tienen que adecuarse a las prioridades de la UE, así como tener una dimensión europea.

Tras la finalización del plazo de la convocatoria el 8 de octubre, la DG TREN evaluará los proyectos a lo largo de noviembre e informará de la elección de los proyectos a los candidatos antes de finales de año. Por último, Sabater recordó a los asistentes los principales criterios de elegibilidad de los proyectos: entregarlos a tiempo y no esperar hasta el último momento; que traten fielmente los temas propuestos en la convocatoria; que sean presentados por consorcios de al menos tres socios de Estados miembros diferentes; que sean innovadores y tengan un cierto impacto; que se puedan aplicar, es decir, que se pueda llevar fácilmente a la práctica; que contengan un calidad técnica y científica; que la propuesta se entregué de manera completa y que se haga por vía electrónica a través del Sistema Electrónico de Presentación de Propuestas (*Electronic Preventive Services Selector*, EPSS).

2. Presentación de los temas de la convocatoria

Los temas en los que se centra la convocatoria de 2008 fueron presentados por varios funcionarios de la DG TREN. Con los 147 millones de esta convocatoria, la Comisión Europea pretende financiar alrededor de 20 proyectos que cubran las siguientes áreas:

- **Producción de electricidad renovable:** dentro de este área los proyectos podrán dirigirse a la energía fotovoltaica (beneficios múltiples de los sistemas fotovoltaicos), a la biomasa (generación de electricidad de alta eficiencia de media a gran escala a partir de biomasa y residuos), a la eólica (demostración de sistemas a gran escala para parques eólicos, tanto terrestres como marinos), a la geotérmica (producción de electricidad a partir de sistemas geotérmicos y de recursos de baja entalpía), a la energía solar (Mejora del perfil medioambiental de las instalaciones CSP), a la oceánica (demostración de sistemas innovadores a escala real) y a las de tipo transversal (almacenamiento de electricidad intermitente).
- **Producción de combustibles renovables:** para esta segunda línea temática, los proyectos deberán centrarse en la producción de biocombustibles a partir de biomasa. La producción se podrá realizar a través de biomasa con alto contenido de humedad (producción de biometano), o a través de bioetanol a partir de lignocelulósicos.
- **Tecnologías limpias de carbón:** en este campo, la convocatoria demanda proyectos que traten las tecnologías de conversión para la generación de energía sin emisiones. En este sentido, la DG TREN propone la presentación de proyectos en tecnologías avanzadas de combustión en lecho fluido, en la mejora de la eficiencia en combustiones basadas en oxígeno, y en turbinas avanzadas de gas para procesos de combustibles sólidos.
- **Redes de energía inteligente:** se pretende con este área desarrollar las redes energéticas paneuropeas de

electricidad y gas. Con respecto a las redes eléctricas, los proyectos deberán estar encaminados al diagnóstico, vigilancia, mantenimiento y control de transmisión de energía y la red de suministro, mientras que con las redes de gas, los proyectos tendrán que evaluar las necesidades para futuras redes de gas europeas, que sean confiables y flexibles.

- **Ahorro y eficiencia energética:** proyectos dirigidos a la producción de energías renovables para aplicaciones en industria, dentro de la poligeneración de alta eficiencia.

3. Reglas y procedimientos

En este apartado, la Comisión intentó proporcionar información a los candidatos sobre la manera de remitir una propuesta, sobre el proceso de evaluación que dicha propuesta seguirá hasta que sea finalmente aceptada o rechazada, así como sobre los puntos de los que suelen carecer muchas propuestas.

Hasta este año, las organizaciones que presentaban una propuesta tenían que proporcionar a la Comisión los datos jurídicos y financieros cada vez que deseaban participar en alguna convocatoria. Para evitar estos trámites y agilizar y hacer más cómodo el proceso, la Comisión ha desarrollado un Sistema Único de Registro (URF, por sus siglas en inglés), donde los datos del concurrente quedan registrados de manera permanente para ulteriores ocasiones. Una vez la organización se registre en el sistema, ésta recibirá un código de identificación del participante (PIC, *Participant Identification Code*), que podrá utilizar siempre que quiera participar en alguna convocatoria. En palabras de los funcionarios de la DG TREN, este sistema funciona como un perfil de candidato, herramienta que ya se utiliza en otros ámbitos de la UE.

