



enectrA



Boletín europeo sobre energía y transportes

Boletín nº 27

Edición octubre2007

En este número

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

NOTICIAS

ENERGÍA

LA UE CRITICA LA ACTITUD DE LA OACI SOBRE LAS EMISIONES DE LA AVIACIÓN

Durante la 36 Asamblea de la Organización de la Aviación Civil Internacional, OACI, celebrada el pasado 28 de septiembre, se rechazó la propuesta de la UE sobre la reducción de los gases efecto invernadero para la aviación internacional. La UE ha contestado que continuará con su plan de reducción de gases de efecto invernadero, en el que se incluirán las aerolíneas extranjeras en su sistema de comercio de emisiones de carbono.

La Asamblea ha aprobado una resolución sobre el uso de medidas basadas en el mercado, como por ejemplo, el comercio de emisiones, por la cual los miembros de la OACI pueden firmar acuerdos individuales con terceros para volar en su espacio aéreo.

Esta resolución ha propiciado que la UE haga una reserva formal para la no aplicación de la misma, ya que si se aplicara dicha medida, no podría llevar a cabo su objetivo de obligar a las

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).

compañías aéreas a cumplir con su sistema de comercio de emisiones para el año 2012.

Esta postura defendida por la UE, ha sido criticada por Estados Unidos durante la celebración de la Asamblea.

TERCER FORO DE COMBUSTIBLES FÓSILES

El pasado ocho de octubre se inauguró en Berlín el Tercer Foro de Combustibles Fósiles, que tiene como principal tarea la de ofrecer soluciones para estos combustibles en la lucha contra el cambio climático, junto a la de garantizar la seguridad del suministro o considerar las implicaciones externas de la política energética de la Unión Europea.

Este Foro responde a una iniciativa de la Comisión para mejorar la comunicación entre dicha Institución, los Estados miembros y los sectores implicados en los combustibles fósiles. En esta reunión se han dado a conocer los resultados de la labor de los grupos de trabajo existentes dentro del Foro para transmitirlos a la Comisión Europea como apoyo a futuras acciones en la materia.

Por otro lado, se debatieron las recientes iniciativas de la Comisión como la relativa a las medidas de apoyo al secuestro y almacenamiento de gases CO₂ o las tareas para reforzar la seguridad del suministro.

APOYO DE LA COMISIÓN A LOS VEHÍCULOS Y TECNOLOGÍAS DE HIDRÓGENO

La Comisión Europea adoptó a mediados de octubre dos propuestas que tienen como objetivo el fomento y desarrollo de vehículos de hidrógeno y de tecnologías basadas en la aplicación de hidrógeno.

Mediante la propuesta relativa a los vehículos de hidrógeno, se pretende conseguir su introducción en el mercado, simplificando los procesos de recepción en la UE y garantizando la seguridad de los vehículos. El hidrógeno utilizado como combustible de los automóviles, mediante motores de combustión o con pilas de combustible, no emite gases de efecto invernadero o partículas, siendo una tecnología limpia que ayudará en la lucha contra el cambio climático, la mejora de la calidad del aire en las ciudades y en la seguridad del aprovisionamiento energético, con reducción de la dependencia de los carburantes fósiles.

La segunda propuesta consiste en la creación de la Iniciativa Tecnológica Conjunta para las pilas de combustible y el hidrógeno, con un ambicioso programa integrado de investigación, desarrollo tecnológico y de demostración. Participan socios públicos y privados para que las tecnologías del hidrógeno puedan tener su lanzamiento comercial entre el 2010 y el 2020. Las pilas de combustible tienen múltiples aplicaciones para conseguir electricidad limpia, tales como en teléfonos móviles, ordenadores portátiles, diversos vehículos, y en la producción de calor y electricidad para la industria y para el consumo doméstico.

COOPERACIÓN EN EL MARCO DEL DIÁLOGO UE-RUSIA

El pasado 16 de octubre, y como preludeo a la cumbre UE-Rusia celebrada el día 26 de ese mismo mes, se encontraron en Bruselas el Comisario de Energía, Andris Piebalgs y el Ministro ruso de Industria y Energía, Víctor Khristenko. En dicho encuentro, ambos interlocutores procedieron a un cambio de impresiones sobre los últimos desarrollos legislativos comunitarios en materia de energía y sobre las perspectivas de cooperación futura en este sector.

Piebalgs señaló la importancia de un partenariado estratégico entre Rusia y la Unión Europea para garantizar la estabilidad y la seguridad a largo plazo.

Tanto Piebalgs como Khristenko se centraron en los trabajos de los tres grupos temáticos UE-Rusia (grupos que incluyen a más de 100 expertos rusos y europeos de los sectores público y privado) y dieron un último retoque a su octavo informe de actividad.

En este encuentro también se discutieron las consecuencias del estudio de viabilidad sobre la interconexión eléctrica entre la Unión y Rusia. Como apuntamos, este encuentro tuvo su continuación en la cumbre UE-Rusia celebrada en Mafra el pasado 26 de octubre en la que ambas partes subrayaron la importancia de implantar un mecanismo de alerta rápida en materia energética y de reforzar el diálogo en materia de inversiones.

