



BOLETIN EUROPEO DE TRANSPORTES



Número 2

enero-febrero 2009

En este número

- [Comisión Europea](#)
- [Parlamento Europeo](#)
- [Otras noticias](#)
- [A fondo](#)

COMISION EUROPEA

LA COMISIÓN AUTORIZA LA ADQUISICIÓN DE VUELING Y CLICKAIR POR IBERIA

La Comisión autorizó a principios de enero la compra por parte de Iberia de las compañías Vueling y Clickair siempre que se respeten los compromisos de salvaguarda de la competencia y de la libre elección por parte del pasajero. Tras esta operación, las dos compañías adquiridas se concentrarían en "Nueva Vueling", bajo control de Iberia.

Para evitar el riesgo de restricción de competencia o de monopolio en determinadas rutas, las partes se han comprometido a transferir gratuitamente franjas horarias (derechos de aterrizaje y despegue en los aeropuertos a horas determinadas) en varios aeropuertos (Madrid, Barcelona). Con la cesión de estas franjas horarias se cubren las rutas en las que se identificó una amenaza para la competencia, dándose la posibilidad de ser cubiertas por nuevas compañías aéreas o por las que ya están en servicio.

La Comisión considera que se mantendrá la presión competitiva, con la entrada de uno o más competidores y se garantizará a su vez la operatividad de dichas rutas con un claro beneficio para los pasajeros.

NUEVO EMPUJE A LA MODERNIZACIÓN DEL TRÁFICO AÉREO

El pasado 16 de enero, la Comisión Europea adoptó nuevas normas para la utilización de enlace de datos en los sistemas de gestión del tráfico aéreo (ATM) en Europa. El conjunto de normas técnicas y procedimentales comunes adoptadas por la Comisión son esenciales para modernizar y completar los reglamentos adoptados en 2006 y 2007 y para poner en marcha el plan director del programa SESAR (Sistema europeo de nueva generación para la gestión del tráfico aéreo).

A partir del 1 de enero de 2011, todos los aviones nuevos deberán estar equipados con esta tecnología y los antiguos deberán cumplir con dicho requisito para febrero de 2015. La tecnología de enlace de datos permite la comunicación aire-tierra entre los controladores aéreos y los pilotos completando las comunicaciones orales con mensajes escritos. Varios países, entre ellos España, dispondrán de esta tecnología para febrero de 2013.

El despliegue de los servicios de enlace de datos refuerza la capacidad aérea europea, además de mejorar la seguridad reduciendo el riesgo de los malentendidos posibles debido al intercambio oral. También producirá unos beneficios valorados en 875 millones de euros para 2025.

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 (jcgarcia@junta-andalucia.org), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).

PLAN DE ACCIÓN PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO EUROPEO SIN FRONTERAS

La Comisión Europea adoptó el pasado 21 de enero un plan de acción destinado a establecer un transporte marítimo sin fronteras en Europa. La Comisión espera rebajar así la demanda de transporte terrestre, reducir el coste del flete marítimo y favorecer la creación de empleo en este sector. Se trata, al cabo, de crear una alternativa viable para el transporte de mercancías, aprovechando los 100.000 km. de costa europea y los 1.200 puertos existentes. De esta forma, la utilización de los diversos medios de transporte será más equilibrada, lo que tendrá efectos positivos sobre la economía y el medio ambiente.

Entre las diversas medidas que engloba el plan destaca una propuesta legislativa para simplificar las formalidades administrativas derivadas de la normativa comunitaria. Así, la Comisión ha propuesto una Directiva destinada a racionalizar las formalidades declarativas que deben cumplir los buques al entrar o salir de los puertos europeos. Además, próximamente se adoptarán medidas de simplificación de los procedimientos aduaneros y unas pautas de actuación que contribuyan a agilizar los controles fitosanitarios y veterinarios.

El plan de acción incluye algunas medidas ya puestas en práctica en el marco del Código Modernizado de Aduanas; es el caso de la simplificación de las formalidades para la creación de rutas marítimas comunitarias que incluyan una escala en un puerto de un país vecino. Igualmente, recoge recomendaciones a los Estados Miembros, como la sugerencia para que reduzcan las cargas administrativas a las empresas dedicadas al transporte marítimo y para que concedan certificados de exención de pilotaje a los pilotos experimentados, y la petición de que revisen, simplifiquen y coordinen las prácticas de los organismos de control aduaneros, causantes a menudo de costes y retrasos.

La Comisión prevé que las medidas puedan entrar en vigor de forma escalonada entre 2010 y 2013.

