



BOLETIN EUROPEO DE TRANSPORTES



Número 3

marzo-junio 2009

En este número

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

CONSEJO DE TRANSPORTES

1. CONSEJO DE 30-31 DE MARZO

Euroviñeta

El Consejo tomó nota del progreso de la Presidencia sobre el informe de progreso de la propuesta de enmienda a la Directiva 1999/62/CE relativa a la tasación de los vehículos pesados para la utilización de ciertas infraestructuras. El Consejo debatió el tema de la congestión e invitó a los órganos preparatorios del Consejo a realizar un examen de esta propuesta, el cual tratará de los siguientes puntos: ámbito de la directiva, tasas para la congestión incluyendo un máximo de cantidades a tasar, un plan de acción, afectación de los fondos y áreas periféricas. La dificultad principal para llegar a un acuerdo se encuentra precisamente en la tasa por congestión. Antes de que se tome una decisión final sobre el borrador de informe, se tiene que tener en cuenta la situación actual económica y financiera.

La propuesta de la Comisión intenta alentar a los Estados miembros para que implementen una tasa diferenciada para

mejorar el rendimiento eficaz y medioambiental del transporte de mercancías por carretera. También establece un marco que le permitiría a los Estados miembros calcular y variar los peajes en base al coste externo del transporte de mercancías por carretera debido a la contaminación del aire, la contaminación acústica y la congestión introduciendo los principios de "usuario paga" y "contaminador paga". Con estas tasas, se pretende fomentar la utilización de vehículos más limpios y que consuman menos combustible, a elegir las rutas menos congestionadas, a optimizar la carga de los vehículos y a hacer más eficiente el uso de las infraestructuras.

La Comisión presentó su propuesta en julio de 2008 y el Parlamento adoptó una opinión en primera lectura en su sesión del 9 al 12 de marzo. El Parlamento Europeo acogió positivamente la propuesta de la Comisión de invertir los ingresos percibidos por el cobro de peajes en acciones como el desarrollo de vehículos más limpios, modos de transporte alternativos o construcción de barreras de sonido. Sin embargo, rechazó una enmienda propuesta por la comisión de Transporte para aplicar el impuesto por atasco no sólo a los camiones, sino también a "otros usuarios" de las carreteras, como los turistas.

Por otra parte, los diputados respaldaron las iniciativas de la Comisión de excluir las emisiones de CO2 de la propuesta y de introducir un recargo de hasta un 25% en las zonas montañosas para cofinanciar la construcción de infraestructuras alternativas. Ese recargo se aplica actualmente en la autopista de Brenner (Austria) para cofinanciar el túnel de base ferroviario de Brenner, que forma parte del eje prioritario Berlín-Palermo.

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).

Ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades de transporte por carretera

El Consejo logró una aproximación general en la propuesta de modificación de la Directiva 2002/15/CE relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera. Esta directiva establece unos estándares mínimos de protección social para el conductor profesional en el sector de transporte de carretera. Cuando se adoptó la directiva, el Consejo y el Parlamento acordaron que se aplicaría a todos los conductores autónomos desde el 23 de marzo de 2009, y se le solicitó a la Comisión que presentara un informe al menos dos años antes de esa fecha a ambas instituciones, seguido de una propuesta legislativa. Por ello, la Comisión presentó su propuesta en Octubre de 2008.

El Consejo aprobó el texto que, en línea con la propuesta de la Comisión, prevé que el trabajador autónomo quede excluido del ámbito de la directiva. No obstante, esto se realizará sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a incluir a estos conductores y aplicarles a ellos la provisión de la directiva 2002/15/CE.

El Parlamento Europeo rechazó la propuesta de la Comisión en el Comité Parlamentario de Empleo y Asuntos Sociales, pero se presentará para su votación en sesión plenaria en mayo de 2009. (Ver infra)

Plan de acción para el despliegue de un sistema inteligente de transporte (SIT) en Europa- Conclusiones del Consejo

El Consejo ha tenido en cuenta una serie de directivas, reglamentos, comunicaciones de la Comisión, el Libro Verde de la Comisión "Hacia una nueva cultura de movilidad urbana", resoluciones del Consejo y recomendaciones de la Comisión, para realizar sus conclusiones.