DECIMOTERCERA REUNIÓN DEL FORO DE MADRID

En este encuentro, que tuvo lugar en Madrid los pasados 16 y 17 de octubre, se discutieron aspectos de gran importancia para el desarrollo futuro de un mercado interior del gas completamente operativo. Asimismo, la atención estuvo centrada sobre las recientes propuestas para un tercer paquete legislativo en materia energética, en concreto sobre las exigencias de transparencia, interoperabilidad y nuevas inversiones. Estas propuestas presentadas por la Comisión el pasado 19 de septiembre tienen como objetivo la armonización y una mejor cooperación entre los organismos reguladores y los operadores a nivel europeo.

El Foro de Madrid, desde el comienzo del proceso de liberalización ha servido para abordar la implementación práctica de la legislación comunitaria en el ámbito del mercado del gas natural.

DEBATE SOBRE MEDIDAS DE ECODISEÑO EN APARATOS ELÉCTRICOS

En la reunión del Foro Consultivo de Ecodiseño de la UE que se celebró el pasado 22 de octubre, se han examinado medidas concretas propuestas por la Comisión para reducir el

consumo de energía de los aparatos en modo "de espera" o "stand-by". En el Foro han participado representantes de los Estados miembros, consumidores, organizaciones ambientalistas y empresas del sector de los aparatos eléctricos y electrónicos.

Numerosos aparatos como los televisores, radios, ordenadores y cadenas de música consumen cierta cantidad de electricidad en modo de espera, por lo que un cambio en su normativa podría llegar a ahorrar anualmente en la UE una cantidad de electricidad equivalente al consumo de un país como Hungría. Se trata de un ahorro individual para la ciudadanía y colectivo en la mejora de la eficiencia energética y de una mayor protección del clima.

REDUCCIÓN DE LA AYUDA A LOS CULTIVOS ENERGÉTICOS

El pasado 17 de octubre se aprobó la propuesta de la Comisión de reducción de la ayuda por hectárea a los cultivos energéticos debido a la penalización por superación de la superficie máxima garantizada establecida en la UE en dos millones de hectáreas.

Esta ayuda, que fue introducida en el año 2003, ha servido para estimular a los agricultores en la producción de biocarburantes y de energía térmica y eléctrica a través de la biomasa. Durante esta campaña se han presentado solicitudes para 2,84 millones de hectáreas, siendo la primera vez que los diez nuevos Estados miembros han solicitado dicha ayuda. Al haber superado la superficie máxima subvencionable, para este año se ha fijado un coeficiente de reducción del 0,703, es decir que los agricultores recibirán la ayuda por hectárea sólo para el 70% de los terrenos solicitados.

Desde la Comisión se señala el éxito de este régimen entre los Estados miembros, ya que en cuatro años ha aumentado más que considerablemente la producción de cultivos energéticos en la UE.

LA COMISIÓN PROMUEVE LA DIMENSIÓN SOCIAL DE LA COMUNIDAD DE LA ENERGÍA

El pasado 18 de octubre se firmó en Viena un Memorando que, según el Comisario Piebalgs,

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).

"marcará el inicio de un proceso de diálogo social permanente en el seno de la Comunidad de la Energía que acompañará los cambios sustanciales que el sector energético necesita afrontar".

Con la entrada en vigor del Tratado de la Comunidad de la Energía (1 de julio de 2006), una serie de países de los Balcanes se compromete a aplicar los elementos principales de la política energética comunitaria.

La apertura de los mercados del gas y la energía supondrá la creación de nuevas oportunidades económicas y laborales, lo que supone abordar las consecuencias sociales ligadas a la reestructuración de las compañías energéticas a que pudiera dar lugar la aceptación de las reglas de libre competencia en estos sectores. Es por ello que la Comisión ha propuesto este Memorando cuyos principales puntos incluyen la implicación de los actores interesados en el diálogo social y la aplicación de los aspectos más fundamentales del acervo social (salud y seguridad, derechos etc...)

DEBATE SOBRE MEDIDAS DE ECODISEÑO EN APARATOS ELÉCTRICOS

En la reunión del Foro Consultivo de Ecodiseño de la UE que se celebró el pasado 22 de octubre, se examinaron medidas concretas propuestas por la Comisión para reducir el consumo de energía de los aparatos en modo "de espera" o "stand-by". En el Foro participaron representantes de los Estados miembros, consumidores, organizaciones ambientalistas y empresas del sector de los aparatos eléctricos y electrónicos.

Numerosos aparatos como los televisores, radios, ordenadores y cadenas de música consumen cierta cantidad de electricidad en modo de espera, por lo que un cambio en su normativa podría llegar a ahorrar anualmente en la UE una cantidad de electricidad equivalente al consumo de un país como Hungría. Se trata de un ahorro individual para la ciudadanía y colectivo en la mejora de la eficiencia energética y de una mayor protección del clima.

TRANSPORTES

EL ACUERDO DEL ITER ENTRA EN VIGOR

El pasado 24 de octubre entró en vigor el Acuerdo del ITER que establece la Organización Internacional del ITER, el mayor proyecto de colaboración científica en energía nuclear de todo el mundo.