NUEVA REGULACIÓN SOBRE LOS TACÓGRAFOS EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

El pasado 20 de enero, la comisión Europea adoptó un paquete de medidas dirigidas en primer lugar a detectar y prevenir abusos en el sistema tacográfico utilizado para grabar el tiempo de conducción y de descanso de los conductores profesionales y, en segundo lugar, a incluir dichos sistemas en vehículos ligeros.

En primer lugar, la Directiva de la Comisión de 23 de enero de 2009 relativa a las medidas para prevenir y detectar la manipulación de los datos de los tacógrafos, por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CEE) no 3820/85 y (CEE) no 3821/85 del Consejo en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo, permitirá mejorar los métodos y los procedimientos usados por las autoridades de control para detectar y prever el uso de dispositivos fraudulentos que intentan engañar a los sistemas tacográficos, a la vez que producen retrasos innecesarios e inconvenientes a los conductores y operadores respetuosos con la ley.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:021:0039:0040:ES:PDF>

En segundo lugar, la Recomendación de la Comisión de 23 de enero de 2009 establece directrices de buenas prácticas en materia de inspecciones de los aparatos de control realizadas con ocasión de controles en carretera o por talleres autorizados.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:021:0087:0099:ES:PDF>

Por último, el Reglamento (CE) nº 68/2009 de la Comisión, de 23 de enero de 2009, por el que se adapta por novena vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera. La normativa que se venía aplicando hasta ahora permitía que algunos vehículos ligeros (los de la clase M1 y N1) no llevaran los tacógrafos

debido a la imposibilidad técnica de instalar el equipamiento necesario de forma que pudieran cumplir con todas las exigencias de funcionamiento y seguridad, ya que sólo requería que cumplieran con esta exigencia los vehículos de transporte de mercancías y personas. El nuevo Reglamento de la Comisión corrige la normativa anterior suprimiendo ese obstáculo técnico, y autoriza la utilización de un adaptador específico homologado para ese tipo de vehículos.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:021:0003:0009:ES:PDF>

LOS ESTADOS MIEMBROS AYUDAN A LA COMISIÓN EN LA FINANCIACIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA EN LOS PAÍSES VECINOS.

Ayer 26 de enero, el Consejo de Ministros de Asuntos Generales y Relaciones Exteriores decidió firmar el acuerdo sobre los Fondos de Inversión para la Política de Vecindad, por el que se comprometieron a proporcionar fondos adicionales a la Política Europea de Vecindad.

Estos Fondos de Inversión creados por el Banco Europeo de Inversiones, el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo y otros Bancos de Desarrollo, tiene como fin percibir las contribuciones bilaterales de los Estados miembros para las inversiones de los proyectos de infraestructuras de los países vecinos del Sur y Este de la Unión. Así pues, el objetivo principal de estos fondos es dar apoyo a grandes proyectos de inversión en materias de transportes, energía y medioambiente, así como otros sectores sociales y privados.

A partir de 2009, se prevé que los Fondos de Inversión sean añadidos a los fondos presupuestarios europeos para la financiación de estos proyectos. En 2008 la contribución del presupuesto comunitario para el periodo 2007-2013 fue de 700 millones, mientras que los Estados miembros se comprometieron a una contribución adicional de 37 millones de euros.

ARMONIZACION DE LAS INFRACCIONES EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

La Comisión aprobó el pasado 30 de enero una Directiva 2009/5/ce de la Comisión por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera. Este texto establece una tipología común de las infracciones más comunes en el sector del transporte por carretera (relativas a horas de conducción y descanso). Con esta tipología ya no se producirán distinciones entre una misma infracción que puede ser considerada de manera diferente en cada país. Según la Directiva existen tres niveles de infracciones: menores, serias y muy graves.

Este texto resulta de la preocupación de la Comisión de que una falta de armonización en este ámbito produzca violaciones a la libre competencia entre empresas.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:029:0045:0050:ES:PDF>

EL FUTURO DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTES

La Comisión Europea aprobó el pasado 5 de febrero un Libro Verde en el que adelanta los retos futuros que plantea la política para el establecimiento de una red transeuropea de transportes. La Comisión cree que es necesario rediseñar las prioridades de esta política, para que responda de forma más efectiva a los objetivos de lucha contra el cambio climático, sirva de apoyo a la competitividad internacional de Europa (conectándola mejor con el resto del mundo) y se integre plenamente en el desarrollo económico y social que prevé la Estrategia de Lisboa. La red transeuropea es la base para un transporte de personas y mercancías eficiente, seguro y de alta calidad. En este sentido, la combinación intermodal, el impulso a los sistemas inteligentes de transporte interoperativos y la asimilación de las nuevas tecnologías de energía y transportes son las claves que deben guiar la integración de estas redes del futuro.