Asimismo, ha considerado que:

- la movilidad sea un factor esencial en la igualdad de los ciudadanos europeos y la competitividad de la UE;
- se realicen esfuerzos continuos para mejorar la seguridad en las carreteras;
- el sector del transporte tome responsabilidad en combatir el cambio climático, se consiga un desarrollo sostenible del transporte que se dirija hacia un daño menor del medio ambiente, menos congestión y accidentes;

- el SIT contribuya a lograr unos objetivos en la política de transporte sostenible a nivel local, regional y europeo, teniendo en cuenta los aspectos de multi-modalidad;

- el SIT contribuya a desarrollar unos servicios de transporte respetuosos con el medio ambiente, que sean eficaces y seguros, creen oportunidades de mercado para las empresas europeas y refuercen la base de la competitividad;

- el despliegue de SIT mejore la movilidad en las ciudades, reduciendo la congestión, las emisiones de CO2 y el consumo de energía facilitando más alternativas de transporte sostenible, como el tranvía, el metro, los trenes, los autobuses, etc.;

- se obtenga un beneficio del potencial del SIT que requiere que los sistemas y aplicaciones introducidas aseguren un nivel apropiado de compatibilidad, interoperabilidad y continuidad de servicios para el usuario a nivel europeo;

- se tenga en cuenta el curso del trabajo de los foros internacionales relevantes;

- exista la necesidad de una cooperación entre los sectores público y privado para disminuir las limitaciones del modelo actual de negocios para el despliegue de SIT en las carreteras europeas;

- el acercamiento de una Comunidad integrada que combine la acción legislativa, la estandarización y el apoyo financiero se haya aplicado exitosamente a iniciativas SIT similares como ERTMS, VTMS/AIS y RIS;

- la inversión en el despliegue de servicios SIT estimulen la innovación, creen trabajos de calidad y resulten beneficios sociales y económicos a corto plazo;

- el trabajo en curso de la Red Transeuropea de Carreteras promovida por el proyecto EsayWay provea una plataforma para la coordinación del despliegue del SIT en la UE en relación con el transporte de carretera;

- la selección y el despliegue de las aplicaciones y servicios del SIT se basen en una evaluación de las necesidades incluyendo aquéllos en los que los proyectos pilotos son necesarios y se respeten los principios de subsidiariedad, efectividad, eficiencia del coste, continuidad geográfica, interoperabilidad y grado de madurez;

- la carga administrativa se mantenga en un mínimo.

El Consejo agradece la Comunicación de la Comisión de 16 de diciembre de 2008 "Plan de Acción para el Despliegue del Sistema de Transporte Inteligente en Europa" e invita a la Presidencia a crear una sesión de trabajo para

discutir y lograr claridad a todas las acciones específicas mencionadas en el Plan de Acción. Apoya los objetivos generales y las prioridades señaladas por la Comisión para acelerar y coordinar el despliegue del SIT en la UE. Además, anima a la Comisión a facilitar un marco regulador para Europa, de acuerdo con el principio de subsidiariedad. Hace mención a la necesidad de identificar las barreras existentes y de desarrollar una estrategia a corto, medio y largo plazo para eliminarlas. Asimismo, enfatiza la necesidad de desarrollar SIT en los medios de transporte, los cuales contribuyen a lograr los objetivos de la política de transporte sostenible.

De igual manera, invita a la Comisión y a los Estados miembros a que aceleren su trabajo en identificar y eliminar los obstáculos de los sistemas y servicios de compatibilidad, interoperabilidad y continuidad del SIT, y que definan unas especificaciones funcionales para iniciar el fomento de una estandarización para Europa. Le agradece también la agenda indicativa para el Plan de Acción y le pide que estudie las posibilidades para adelantar la acción relativa a la seguridad y la calidad de viajar a las personas con movilidad reducida y a los usuarios vulnerables de carreteras. Por todo esto, el Consejo considera que se deberían tomar una serie de medidas prioritarias para una mejor integración y coordinación del SIT y los medios de transporte basándose en la cooperación entre los sectores privado y público.

Le pide a la Comisión que trate los aspectos de la seguridad y de la protección de datos relacionados con el tratamiento de los datos en las aplicaciones y servicios del SIT, que desarrolle unas herramientas para la inversión y una guía para la financiación pública en las aplicaciones y servicios del SIT. Respetando el principio de subsidiariedad, la Comisión y los Estados miembros deberán establecer una plataforma de colaboración del SIT con la participación de los gobiernos nacionales, regionales y locales, y el sector privado cuando proceda, para así priorizar las iniciativas del SIT para la sostenibilidad regional y la movilidad urbana.

La Comisión deberá realizar y expedir un mandato a la ESO (Organización Europea de Estandarización) para que aceleren la estandarización de estándares. También deberá elaborar unos objetivos para guiar la metodología a seguir para la financiación del SIT relacionada con la infraestructura

incluyendo un análisis de los impactos financieros en general para cada acción.

Por último, el Consejo anima a los sectores público y privado a utilizar la infraestructura de los satélites (como Galileo o EGNOS) para conseguir los propósitos del SIT, que requieren una exactitud de tiempo de posicionamiento continua y global.