Éste tiene como objetivo demostrar la viabilidad de la fusión atómica como fuente de energía del futuro y será responsable de la construcción y explotación de un reactor experimental que reproducirá la reacción física o fusión que tiene lugar en el sol y las estrellas.

El Organismo Internacional de la Energía Atómica (OIEA) es el depositario del acuerdo del ITER, en el cual participan la UE, Estados Unidos, India, China, Corea del Sur, Rusia y Japón. El acuerdo se firmó el pasado 26 de noviembre de 2006 y ha entrado en vigor tras producirse la última ratificación del mismo por China el pasado mes de septiembre. La UE, en virtud del Tratado EURATOM, confirmó la adopción del Acuerdo al OIEA el pasado 5 de febrero de este año.

El Consejo del ITER se reunirá por primera vez los próximos 27 y 28 de noviembre

APOYO DEL COMISARIO DE ENERGÍA AL PROGRAMA DE TRABAJO ESTABLECIDO PARA LA CONEXIÓN ELÉCTRICA ENTRE FRANCIA Y ESPAÑA

El Comisario de Energía, Andris Piebalgs, apoyó a finales de octubre el programa de trabajo para la interconexión eléctrica entre Francia y España. Este programa que fue presentado el pasado viernes por su coordinador, Mario Monti, tiene entre sus objetivos el fortalecimiento de la seguridad del suministro de energía para la Península Ibérica y las interconexiones eléctricas entre España y el resto de Europa.

En las próximas semanas el coordinador se reunirá con las autoridades españolas y francesas para conocer las posiciones de ambas partes y acelerar el proceso de interconexión eléctrica que está sufriendo graves retrasos.

PAQUETE DE MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS PEATONES

La Comisión ha lanzado una propuesta de reglamento en la que se establece la exigencia de que a partir de 2009 todos los vehículos nuevos cuenten con sistemas de asistencia a la frenada. Dicha propuesta supone la abrogación de dos directivas sobre la materia, con lo que se simplifica la legislación.

Tal exigencia responde a los estudios que estiman en cerca de 1100 los peatones que podrían salvar su vida si la totalidad del parque móvil dispusiese de dicho sistema. En este sentido, se conseguiría reducir considerablemente la distancia de frenado de un vehículo ante una emergencia, lo que podría evitar el atropello o disminuir la gravedad de las lesiones al producirse la colisión a menos velocidad.

La medida es el resultado del objetivo marcado por el Libro Blanco de la Comisión lanzado en 2001 y que tiene como objetivo la reducción en un 50% del número de accidentes mortales en carretera de aquí a 2010 para lo que se proponen una serie de medidas de seguridad activa y pasiva.

EL PARLAMENTO EUROPEO DA SU APROBACIÓN AL ACUERDO DE CIELOS ABIERTOS ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y LOS ESTADOS UNIDOS

El Parlamento Europeo en su reunión del 10-11 de octubre aprobó por 513 votos a favor y 15 en contra y 35 abstenciones, un informe favorable al acuerdo sobre servicios aéreos firmado entre la CE y los Estados Unidos el pasado 30 de abril. El Consejo ha decidido aplicar este acuerdo a partir del 30 de marzo de 2008. Se prevé que el nuevo acuerdo va a generar 80.000 puestos de trabajo y unos 12.000 millones de euros en beneficios. Dicho acuerdo de apertura del mercado aéreo trasatlántico debería suponer un aumento de la competitividad en el tráfico aéreo trasatlántico.

Este acuerdo supone la culminación a un proceso que comenzó en 1998 cuando la Comisión lanzó una serie de procedimientos de infracción contra algunos Estados miembros

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

que estaban negociando acuerdos bilaterales de aviación con los Estados Unidos. El Tribunal de Justicia en 2002 emitió una sentencia favorable a las tesis de la Comisión según la cual este tipo de acuerdos son incompatibles con el derecho comunitario ya que su negociación cae dentro del ámbito de competencia comunitaria. El acuerdo celebrado incluye como principales elementos los siguientes:

- Eliminación de restricciones cuantitativas en la explotación de las rutas transatlánticas, de modo que cualquier aerolínea europea podrá volar entre una ciudad europea y una ciudad norteamericana y desde ésta a terceros destinos; y viceversa, cualquier aerolínea norteamericana podrá volar desde una ciudad norteamericana a una ciudad europea y desde ésta a terceros destinos (quedan incluidos también países no miembros de la UE, pero miembros del Espacio Común de Aviación (Croacia, Noruega, Islandia).
- Las aerolíneas norteamericanas podrán ofrecer servicios de cabotaje dentro de la Unión (mientras que no sea entre dos puntos del Estado miembro), mientras que para que las aerolíneas europeas puedan hacer lo propio en los Estados Unidos deberán abrir empresas filiales en este país, que se someterán a estrictos requisitos.
- Las aerolíneas europeas podrán adquirir hasta el 100% de las acciones sin derecho a voto de sus homólogas norteamericanas, y hasta un 25% de las acciones con derecho a voto. En este punto los derechos son recíprocos.
- Se establece una cláusula de suspensión por la que los Estados Unidos se comprometen a entablar una segunda ronda de negociaciones con vistas a flexibilizar sus normas sobre propiedad extranjera de las aerolíneas y apertura de la explotación del tráfico aéreo doméstico.