Más concretamente, el desarrollo de este sistema intermodal de transporte de mercancías exige un desarrollo apropiado de las infraestructuras portuarias, la integración de un transporte ferroviario terrestre mediante corredores verdes y comercialmente viables, la eliminación de los cuellos de botella en los ejes principales, el desarrollo del transporte aéreo, de la gestión de mercancías en núcleos urbanos y de las conexiones intermodales y la aplicación de sistemas de transporte inteligente que fomenten el uso eficiente de las infraestructuras. Paralelamente, la Comisión cree que es necesario el desarrollo de las infraestructuras para los servicios intermodales de transporte de pasajeros.

La Comisión identifica los instrumentos financieros y no financieros que deben posibilitar la consecución de estos ambiciosos objetivos, e invita a los Estados Miembros y a los interesados a expresar sus puntos de vista al respecto.

Respecto al diseño futuro de las Redes Transeuropeas de transportes, el Libro Verde prevé tres posibles opciones para el desarrollo ulterior de las mismas:

- Mantener el actual nivel dual con una red global y proyectos prioritarios no conectados.
- Reducir las redes transeuropeas a un nivel simple (proyectos prioritarios, posiblemente conectados en una red prioritaria).
- Dos niveles con una red global y un "core network" que comprenda una red prioritaria geográficamente definida, y un pilar conceptual que ayude a integrar los diversos aspectos de la política y la infraestructura de transportes, criterio éste más orientado hacia conceptos de mercado y rendimiento económico.

El plazo de consulta finaliza el 30 de abril de 2009.

Para acceder al Libro Verde en castellano:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:ES:PDF>

Por otro lado, el Parlamento Europeo también esta preparando un informe sobre esta

cuestión, cuya publicación está prevista para abril de 2009.

ULTIMO REQUERIMIENTO A ALGUNOS ESTADOS MIEMBROS, ENTRE ELLOS ESPAÑA POR NO ADOPTAR LAS MEDIDAS PERTINENTES EN TARIFICACIÓN VIAL.

La Comisión envió el pasado 10 de febrero dictámenes motivados a Grecia, Italia, España y Portugal por no haber adoptado a tiempo la normativa europea sobre tarificación vial. Los cuatro Estados miembros no han comunicado a la Comisión el modo de incorporación a la legislación nacional de la Directiva 2006/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras.

Los cuatro Estados tienen ahora hasta mayo para ajustar su legislación a la mencionada Directiva.

PARLAMENTO EUROPEO

LA EUROCÁMARA RECOMIENDA UNA AVIACIÓN MÁS ECOLÓGICA Y EFECTIVA

El Parlamento Europeo aprobó el día 3 de enero del 2009 un informe sobre la aviación general y de negocios con ciertas recomendaciones. Uno de los aspectos que concitó más atención fue el de las emisiones de CO2 y el impacto de la aviación en el medioambiente. Según el informe, las aeronaves deberían reducir sus emisiones por medio de la utilización de combustibles más limpios y la promoción de la investigación. Respecto a la contaminación acústica de las aeronaves, el informe propone una dimensión nacional y local para gestionar el problema y crear mapas acústicos para el desarrollo aeroportuario.

El informe también hace algunas recomendaciones para mejorar la eficiencia de la aviación europea. Entre éstas, anima a promover la aviación recreativa y deportiva para el desarrollo de la capacidad del sector y de la formación profesional de pilotos; además, el Parlamento aboga por facilitar el acceso de

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 (jcgarcia@junta-andalucia.org), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).

la industria manufacturera europea del sector de la aviación a los mercados mundiales.

En este sentido de mejora, el informe también incluye la gestión de los aeropuertos europeos. El Parlamento anima a la inversión nacional, regional y local en los aeropuertos de pequeño y medio tamaño por su importancia en la aviación de negocios y en la conexión entre los principales centros económicos.

El informe afirma la necesidad de un enfoque armonizado europeo para la coherencia entre la asignación de las franjas horarias y la planificación de los vuelos. Por último, la Eurocámara pretende que la introducción de un sistema de gestión del tránsito aéreo con las tecnologías más avanzadas en el marco del programa SESAR contribuya a la lucha contra la fragmentación del espacio aéreo y la congestión, y a aumentar la capacidad de dicho espacio.