SESAR- Plan Maestro de la Gestión del Tráfico Aéreo (ATM)- Resolución del Consejo

El Consejo adoptó una decisión aprobando el Plan Maestro de la Gestión del Tráfico Aéreo del proyecto SESAR . Este Plan proporciona una hoja de ruta para el desarrollo y despliegue de las fases del proyecto SESAR.

El Consejo considera que la versión inicial del Plan Maestro ATM debe ser considerado como un documento para el desarrollo y despliegue de las fases del proyecto SESAR y remarca que cualquier tipo de modificación que se le haga debe seguir un proceso formal en cooperación con los Estados miembros y con todos los interesados, además de presentarlo ante el Comité del Cielo Único.

La Empresa Común SESAR será la responsable de la ejecución del Plan Maestro ATM, y tendrá el control de cualquier trabajo que se haya delegado a Eurocontrol y sobre las fases de desarrollo, incluyendo los acuerdos de financiación. La Comisión deberá informar al Comité del Cielo Único sobre el trabajo que realice la Empresa Común, incluyendo los riesgos y las acciones de mitigación. Asimismo, deberá hacer un informe anual empezando en 2010 sobre el progreso en la ejecución del Plan, incluyendo las actualizaciones del Plan de Gestión de Riesgos, de las medidas de mitigación y de cualquier implicación substancial de presupuesto.

De igual manera, el Consejo pide a la Comisión que desarrolle y mantenga una hoja de ruta, que tome las acciones necesarias para lograr el nivel máximo de interoperabilidad entre SESAR y el sistema correspondiente americano (NEXTGEN), al igual que con otros proyectos en las regiones OACI (Organización de Aviación Civil Internacional).

Con este propósito, invita a la Comisión a presentar una Recomendación al Consejo para autorizar a la Comisión a abrir negociaciones, en un Memorando de Cooperación, con la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos, y remarca que el desarrollo del Plan Maestro ATM debería tener

en cuenta los países vecinos que no son miembros de la UE como uno de los elementos de la dimensión externa del Cielo Único Europeo, para apoyar a la Comisión a la hora de progresar en la creación de un Área Común de Aviación.

Acuerdo aéreo de transporte con Canadá

El Consejo tomó una posición política positiva en el borrador del acuerdo aéreo de transporte con Canadá y pidió la preparación de un texto final para posibilitar la adopción de la decisión antes de la firma del acuerdo, que se espera que tenga lugar en la Cumbre de mayo entre la UE y Canadá.

Este acuerdo fue negociado por la Comisión bajo un mandato recibido del Consejo de octubre de 2007, el cual reemplazará los acuerdos bilaterales actuales concluidos con Canadá. Incluye una incorporación gradual de los derechos de tráfico aéreo, oportunidades de inversión, cooperación en seguridad, asuntos sociales, intereses de los consumidores, medio ambiente, gestión del tráfico aéreo, ayudas de estado y competitividad.

Derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías de navegación interior

Durante una deliberación pública, el Consejo tomó nota del informe de progreso de la Presidencia sobre el borrador de Reglamento relativo a los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías de navegación interior. Todos los países miembros agradecieron la propuesta de la Comisión y reafirmaron su compromiso de reforzar los derechos de los pasajeros.

La mayoría de las delegaciones consideraron que el ámbito del Reglamento propuesto debería incluir todo tipo de servicios, con la excepción de los servicios de turismo y de visitas guiadas. En cuanto a la aplicación territorial, una mayoría de delegaciones consideraron que debería aplicarse a los pasajeros que viajen entre puertos comunitarios, así como a aquéllos que viajen entre puertos comunitarios y puertos de terceros países. En relación con el tipo de embarcación, una mayoría de delegaciones confirmó que la propuesta no debería aplicarse a los barcos que operen principalmente en portes de carga. El Consejo invita a los organismos preparatorios a que continúen trabajando.

El Reglamento propuesto forma parte de la política general de la UE de asegurar el trato igual de pasajeros, independientemente del tipo de transporte en que viajen. Este texto sienta normas asegurando la asistencia e información a los pasajeros con discapacidad o de movilidad reducida. También contiene normas de asistencia, información y compensación en caso de cancelación o retraso del viaje.

El Parlamento Europeo adoptó su opinión en primera lectura en abril de 2009. (Ver infra)

Política marítima de la UE hasta 2018

El Consejo celebró la comunicación sobre el futuro del transporte marítimo hasta 2018, que ofrece una visión estratégica a largo plazo para lograr una industria marítima europea competitiva y sostenible e invita a la Comisión y los interesados a desarrollar medidas en las áreas estratégicas mencionadas en dicho texto. El Consejo invita a los Estados miembros a estimular la competitividad global de las industrias de transporte marítimo, asegurar la implementación de la legislación ambiental y de seguridad marítimas y aligerar la carga administrativa.