EL PARLAMENTO EUROPEO EXIGE UN PLAN DE ACCIÓN PARA MEJORAR LA GESTIÓN AEROPORTUARIA

El Parlamento Europeo, en su reunión de 10-11 de octubre aprobó un informe que exige un plan marco para crear una nueva capacidad aeroportuaria y hacer un mejor uso de las capacidades existentes. Asimismo, subrayó que se deben garantizar una capacidad adecuada de los aeropuertos, así como unos servicios de tierra eficaces pues se trata de factores vitales para la economía europea. La escasa capacidad actual unida al incremento de la demanda de vuelos creará en el futuro una demanda de 10 nuevos aeropuertos principales y 15 de tamaño medio, según Eurocontrol.

En la UE el crecimiento del tráfico aéreo se sitúa en un 5,2% anual y como consecuencia en el futuro no se podrá gestionar la fuerte demanda horaria general sin generar retrasos o cancelaciones (se cancelarán uso 3,7 millones de vuelos).

Este desarrollo del tráfico aéreo ha conducido a un fuerte incremento de las emisiones de gases con efecto invernadero en este sector (100% respecto a 1990, según la Agencia Europea de Medio Ambiente), a lo que también contribuye la congestión de los aeropuertos. Por todo ello los eurodiputados acogen gratamente la iniciativa de la Comisión de incorporar la aviación al régimen de comercio de derechos de emisión de la UE y subrayan la necesidad de establecer programas conjuntos con terceros países.

En lo referente a la asistencia en tierra, la mayoría de Estados miembros se opone a una mayor liberalización de estos servicios antes de contar con una nueva evaluación de impacto.

COMUNICACIÓN SOBRE LA POLÍTICA MARÍTIMA INTEGRADA

La Comisión Europea presentó a principios de octubre una Comunicación sobre la nueva "política marítima integrada para la UE", en la cual lleva a cabo una defensa de la integración de las cuestiones pesqueras en todas las políticas comunitarias. Por otro lado, se ha presentado un plan de acción detallado que pone en marcha un vasto programa de trabajo para el futuro próximo.

El documento tiene su base en la consulta pública lanzada anteriormente y se hace eco del grupo de trabajo de coordinación de diez Comisarios, presidido por Joe Borg, quien asume directamente la cartera de Asuntos Marítimos.

Por otro lado, se ha presentado un informe sobre los resultados de la consulta, que ha reflejado el claro y decidido apoyo de los agentes interesados a la iniciativa emprendida por la Comisión.

Mediante la medida se pretende evitar la situación actual en la cual se adoptaban medidas fuertemente sectoriales y se trata de crear sinergias y puntos de unión teniendo en consideración todos los niveles y evitando conflictos.

De la misma manera se pretende relacionar la política marítima con la Agenda de Lisboa y fomentar la investigación, tecnología e innovación en el ámbito marino.

Por último se establecen una serie de medidas relativas a:

- Un espacio europeo de transporte marítimo sin fronteras;
- Una estrategia europea de investigación marina;
- Políticas marítimas nacionales integradas que deben formular los Estados miembros;
- Una red integrada de vigilancia marítima;
- Un plan de trabajo para una ordenación del espacio marítimo de los Estados miembros;
- La eliminación de la pesca ilegal y de la pesca de arrastre destructiva en alta mar;
- El fomento de una red europea de conglomerados (clusters) marítimos;
- Un examen de las excepciones al Derecho laboral comunitario aplicadas a los sectores de la pesca y el transporte marítimo;
- Una red europea de observación e información sobre el medio marino;
- Una estrategia dirigida a paliar los efectos del cambio climático en las regiones costeras.

LA COMISIÓN EMPRENDE ACCIONES JUDICIALES CONTRA ESPAÑA POR INCUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA EUROPEA DE TARIFICACIÓN VIAL

Según la Comisión Europea, España ha incumplido la normativa europea sobre tarificación vial al haber aplicado descuentos excesivos en los peajes de las autovías a vehículos pesados de transporte de mercancías. La Directiva 2006/38/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías, establece que los descuentos a los usuarios habituales no deberán superar el 13% del peaje pagado por vehículos equivalentes que no puedan acogerse al descuento correspondiente, mientras que España está aplicando descuentos de hasta el 50%.

Según la Comisión, esta práctica supone un trato de favor a los transportistas nacionales, lo que supone el incumplimiento del principio de no discriminación y de libre competencia.

A partir de ese momento España dispone de un plazo de tres meses para modificar esta conducta y ajustarse a la normativa europea, teniendo en cuenta que si no lo hace en el plazo establecido, la Comisión remitirá el asunto al Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas.