LA REVISIÓN DE LA EUROVIÑETA APROBADA EN LA COMISION DE TRANSPORTES DEL PARLAMENTO EUROPEO

El pasado 11 de febrero la comisión de Transportes del Parlamento Europeo debatió y aprobó la revisión de la Directiva Euroviñeta que permite gravar los vehículos pesados por la contaminación, el ruido y la congestión que producen. Al texto del ponente, el socialista belga Said el Kadraoui, se redactaron 500 enmiendas que fueron debatidas.

Las tasas impuestas a los vehículos pesados deberían basarse en la contaminación del aire y del ruido que producen y la congestión que causan. Los principales grupos parlamentarios llegaron a un consenso sobre los costes externos imponibles.

Respecto a la polución del aire y la contaminación acústica, se votó que se excluirá del texto las emisiones de CO2. En cuanto a la congestión se debatió el tema de tasar o no a los coches, ya que ellos son unos de los principales responsables en la congestión de las ciudades. El comité llegó a la conclusión de que permitirá que los Estados miembros decidan aplicar la tasa de congestión sobre los camiones a "todos los usuarios de la carretera", aunque para ello deberán presentar un análisis sobre el coste y el beneficio que

supondría dicha aplicación, y un plan de acción que sienta las medidas que van a tomar para reducir la congestión antes de aplicar la tasa.

La propuesta de reforma de la Directiva sobre la Euroviñeta viene acompañada de un método de cálculo designado para adaptar los precios del peaje de acuerdo con los estándares medioambientales del vehículo, del tipo de carretera y el tiempo de uso. Esto se hará por medio de un sistema electrónico. Se pretende que los que contaminen más, paguen más y los vehículos que utilicen "energía limpia" paguen menos. Este principio se aplica también en la tasa por congestión.

Además, se ha estipulado que el dinero recolectado por los Estados miembros debido a las asignaciones obligatorias ("earmarking") deben emplearse en invertir en planes que mejoren los estándares medioambientales y en el desarrollo de infraestructuras de transporte alternativas. En zonas montañosas o conurbaciones se aplicará un recargo que se dedicará a vías de transportes alternativas para dichos lugares.

Con el nuevo texto propuesto, las normas de la Euroviñeta se aplicarán a todas las carreteras de la red transeuropea y a las carreteras que tengan un volumen significativo de transporte de bienes internacionales.

Este texto se deberá aprobar en el Pleno en el mes de abril.

OTRAS NOTICIAS

BUDAPEST, LA CIUDAD GANADORA DEL PREMIO DE LA SEMANA DE LA MOVILIDAD 2008

El pasado 23 de febrero, el Comisario Europeo de Ciencia e Investigación, Janez Potocnik, le entregó a Budapest el premio de la Semana Europea de la Movilidad (SEM) 2008. La capital húngara se proclamó vencedora de entre las otras dos finalistas, Almada (Portugal) y Zagreb (Croacia).

El premio a la Semana Europea de la Movilidad se concede a la ciudad que más se haya esforzado en concienciar al público en relación a la contaminación atmosférica a causa del tráfico y promover la movilidad sostenible

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 (jcgarcia@junta-andalucia.org), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).

fomentando diferentes modos de transportes menos contaminantes.

Budapest concibió una serie de eventos y actividades de fomento del transporte urbano sostenible como establecer dos días consecutivos sin tráfico vial, celebrar una carrera entre personas conocidas para desplazarse al lugar de trabajo con un medio público de transporte sostenible demostrando la eficiencia del transporte público, mostrar en exposiciones vehículos limpios y eficientes desde el punto de vista energético, organizar conferencias sobre la calidad del aire y la cartografía del ruido o instaurar un día de las zonas peatonales para fomentar el paseo. Además, se han decidido a adoptar medidas permanentes para fomentar el transporte sostenible, como ampliar las zonas peatonales o subir el precio del aparcamiento en el casco urbano, mejorar los servicios de metro y tranvía, o crear carriles bici. Por otra parte, la ciudad cerró su vía de circunvalación durante la Semana Europea de la Movilidad, disminuyendo así el tráfico en un 25%.

Los días del 16 al 22 de septiembre de 2009 se celebrará la Semana Europea de la Movilidad, centrándose este año en la contribución del transporte urbano ante el cambio climático.

CONVOCATORIA DEL PROGRAMA MARCO POLO II

El Programa Marco Polo II tiene como fin el fomento de la utilización de medios alternativos a la carretera para el transporte de mercancías como la navegación de corta distancia, el ferrocarril, las vías navegables interiores o modalidades combinadas en las que los trayectos por carretera sean lo más cortos posible.

Se apoyarán cinco tipos de acciones que pretenden reducir la congestión, mejorar el rendimiento ambiental del transporte y mejorar la intermodalidad.