Página del Sistema Único de Registro donde el participante puede inscribirse:

<http://ec.europa.eu/research/participants/urf/welcome.do;jsessionid=WnkqL7zL9MNBST6VzFRQ2hSmJSnI9QcpyQLxxLDDC5XnkXwNth9t!-1217465301>

Como ya habíamos comentado, la Comisión ha desarrollado un Sistema Electrónico de Presentación de Propuestas (EPSS). El candidato está obligado a utilizar este Sistema para presentar su proyecto.

Los concurrentes tendrán que rellenar la "parte A", en la que se demandan detalles administrativos de la propuesta, mientras que en la "parte B" tendrán que describir el contenido de la propuesta, siempre en formato PDF y teniendo en cuenta que cuando la propuesta vaya a ser examinada, los funcionarios correspondientes la imprimirán en blanco y negro y no en color (durante la jornada de información, los funcionarios de la DG TREN hicieron mucho hincapié en que las propuestas se imprimirían en blanco y negro para su evaluación y por lo tanto exigían que al hacer gráficos o tablas no fueran en color para que pudiesen ser fácilmente visibles).

En esta página puede consultar la guía del Sistema Electrónico de Presentación de Propuestas (EPSS), que explica con detalle los pasos a seguir:

<https://www.epss-fp7.org/epss/EPSS-Userguide.pdf;jsessionid=0a01012c30d72e8b21393d28422b9bb18472a5547a94.e3mSa34Nax4Se34Kbh8Qc3aSay0>

El procedimiento que se sigue desde que se presenta el proyecto hasta que la Comisión acepta financiarlo es el siguiente:

1. Presentación de la propuesta
2. Elegibilidad: presentar la propuesta antes de la fecha final, esto es, antes de las 17:00 del 8 de octubre de 2008, que el proyecto trate alguno de los temas propuestos y que la propuesta esté completa.
3. Evaluación: una vez la propuesta se ha presentado correctamente, esta pasa a ser examinada por diferentes expertos elegidos por la Comisión que poseen una total independencia para examinar y valorar las propuestas. Cada experto examina entre 10 y 15 propuestas y cada propuesta es evaluada por al menos 3 expertos. Los criterios utilizados por los expertos para puntuar las propuestas son, como ya hemos citado anteriormente, la calidad científico-técnica de los proyectos

(concepto, objetivos, plan de trabajo, etc); su aplicación; y por último, su impacto.

4. **Consenso:** una vez concluida la evaluación individual de los expertos sobre una propuesta, estos se reúnen para establecer un consenso sobre la misma. La "reunión de consenso" elabora un informe que será debatido más adelante junto con el resto de informes.
5. **Panel review:** es la etapa en la que los informes redactados por la "reunión de consenso" son tratados por los funcionarios de la DG TREN. Tras esta última evaluación se elabora un ranking de las propuestas.
6. **Negociación:** una vez se establece dicho ranking las propuestas pueden: ser negociadas con los participantes para ser financiadas, entrar en una lista de reserva o ser definitivamente rechazadas.

El año pasado, cuando se lanzó la primera convocatoria de propuestas para el periodo 2007-2013 en este mismo área, la Comisión recibió 231 propuestas, de las cuales 59 pasaron la selección, y de éstas, 26 fueron negociadas y 8 entraron en la lista de reserva.

Por último, la DG TREN se encargó de recordar los puntos débiles que con frecuencia suelen contener las propuestas presentadas, y que pueden provocar su fracaso.

Con respecto al primer criterio, la calidad científica y técnica del proyecto, la Comisión alude: a la falta de innovación, a que no van más allá de las prácticas estrictamente comerciales, a que no se ajustan a los temas prioritarios requeridos por la convocatoria, a que la parte de demostración es insuficiente y/o a la calidad insuficiente del concepto del proyecto y del plan de trabajo presentado.

En cuanto al criterio de aplicación, los puntos más controvertidos son: la falta de socios en el consorcio, una confusa complementariedad del consorcio, una inapropiada estructura de gestión y/o unos consorcios demasiado extensos.