APROBADO EL PLAN DE ACCIÓN EUROPEO SOBRE LA LOGÍSTICA

El pasado 18 de octubre se aprobó por parte de la Comisión Europea el Plan de Acción sobre la Logística, que incluye unas treinta medidas en favor de la logística, de una red ferroviaria prioritaria para las mercancías y los puertos europeos, la política para los puertos y la política para los trayectos marítimos de corto recorrido.

La adopción de este paquete de medidas supone el apoyo por parte de la Comisión para el fomento de la utilización de nuevas tecnologías y prácticas innovadoras en relación a las infraestructuras del transporte, mejorar la gestión del mismo, facilitar la creación de cadenas de transporte de mercancías,

simplificar los procedimientos administrativos y reforzar la calidad en toda la cadena logística.

La innovación en la logística para el transporte urbano y el apoyo al transporte de largo recorrido concentrado en los corredores ecológicos son otros de los elementos a destacar dentro de este paquete de medidas.

Con respecto al transporte marítimo, se sigue fomentando el mismo, ya que es el medio de transporte más eficaz y más respetuoso con el medio ambiente en relación a la emisión de gases de efecto invernadero, pero es necesario que se haga más atractivo. Así desde la Comunicación presentada sobre la política portuaria europea se espera facilitar el desarrollo de un nuevo sistema portuario en Europa que resulte mucho más eficaz, ya que los puertos europeos deben estar preparados para los nuevos retos ante los que se enfrentan, como el aumento de la demanda de este tipo de transporte, los cambios tecnológicos y la necesidad de contribuir al medio ambiente a través de la reducción de las emisiones de gases con efecto invernadero.

En relación al transporte ferroviario, la Comisión plantea con estas nuevas medidas la creación de una red ferroviaria europea en la que se oferte una mayor calidad en los servicios prestados y a su vez se propone la creación de una red europea dedicada a las mercancías con servicios más eficaces y fiables que los que se prestan en la actualidad.

LANZAMIENTO DE UNA NUEVA GENERACIÓN DE PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN PARA LOS TRANSPORTES AÉREOS MÁS ECOLÓGICOS Y MÁS COMPETITIVOS

El pasado 18 de octubre la Comisión hizo públicos los resultados de la primera convocatoria para la presentación de propuestas para investigación en temas de aeronáutica y transporte aéreo dentro del Séptimo Programa Marco de investigación de la UE.

Los proyectos seleccionados, que son 36, están enfocados a la protección y respeto del medio ambiente, la seguridad en el sector del transporte aéreo y la búsqueda en la eficacia de los costes en la aeronáutica.

Se va a destinar un presupuesto de 217 millones de euros para este primer lote de proyectos. Los cuatros proyectos más importantes entre los cuales van a repartirse más de la mitad del presupuesto financiero de esta partida presupuestaria son:

El proyecto DREAM, en el cual participan 47 socios provenientes de 13 países, con el patrocinio de Rolls Royce, y su objetivo es el desarrollo de nuevos conceptos de motores equipados con rotores abiertos contrarrotativos, con el objetivo de reducir un 7% las emisiones de monóxido de carbono y hasta 3 decibelios las emisiones sonoras.

El proyecto MAAXIMUS, en el cual participan 58 socios provenientes de 18 países, bajo el patrocinio de Airbus, tiene como objetivo la mejora de la composición y de la concepción de los fuselajes con el objetivo de reducir a la mitad la duración del ensamblaje y reducir hasta en un 10% el peso de las estructuras, utilizando un fuselaje más ligero.

El proyecto HIRF SE, en el cual participan 44 socios de 11 países, bajo el patrocinio de Alenia, creará simuladores para hacer test sobre las reacciones de los nuevos aparatos ante las perturbaciones electromagnéticas.

El proyecto SCARLETT, dirigido por Thales, desarrollará plataformas y avanzará en la creación de una serie de tipos de aviones.

EL PARLAMENTO EUROPEO EXIGE UNA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO2 DE LOS TURISMOS.

El Pleno del Parlamento Europeo aprobó en su reunión del 22-25 de octubre un informe que exige una reducción de emisiones de CO2 de hasta 125g de CO2/km en 2015, tanto a turismos como a vehículos industriales, ya que éstos son los que emiten cerca de un 19% de estas emisiones.

El Parlamento es consciente del tiempo que necesitan los fabricantes de automóviles para modificar el diseño de sus vehículos de la forma más económica posible y que se superarán los 150g/km de CO2/km en 2008. De ahí que considere que la Comisión Europea debe presentar un marco legislativo para su reducción, que comprenda medidas vinculantes para el ahorro de combustible.

El informe va más allá e insiste en que las emisiones medias a partir de principios de 2020 no deben superar los 95g de CO₂/km, y de 70g o menos antes de 2025.

Proponen por otra parte, introducir a partir de 2011 un nuevo mecanismo, el Sistema de Reducción de los Derechos de Carbono (CARS), a través del cual se exigirá a los fabricantes y a los importadores multas financieras por vehículo vendido que supere esos límites.

Sin embargo, habrá excepciones para determinados tipos de vehículos con el fin de no crear perturbaciones excesivas en el mercado automovilístico. Asimismo emplaza a la Comisión Europea a que introduzca requisitos jurídicos para el etiquetado, publicidad y comercialización de nuevos turismos en el mercado de la UE.