- Acciones de cambio modal cuyo objetivo es transferir el volumen de mercancías transportadas por carretera, utilizando a medios alternativos como la navegación de corta distancia, el ferrocarril o las vías navegables interiores. Puede proponerse nuevos servicios o ya existentes. La financiación

ascenderá a un máximo del 35 % de los gastos elegibles.

- Acciones catalizadoras para identificar y solventar barreras estructurales del mercado en el transporte europeo de mercancías. Se pide que los candidatos: identifiquen la barrera claramente; presenten una solución altamente innovadora; y propongan un servicio intermodal con gran potencial de crecimiento para el transporte de mercancías. Máximo financiable: 35 % de los costes elegibles.
- Autopistas del mar. Conseguir un servicio puerta a puerta que transfiera el transporte de mercancías a una combinación de rutas cortas por mar y otros modos de transporte. Las acciones deberán ser altamente innovadoras a nivel europeo en términos logísticos, de equipamiento, de productos y de servicios ofrecidos. Implican una alta calidad y frecuencia de servicios de transporte de grandes volúmenes de mercancías que utilicen los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, como vías navegables, ferrocarril para el transporte hacia el hinterland y servicios integrados puerta a puerta. Máximo financiable: 35 % de los costes elegibles.
- Acciones para evitar el tráfico, que integren transporte y logística con vistas a reducir la demanda de transporte de mercancías por carretera y con un impacto directo en las emisiones. Máximo financiable: 35 % de los costes elegibles.
- Acciones de aprendizaje mutuo para fomentar el conocimiento en el sector logístico del transporte de mercancías y promocionar métodos avanzados de cooperación. Máximo de financiación: 50 % de los costes elegibles.

El presupuesto disponible para 2009 es de aproximadamente 62 millones de euros, con el que la Comisión planea financiar un máximo de 35 proyectos.

La fecha límite para presentar propuestas es el 8 de mayo de 2009.

http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/calls/2009_en.htm

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

PROPUESTAS DE LA COMISIÓN PARA EL ACUERDO DE COPENHAGUE

La Comisión presentó el 28 de enero sus propuestas para llegar al acuerdo internacional de lucha contra el cambio climático y para su financiación, acuerdo que se firmará en Copenhague en diciembre de este año.

El objetivo de Copenhague es que la temperatura del planeta no aumente más de 2°C. Para ello, el acuerdo deberá contener objetivos globales de reducción de emisiones y sentar las bases para la adaptación de los países al cambio climático. Las emisiones deben alcanzar su tope máximo antes de 2020 y desde ese momento, deberán descender en un 50% de los niveles de 1990 para 2050. Por tanto, los países desarrollados deberán bajar en un 30% con respecto a los niveles de 1990 sus emisiones, siendo la UE la primera en comprometerse a cumplir este objetivo. Los países en vías de desarrollo deberán reducir las emisiones entre un 15 a un 30%, para lo que tendrían que reducir las emisiones provocadas por la deforestación tropical y adoptar estrategias de desarrollo bajas en carbono que cubran los principales sectores emisores antes de 2011.

Para reducir las emisiones se necesita financiar a los países en vías de desarrollo por los países desarrollados y que las instituciones multilaterales refuercen su contribución al combate contra el cambio climático. El acuerdo deberá configurar una estructura para ayudar a los países a adaptarse a las consecuencias del cambio climático. La UE debería estudiar nuevas fuentes de financiación internacional basadas en el principio de que quien contamina paga, y los Estados miembros podrían emplear parte de los ingresos procedentes de la subasta de sus derechos de emisión en ayudar a estos países.

La UE debería implantar para 2015 un mercado de carbono en la OCDE (Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos), ampliándose antes de 2020 para crear un mercado global de carbono. Además, procedería reformar el Mecanismo para un desarrollo limpio del Protocolo de Kioto, sustituyéndose gradualmente por un mecanismo sectorial de asignación de créditos y por sistemas de limitación y comercio de las emisiones.

A FONDO

COMBUSTIBLES SINTÉTICOS: ENERGÍA SOSTENIBLE SEGURA PARA EL TRANSPORTE

El pasado 9 febrero se celebró en Bruselas una conferencia dedicada a los nuevos tipos de combustibles dentro del marco de la Semana Europea de las Energías renovables. Debido al incremento de la demanda energética, a la fuerte dependencia del petróleo y su escasez y a la necesidad de bajar las emisiones de CO₂, se ha optado por la investigación de fuentes energéticas adicionales, como los combustibles sintéticos.