Por último, con respecto al impacto de los proyectos, los puntos débiles suelen ser los siguientes: un limitado seguimiento y previsión

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 la diseminación de los resultados, un impacto poco significativo y/o un valor añadido europeo poco significativo.

En la página de CORDIS se encuentra la publicación de la convocatoria, con todos los datos, referencias legales, fechas, presupuestos, etc:

http://cordis.europa.eu/fp7/dc/index.cfm?fuseaction=usersite.FP7DetailsCallPage&CALL_ID=127&ACT_CODE=ENERGY

II PRESENTACION DEL PLAN ESTRATÉGICO EUROPEO DE TECNOLOGÍA ENERGÉTICA

El pasado 25 de junio, tuvo lugar en la sede de la Delegación de la Junta de Castilla y León en Bruselas una presentación sobre el Plan Estratégico Europeo de Tecnología Energética (Plan SET) a cargo de Stefan Tostmann, Jefe de la Unidad de Innovación energética y Tecnología de la Comisión Europea.

Tostmann se centró en primer lugar en explicar el porqué de un plan estratégico sobre energía en el contexto de los objetivos marcados por la Comisión para 2020. Estos objetivos consisten en alcanzar una reducción del 20% en las emisiones de gases con efecto invernadero, un 20% de reducción en el consumo de energía primaria y una cuota de participación del 20% de las energías renovables en el total del consumo energético de la Unión. Entre las razones argumentadas por Tostmann para la puesta en marcha de este plan destacan las siguientes:

- la tecnología es vital para alcanzar los objetivos políticos de la UE;
- hoy día hay una falta clara de innovación en la industria y los presupuestos para investigación energética resultan insuficientes;
- existe una debilidad intrínseca en innovación energética, entre otras razones, por la falta de "apetito" del mercado;
- Europa debería liderar el mundo en esta materia;

- el factor tiempo resulta clave pues el coste de la inactividad será mucho mayor a largo plazo y las decisiones que se tomen hoy pueden tener consecuencias duraderas en el futuro.

El ponente explicó cuáles son los retos tecnológicos de la UE para 2020: crear una segunda generación de biocombustibles; comercializar la captura y almacenamiento de CO2; obtener más turbinas de viento; crear un mercado de aparatos para la eficiencia energética; y llevar a cabo una gestión de residuos a largo plazo.

El Plan Estratégico tiene como objetivos llevar a cabo un planeamiento estratégico conjunto con los Estados miembros; una aplicación efectiva de las iniciativas industriales; aumentar los recursos financieros y humanos; y reforzar la cooperación internacional.

Por último, Tostmann analizó la situación de España en los sectores eólico y solar, donde se sitúa a la cabeza de Europa. En concreto, en cuanto al sector eólico, España es el segundo país del mundo en instalaciones de aprovechamiento de energía eólica. En lo referente a la energía solar, se espera que esté operativa una nueva planta de 50 MW de capacidad para finales de 2008 y existe ya un proyecto de demostración en Andalucía de 11 MW de capacidad.

El paquete sobre este Plan Estratégico de Energía consta de los siguientes documentos:

- COM(2007)723 – SET-Plan Communication, cuyos documentos de apoyo son:
- SEC(2007)1510 – Mapa Tecnológico
- SEC(2007)1511 – Mapa de capacidades
- SEC(2007)1508 y SEC(2007)1509: Evaluación de impacto

Se abrió a continuación un debate en el que el funcionario de la Comisión explicó que el objetivo de este Plan no es determinar qué energía deba priorizarse, sino la manera de organizarse para hacer un mejor uso de los recursos. Asimismo, afirmó que lo que más preocupa a la Comisión en estos momentos son

los recursos financieros. Tostmann duda del liderazgo de Europa en energías renovables, "quizá en algunos sectores sí, pero no en todos" señaló.

Para finalizar indicó que las regiones deben ser oídas en el Comité de Coordinación Nacional existente para la aplicación del Plan y que los Planes de Desarrollo Regional deberán tener en cuenta el aspecto energético.

CONSULTAS

Consulta pública sobre los requisitos de un sistema sostenible para usos energéticos de la biomasa:

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

SEMINARIOS

Semana Europea de la Movilidad.
16-22 de septiembre.
www.mobilityweek.eu

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).