CONFERENCIA MINISTERIAL SOBRE LOGÍSTICA Y AUTOPISTAS DEL MAR

El pasado 23 de octubre tuvo lugar una Conferencia ministerial sobre autopistas del mar y logística. En las conclusiones que se redactaron con posterioridad los Ministros celebraron el paquete de medidas de la Comisión relativas a la logística. Las autopistas del mar son importantes para la absorción de una parte significativa del aumento del tráfico de mercancías, mejorar la accesibilidad de zonas periféricas y reducir la congestión en el tráfico rodado.

En la Conferencia se celebró también los progresos llevados a cabo por los actores públicos y privados en la preparación de las autopistas del mar, a través de la creación de grupos de trabajo regionales, la organización de convocatorias de propuestas conjuntas y la preparación de proyectos conjuntos. Los Ministros alentaron a los actores implicados a proseguir con el trabajo.

Conscientes de que el éxito de las autopistas del mar guarda relación con la armonización y simplificación de los procesos relativos a la navegación de corta distancia, los Ministros apoyaron la continuación de esta labor.

LA ESTRATEGIA DE REDUCCIÓN DEL CO₂ EN AUTOMÓVILES VOTADA EN EL PLENO

El pasado miércoles 24 se votó por el Pleno del Parlamento el informe redactado por el europarlamentario inglés Chris Davies, del grupo liberal. El Parlamento adoptó una propuesta dando más tiempo a la industria del automóvil para adaptarse a nuevos límites de emisión obligatorios. Se fijó la limitación de las emisiones media de dióxido de carbono en 125 gramos por kilómetro a partir de 2015, menos ambiciosa que la fijada por el Consejo, que propone 120 gCO₂/km hasta 2012. Hay que recordar que actualmente el 19% de estas emisiones provienen de los coches particulares y vehículos ligeros de transporte comercial.

Por otra parte, los eurodiputados se muestran partidarios de fijar objetivos más ambiciosos a largo plazo y consideran posible que las emisiones a partir de 2020 no sobrepasen de media los 95gCO₂/km, e incluso a 70 gCO₂/km en el horizonte 2025, tras la revisión que deberá realizar la Comisión de aquí al 2016. El informe también quiere impulsar los cambios en el comportamiento de los consumidores a través de la publicidad, obligando a mostrar información sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los coches, lo que podría repercutir en las reglas publicitarias en vigor.

Los parlamentarios se mostraron partidarios de la propuesta introducida en el informe para establecer un mecanismo de mercado, el CARS (Carbon Allowance Reductions System), que establecería bonificaciones y penalizaciones financieras a los constructores e importadores de vehículos en función de si las emisiones son inferiores o superiores a las limitaciones establecidas. Este sistema se introduciría al inicio de 2011.

GESTIÓN EUROPEA DEL TRÁFICO AÉREO, UN PASO ADELANTE HACIA EL CIELO ÚNICO EUROPEO

El pasado 26 de octubre la Comisión Europea adoptó nuevas reglas para conseguir una mayor interoperabilidad entre los sistemas de gestión del tráfico aéreo (ATM) en Europa. El objetivo es establecer reglas técnicas y de procedimiento comunes y así eliminar barreras

para el uso armonizado de los sistemas ATM. La nueva legislación viene a completar tres reglamentos adoptados este año y el pasado para modernizar los sistemas de gestión del tráfico aéreo dentro del cielo único europeo

DE INTERÉS

NUEVAS VIAS DE FINANCIACION DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES

Las Redes Transeuropeas de Transportes tienen el objetivo de contribuir al mejor funcionamiento del mercado interior a través de una mejor movilidad e interoperabilidad. La UE necesita una infraestructura moderna y competitiva. Este es un objetivo clave de la estrategia de Lisboa para el crecimiento y el empleo. La construcción de las Redes Transeuropeas de Transportes aportará un crecimiento entre 0,2 y 0,3% del PIB Comunitario, produciendo un millón de puestos de trabajo permanentes.

El coste total de las Redes Transeuropeas de Transportes tiene un presupuesto para el período 2004-2020 en la UE 27 de 600 mil millones, de los cuales 252 mil millones se encuadrarían dentro de los 30 proyectos prioritarios.

Para el período 2007-2013, se gastará de manera total, y en el conjunto de las redes, unos 330 mil millones, de los cuales 160,5 mil millones se destinarán a los proyectos prioritarios.

El coste total de los 30 proyectos prioritarios es de 340 mil millones. Desde 1996-2004, se han gastado 88,3 mil millones. Como ya se ha mencionado con anterioridad, se prevé en 2007-2013 el gasto de 160,5 mil millones.