El primer ponente, Wolfgang Lüke, de Shell International Petroleum Company Ltd, explicó que mientras que los combustibles convencionales para el transporte provienen del crudo refinado, los combustibles sintéticos se pueden producir del gas (gas a líquido-Gas to liquids- GTL), de la biomasa (biomasa a líquido-Biomass to liquids- BTL), o del carbón (carbón a líquido-Coal to liquids- CTL). Estas sustancias se producen a través de un proceso de transformación químico, conocido como Fischer-Tropsch, desarrollado originariamente en Europa en los años 20. Debido a la naturaleza de este proceso, el procedimiento va a ser el mismo para las tres materias primas, diferenciándose únicamente en el nombre. La Alianza de Combustibles Sintéticos en Europa (ASFE), de la que forma parte Shell, fomenta el uso de este tipo de energía, basada en el gas natural, la biomasa y el carbón con el fin de reducir el consumo de crudo y limitar su impacto medioambiental.

Señaló igualmente que los combustibles sintéticos representan una nueva generación de combustibles para el transporte con una cantidad de azufre y de olor mínimos, además de ser incoloros. Lo más importante de estos combustibles es que contribuyen a la sustitución del petróleo, diversificando y asegurando el suministro de energía al tiempo que se puede usar la infraestructura existente de distribución de gasolina y se puede utilizar directamente en los motores actuales (como mezcla o como combustible puro) sin tener que modificarlos, advirtiéndose en el momento la reducción de emisiones de gases contaminantes. Con estos combustibles se puede desarrollar una nueva generación de motores de combustión interna que mejoren 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 (jcgarcia@junta-andalucia.org), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).

eficiencia del motor y que reduzcan las emisiones contaminantes del vehículo. Asimismo, son biodegradables, no tóxicos y respetuosos con los organismos acuáticos.

El Sr. Lüke remarcó que la inclusión en el mercado de los combustibles sintéticos puede ayudar a la UE a lograr este objetivo y reemplazar de esta manera el 20% de los combustibles diésel y gasolina con combustibles alternativos, contribuyendo al mismo tiempo a reforzar la seguridad energética, mejorar la sostenibilidad medioambiental y apoyar la competitividad y la innovación.

Además, la diferencia con otros combustibles alternativos es que los combustibles sintéticos son una realidad. Por ejemplo, el GTL se viene produciendo en Qatar y en Nigeria, y en Alemania se va a empezar a producir BTL. Se han realizado pruebas con BTL en camiones, motocicletas y coches, y se ha notado la reducción de emisiones de gases contaminantes.

En segundo lugar, Jean Arnold Vinois, responsable de la revisión de la estrategia energética de la Comisión Europea, dijo que la Comisión es consciente de los avances en combustibles sintéticos. Sus objetivos principales en este contexto son tres: competitividad, desarrollo sostenible y seguridad del suministro. En su discurso señaló que los objetivos 20/20/20 unen a la energía y al clima y que a finales de 2008 se llegó a un acuerdo sobre la energía en el paquete climático. Se refirió también al BTL como el más prometedor entre las tres clases de combustible sintético siendo el que reduce en mayor cantidad las emisiones de CO₂. Respecto al GTL observó que su elaboración implica un proceso muy oneroso y, además, depende del precio del petróleo, que en estos momentos está bajo, pero que quizás en 18 meses no sea asequible. En relación a la obtención del CTL, explicó que aún hay muchos retos que superar. En cuanto a la seguridad del suministro, advirtió que es una preocupación permanente para la Unión Europea.

La Comisión Europea ha adoptado varias estrategias para apoyar los combustibles sintéticos, como por ejemplo la inversión en nuevos planes de I+D, dotándolos con 8 millones de euros para su desarrollo. También ha elaborado un régimen tributario con una imposición energética directa, que debería ser adoptado al final del primer trimestre de 2009.

En lo que se refiere al transporte, se está intentando disminuir la huella ecológica del mismo con la intención de desarrollar un transporte "verde". Se han mencionado los vehículos eléctricos como alternativa, pero el mercado es bastante reacio a introducirlos porque plantea muchos problemas de infraestructura para su suministro. A su vez, se está estudiando introducir los combustibles renovables, ya que son la única alternativa a los combustibles fósiles.

Para concluir, afirmó que es necesario dejar de depender del petróleo y que la industria debería ser competitiva y sostenible. Señaló que la Comisión propone, no decide, y que se tiene que crear un marco normativo para que el futuro sea sostenible.