La **contribución comunitaria** a las redes transeuropeas se distribuirá de la siguiente manera en el período 2007-2013:

- Programa RTE –T (Redes Transeuropeas de Transportes): 8, 013 millones
- Fondo de Cohesión + ISPA 30: 76 mil millones
- FEDER (regiones convergencia): +/- 15 mil millones, dependiendo de los programas operativos
- Préstamos del Banco Europeo de Inversiones: +/- 54 mil millones

Se pueden señalar como marcos de cooperación los Marcos Nacionales Estratégicos de Referencia, los Programas Operativos y la iniciativa JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European RegionS) que proporciona asistencia técnica principalmente a los nuevos Estados miembros para preparar grandes proyectos de infraestructura que serán financiados por los Fondos Estructurales y de Cohesión en 2007-2013.

El capital privado también es muy importante para la financiación de las redes; para facilitar los PPP (acuerdos o partenariados publico-privados). La Comisión ha creado, con la colaboración del BEI, un instrumento de garantía para minimizar algunos riesgos relacionados con la fase de post-construcción.

El pasado 11 de octubre tuvo lugar en el marco de la semana de las regiones (Open Days) un seminario sobre nuevas vías de financiación de las infraestructuras de transportes. Se habló fundamentalmente de los partenariados publico-privados (PPP) como el instrumento a desarrollar para poner en práctica los proyectos de infraestructuras de transporte y del papel del Banco Europeo de Inversiones en la financiación de los mismos.

Inició la sesión **Patrick Boeuf**, del Banco Europeo de Inversiones que habló de los partenariados público-privados (PPP). El BEI desarrolla los objetivos de la UE, y entre ellos se encuentra un transporte sostenible, la interoperabilidad y la intermodalidad. Para lograr la cohesión social y territorial, el crecimiento económico, un mayor empleo y competitividad, es necesario contar con una red eficiente de infraestructuras. Para ello, proporciona asesoramiento para el desarrollo de las políticas y asiste al sector del transporte para lograr sus objetivos.

Los préstamos del BEI al sector del transporte entre 1996 y 2006 han ascendido a 106 mil millones de euros, repartidos de la siguiente manera:

- Ferrocarril: 22,2%
- Transporte aéreo: 16, 8%
- Transporte urbano: 13,9%
- Carreteras y autopistas: 40,5%
- Terminales intermodales de mercancías: 0,1%
- Transporte marítimo: 2,8%
- Estructuras excepcionales: 3,7%

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

El BEI es un intermediario fundamental para los partenariados público privados (PPP). El 85% de los préstamos para PPP están relacionados con el transporte.

El BEI es un actor fundamental en el desarrollo de las Redes Transeuropeas de transportes, que son un elemento clave en el logro de una infraestructura eficaz de transportes en la UE.

En el nuevo Reglamento nº 680/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía, se prevé diferentes formas de ayuda financiera comunitaria: subvenciones para estudios y trabajos, reducciones del tipo de interés por los préstamos concedidos por el BEI u otras entidades financieras o contribuciones a actividades relacionadas con el proyecto de empresas comunes.

Sin embargo, el Reglamento favorece la organización de PPP con otras ayudas financieras como la participación en capital riesgo para fondos de inversión destinados a facilitar capital riesgo para proyectos de redes transeuropeas en los que la inversión privada sea sustancial, o la contribución financiera a las provisiones y asignación de capital para las garantías emitidas por el BEI con cargo a sus recursos propios con arreglo al **instrumento de garantía de préstamos**.

El PPP es un instrumento cada vez más recurrente en los proyectos de infraestructura de transporte, jugando el BEI un papel clave en la obtención de fondos.

El artículo 7 del Reglamento establece que las intervenciones del BEI serán compatibles con la concesión de ayudas financieras con arreglo al presente Reglamento. Además, la Comisión coordinará y velará por la coherencia de los proyectos cofinanciados en el marco del presente Reglamento con las acciones relacionadas que se beneficien de otras contribuciones e instrumentos financieros. Ello implica que en principio es posible aplicar el modelo de PPP a proyectos cofinanciados por fondos europeos.

Los PPP requieren un compromiso de la autoridad pública y una gran capacidad gestión

por parte de la administración (desarrollando las capacidades típicas del sector privado) pero funcionará si tiene una razón de ser económica. Un PPP implica una visión más realista del reparto del riesgo. Además, introduce en el sector público una mayor presencia del rendimiento del capital invertido. Los planes de diseño, construcción y gestión tienen una perspectiva de mayor duración temporal. El sector privado obtiene sus beneficios a la entrega del servicio. La autoridad reguladora sigue siendo la administración.

Un PPP se construye como una pirámide ascendente:

- Razón económica
- Reparto del riesgo y rentabilidad del capital a invertir
- Competitividad
- Entrega del servicio (que requiere capacidad del sector público y un compromiso político estable)

El señor Boeuf explicó el **instrumento de garantía de préstamos** contemplado en el Reglamento TEN. Uno de los mayores obstáculos a la participación del sector privado en inversiones en infraestructuras es su rechazo a asumir riesgos en la fase operativa inicial una vez realizado el proyecto. Por ejemplo, las empresas son reticentes a asumir riesgos en cuanto a la obtención inicial de beneficios procedentes del tráfico que utilice la infraestructura.

Para ello, se ha creado en el Reglamento TEN la garantía de préstamos cuya cantidad asciende a mil millones de euros (50% de fondos comunitarios (TEN) y 50% aportado por el BEI). El instrumento consistirá en una garantía del BEI para una línea de liquidez "stand-by" suministrada a un proyecto subvencionable para que cubra los riesgos posteriores a la construcción durante la fase operativa inicial. Cuando el BEI se convierta en acreedor del proyecto, sus derechos tendrán rango de inferior al del servicio de la deuda de la línea de crédito preferente (senior) y superior al de las acciones y financiaciones conexas. Por lo general, los bancos no dan facilidades para cubrir dichos riesgos iniciales. Si prestan dichas facilidades se suelen incorporar a la deuda del crédito preferente

(senior) aumentando ésta. Los proyectos que no tienen externalizados los riesgos operacionales iniciales pierden fuerza.

Dicha garantía cubre los gastos iniciales del inicio de la operatividad del proyecto, como por ejemplo los bajos ingresos debido a un tráfico cuando es menor que un nivel predeterminado en el proyecto. Dicha garantía no podrá exceder el plazo de cinco años tras la finalización del proyecto y en casos excepcionales siete años. El BEI participará como socio en condiciones de riesgo compartido (con la Comunidad) y gestionará la contribución comunitaria al instrumento en nombre de la Comunidad.

Patricio de Antonio de Price Waterhouse habló de los PPP en el ámbito de transportes en España.

El sector público ha sido el responsable clásico de los proyectos de infraestructuras de transportes, pero la necesidad de reducir déficit, una menor aportación de fondos europeos, la necesidad de proveer de mejores servicios y la transferencia de competencias a las CCAA, motivan nuevas formas de gestión.

Los PPP transfieren el riesgo al sector privado que tiene experiencia en gestionar este tipo de fenómenos. Además, minimizan el déficit público y transfiere la carga al usuario sólo cuando éste utiliza la infraestructura. La presencia del sector privado también es un incentivo para acabar las obras en las fechas preestablecidas.

Puso como ejemplo el tren ligero de Tenerife que implicó a la Comunidad Autónoma Canaria, al Cabildo de Tenerife, al Ayuntamiento, a empresas privadas. Se creó una sociedad limitada con participación público-privada que ejecuta y explota el proyecto. El BEI concedió un préstamo a dicha sociedad.

CONVOCATORIAS

CONSULTA PÚBLICA SOBRE INTERNALIZACIÓN DE LOS COSTES EXTERNOS DEL TRANSPORTE

La Comisión está desarrollando un modelo para evaluar los costes externos del transporte. La Directiva "Euroviñeta" de marzo de 2006

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).

establece que no más tarde del 10 de junio de 2008, la Comisión debería presentar un modelo para la evaluación de los costes externos que sirva de base para futuros cálculos de la imposición por uso de infraestructuras. Estos costes externos cubren por ejemplo los costes relacionados con el ruido, el medio ambiente, la congestión y la salud.

La Directiva añade que dicho modelo deberá ir acompañado de un análisis de impacto de la internalización de los costes externos para todos los modos de transportes y de una estrategia para una implementación del modelo para todos los modos de transporte. Ambos documentos podrían ir acompañados de propuestas para revisiones de la Directiva.

La Comisión está finalizando un estudio para la revisión de las estimaciones existentes de los costes externos en Europa. Además, está llevando a cabo una evaluación de impacto que apoyará la estrategia sobre la internalización de los costes externos.

Con la presente consulta, la Comisión quiere recabar la opinión de los interesados.

Para más información:

http://ec.europa.eu/transport/white_paper/consultations/index_en.htm

ENCUESTA SOBRE EL RUIDO EN LAS CIUDADES

El proyecto SILENCE, cofinanciado por el VI Programa Marco de Investigación, sobre transporte de superficie más silencioso en zonas urbanas tiene el objetivo de desarrollar métodos para disminuir el ruido del transporte en particular en las zonas urbanas. Dicho proyecto ha llevado a cabo una encuesta online sobre la percepción de ruido por los ciudadanos de zonas urbanas.

En dicha encuesta un 61% de residentes en zonas metropolitanas se han mostrado molestos con el ruido procedente del tráfico; incluso un 32% ha manifestado estar extremadamente molesto. La encuesta clarifica que el tráfico es la principal causa de ruido (un 52%) en comparación con el ruido del tren (16%). La encuesta muestra que la percepción

del ruido depende de la sensibilidad de la persona. El ruido está considerado como una fuente de contaminación, que puede provocar trastornos del sueño o de aprendizaje.

Para más información:

<http://www.silence-ip.org/site/>

CONFERENCIAS

- 3º Foro Europeo sobre la ecoinnovación. Paris. 26 y 27 de noviembre.

http://ec.europa.eu/environment/ecoinnovation2007/2nd_forum/index_en.htm

- Foro Civitas Freight training and Thematic Leadership. Norwich. 4 de diciembre de 2007.

<http://www.civitas-initiative.org/>

- Nueva política de puertos. Bruselas. 22 de noviembre.

http://www.thewaterfront.co.uk/conferences/conf_calendar%20Implementing%20a%20New%20European%20Ports%20Policy.php