El siguiente orador fue Stephen Stacy, de Toyota Motor Europe. Señaló que si prosigue la situación actual se prevé un aumento del 50% de la población y de los vehículos, por lo que se tienen que superar diversos obstáculos, como el reducir la dependencia del petróleo y las emisiones. El transporte por carretera genera el 20% de las emisiones de CO₂, del cual el 12% lo generan los coches. El objetivo de su compañía es llegar al ecovehículo, por lo que están invirtiendo en tecnología y en el desarrollo de nuevos combustibles.

Señaló que si se utilizan los combustibles sintéticos se pueden reducir las emisiones de gases contaminantes. Además si se modifican los motores de los vehículos, se pueden aumentar las reducciones de NO_x (óxido de nitrógeno) y de monóxido de carbono.

Además, estos combustibles se pueden utilizar puros o mezclados con carburantes fósiles, como ya señaló Lüke. El uso de los combustibles sintéticos se puede aplicar también a los camiones. Terminó afirmando que los combustibles sintéticos parecen la solución, ya que reducen las emisiones y aumentan la calidad del aire.

Los ponentes Axel Friedrich, ex ministro federal de Medio Ambiente en Alemania, y Jos Dings, director de la Federación Europea de Transporte y Ambiente, coincidieron en que el problema más urgente es el cambio climático. El aumento de la temperatura podría llegar a ser del 5% y las emisiones pueden ser fatales cuando se derritan los polos o Groenlandia. Hay que bajar las emisiones de CO₂, sobre todo en los países occidentales que, per cápita, están muy por encima en cuanto a emisiones de CO₂ que los países en vías de desarrollo.

Hay que tener en cuenta que la 2ª generación de BTL no disminuye la huella de carbono, y hay otros problemas con el GTL y el CTL. En lo que habría que centrarse ahora es en la inversión en el suministro.

En el debate final se señaló que hay demasiados desafíos que afrontar en los próximos años en cuanto al suministro de combustible y la contaminación que produce, pudiendo encontrarse una solución con los combustibles sintéticos. Además, hay que tener en cuenta el suministro de gas, biomasa y carbono, puesto que, por ejemplo, no se sabe cuánto gas habrá en 30 años. Hay muchas reservas remotas de gas en el mundo, y lo difícil no es cómo hacer llegar el gas a las plantas, sino el construirlas; además, se pierde un tercio de la potencia energética al transformar el gas en líquido.

Por su parte, el Parlamento Europeo ha recomendado aceptar los combustibles sintéticos como combustibles alternativos, aunque hay que tener en cuenta el coste al elaborarlos, ya que cada vez queda menos gas en Europa y hay que importarlo. Sin olvidar que tras la última crisis del gas, se ha empezado a sopesar la idea de dar mayor importancia a otros tipos de energía, como la atómica.

CONFERENCIA SOBRE LA DIMENSIÓN REGIONAL DE LOS PROYECTOS RTE-T

La conferencia se celebró el pasado 24 de febrero en el Comité de las Regiones y versó sobre la contribución que supondrían unas mejores infraestructuras de transportes para la promoción de la cohesión económica y el desarrollo entre las regiones de la Unión. Se examinaron las tres áreas que más influyen la creación de las redes transeuropeas: la financiera, la medioambiental y la política, buscando conseguir cumplir con los principales axiomas establecidos en el Libro Verde "Hacia una mejor integración de las redes transeuropeas al servicio de la política común de transporte", lanzado recientemente por la Comisión Europea.

El Vicepresidente de la región de Zlín, República Checa, Libor Lukáš, inició la conferencia explicando el proyecto de carreteras (proyecto R49) que se quiere desarrollar en esta región, dentro del marco de los proyectos RTE-T. Dicho proyecto consistiría

en conectar los pasillos 5 y 6 de la red transeuropea actual, terminando en Kiev. Explicó que el R49 debería formar parte de RTE-T por la necesidad de darle una mayor prosperidad a la región central de Moravia; conseguir un mayor crecimiento económico; crear proyectos regionales estratégicos; y construir una conexión este-oeste de gran capacidad, para así poder comunicarse mejor con el resto de las regiones y ofrecer mejores servicios, convirtiéndose así en una región competitiva. Subrayó que una región con carreteras de gran capacidad implica una región con gran competitividad. Concluyó señalando la importancia de este proyecto, ya que aportaría un mayor desarrollo económico y social a la región.

José M. Correia, miembro del Comité de las Regiones, COTER, centró su argumentación en la necesidad de la evaluación del impacto medioambiental que supone la creación de redes de tal magnitud. Señaló que se debería diseñar la política de transporte de forma que se cuide el medio ambiente a la vez que se ayuda al desarrollo regional. Asimismo, insistió en la necesidad de eliminar obstáculos en la RTE-T y de prestar especial atención a la dimensión local y regional de los transportes, ya que el buen funcionamiento de éstos supone una mejora de la cohesión y la competitividad global. Por tanto, es necesario fijar unas bases financieras y tecnológicas realistas apoyando proyectos tales como la creación de vías de alta velocidad, transportes transfronterizos, mecanismos de apoyo a los discapacitados y eliminación de las disparidades regionales.

Javier Velasco, Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte del gobierno de Aragón, defendió el proyecto prioritario 16 de las Redes Transeuropeas que une Algeciras-Madrid-París, de transporte ferroviario, creando un pasaje a través de los Pirineos. El problema que surge inmediatamente a partir de la exposición de este proyecto, es la diferencia existente entre los raíles de España y de Francia que imposibilitaría una continuidad adecuada. Pero Velasco defendió el carácter estratégico de dicho proyecto por encima de obstáculos técnicos. España y Portugal son la puerta de entrada de mercancías que vienen de África y Sudamérica, y se realizan más de un millón y medio de transportes de carretera que pasa por los Pirineos. Hay mucho tráfico por las carreteras de Europa, llegando a estar saturadas, por lo que se necesita una mejor

red de transporte que ofrezca alternativas. La mejor solución para descongestionar las carreteras sería construir un corredor ferroviario desde París que cruzara los Pirineos por medio de un túnel llegando a Zaragoza, desde donde saldrían varias vías: una para Madrid (y de allí a Sevilla y Lisboa), otra para Barcelona, otra para Valencia y otra para Bilbao. Señaló que un sistema de transporte apropiado implicaría un mejor acceso al mercado.

Reinhard Rack, miembro del Parlamento Europeo del comité de transporte y turismo, afirmó que las redes RTE-T conectan ciudades que son capitales y las regiones que no tienen ciudades capitales se quedan como partes periféricas de los territorios nacionales, lo cuál es un problema. Sería por tanto necesario crear una red de segundas prioridades.

Con respecto a la financiación de los proyectos RTE-T, Milosz Momot, de la DG TREN, afirmó que es necesaria una adaptación de la red a las necesidades existentes. El coste total de las redes RTE-T hasta 2020 sería de 860 mil millones de euros, que se financiarán con 196 mil millones de euros de los presupuestos nacionales, con 8 mil millones de euros del presupuesto RTE-T, 54 mil millones de préstamos del Banco de Inversiones Europeo, y 47 mil millones de fondos estructurales. Aún así nos encontraríamos con que aún existe una laguna de unos 50 mil millones de euros que deberían financiarse bajo presupuesto comunitario.

Debido al hecho de que los proyectos prioritarios se están retrasando, se necesita ayuda de las asociaciones públicas y privadas para afrontar los retos del RTE-T con un menor coste y en un menor tiempo, mejorar el acceso a las fuentes de financiación pudiendo obtener los beneficios del sector privado, y contar con un mejor asesoramiento en cuestiones de prevención de riesgos. Uno de los problemas que se plantean es el del retraso en recibir los fondos, sobre todo los RTE-T.

Se barajan tres posibilidades en el futuro del diseño de la red: mantener la red y los ejes prioritarios, mantener sólo los ejes o mantener una red principal ("core network") solamente.

George Kremlis, jefe de unidad D3 de la DG Medio Ambiente en la Comisión Europea, cerró la conferencia centrándose en los factores medioambientales en los proyectos RTE-T. Kremlis considera de vital importancia estudiar

el impacto medioambiental que provoca la creación de estas redes, por ello se debe hacer un seguimiento de los planes y del programa de manera que se conserve la flora y la fauna. Señaló que hay cinco directivas relevantes para la red transeuropea: la Directiva sobre la evaluación del impacto ambiental, la Directiva sobre la evaluación estratégica ambiental, la Directiva sobre hábitats, la Directiva sobre pájaros, y la Directiva marco sobre el agua. Todos los aspectos que recogen estas directivas deben englobarse, a su juicio, bajo una directiva de impacto medioambiental que se subdividirá a su vez en dos anexos, dependiendo de la gravedad del impacto para el medio ambiente. Los requisitos establecidos en dichos anexos podrían aplicarse caso a caso o estableciendo unas exigencias o criterios. Estos criterios podrían ser, entre otros, la preparación de un informe sobre los efectos medioambientales y la evaluación de su impacto, la redacción de un resumen no técnico, la consulta a otros Estados miembros si el proyecto es transfronterizo, la consulta a autoridades medioambientales, etc.