Además solicita a la Comisión y a los Estados miembros elaborar una hoja de ruta a más tardar para finales de 2009 y una revisión de la implementación de la política europea de transporte marítimo para 2013.

Un espacio marítimo de la UE sin fronteras

El Consejo reconoce la necesidad de promover de manera continua la navegación de corta distancia y el desarrollo de las autopistas del mar para dotar al transporte marítimo de más competitividad y un menor impacto ambiental al transporte en general. Celebran la Comunicación y Plan de Acción sobre el establecimiento de un espacio para el transporte marítimo sin fronteras y recomienda que la Comisión, Estados miembros e industria encuentren los medios más apropiados para promocionar la navegación de corta distancia. El Consejo enfatiza la necesidad de reducir las cargas administrativas y el desarrollo de la aplicación de nuevas tecnologías. Finalmente, invita a la Comisión a analizar el progreso realizado en el logro de este espacio y presentar acciones si ha lugar.

Otros asuntos aprobados

El Consejo adoptó como punto A la Directiva para la promoción de vehículos limpios de transporte por carretera.

Varios

La Presidencia informó al Consejo del acuerdo alcanzado en primera lectura con el Parlamento Europeo sobre el conjunto de medidas relativas al Cielo Único (proyecto de Reglamento por el que se modifican los Reglamentos 549/2004, 550/2004, 551/2004 y (CE) 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación y proyecto de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea. (Ver infra)

2. REUNIÓN INFORMAL DE LOS MINISTROS DE TRANSPORTE DE LA UE

El pasado 29 de abril se reunieron en Litoměřice (República Checa) 11 Ministros de Transporte de la UE para deliberar sobre los sistemas de transporte inteligentes (STI), incluyendo al Vicepresidente de la Comisión Europea Antonio Tajani, el cual formuló una declaración sobre la nueva gripe, indicando que ese tema se discutiría en el Consejo de Salud que se celebraría en Luxemburgo al día siguiente. En total acudieron a la reunión 33 delegaciones, 26 de ellas de los Estados miembros.

En la reunión se pidió la estandarización e introducción de soluciones compatibles en el campo de los STI lo antes posible. Por su parte, Petr Bendl, Ministro de Transportes de la República Checa, apeló a la armonización de las políticas de los Estados miembros y a la eliminación de las barreras que impidan el intercambio rápido de información basándose en el marco común de los STI. Señaló además que la República Checa tiene mucho que ofrecer en este campo, subrayando la mejora experimentada por los servicios del Centro Nacional de Información de Transporte, el cual divulga información en las señales de las autopistas y a través de otros medios (radio, sistemas de navegación, etc.).

Se recordó la importancia del potencial económico de los STI, sobre todo en el sector de la industria. Los ministros manifestaron su certeza de que con la creación de las condiciones necesarias para la innovación tecnológica, se podrá superar la bajada económica actual. Resaltaron la necesidad de reforzar la cooperación entre el sector público y privado. La inversión privada supondría una ayuda importante en el coste de la calidad de los STI puesto que aumentaría la fluidez y la seguridad del transporte de carretera. Los STI, por ejemplo, proporcionan seguridad en las carreteras, y reducirán el número de accidentes.

En la reunión participó también el Decano de la Facultad Checa de Ciencias del Transporte, presentando un sistema de peaje híbrido que combina tecnología satélite y de microondas, proporcionando una posible solución para la UE. Los ministros estuvieron de acuerdo que el sistema de peaje electrónico debería establecerse de forma que se respete el procedimiento regional y que no supusiera una carga adicional para las empresas encargadas del peaje.

3. CONSEJO DE TRANSPORTES DE 11 y 12 DE JUNIO

Durante los días 11 y 12 de junio se celebró en Luxemburgo el Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía, en el que se trataron los siguientes temas.

Acuerdo de transporte aéreo con Georgia

El Consejo adoptó una decisión autorizando a la Comisión a abrir negociaciones con Georgia en un acuerdo global sobre el transporte aéreo. Con el acuerdo se pretende que ambas partes abran sus mercados, por lo que las compañías aéreas podrán proporcionar sus servicios libremente, pudiendo competir con una base justa e igual.

El acuerdo se ajusta a las conclusiones del Consejo adoptadas en 2005 sobre "El desarrollo de la agenda para la política externa sobre aviación de la Comunidad" en el que se acogía con entusiasmo el progreso que se estaba obteniendo en el Zona Europea Común de Aviación para 2010 que incorpora a los países vecinos de la UE. El mandato adoptado se ajusta con el Acuerdo de Asociación y Cooperación EU-Georgia que se celebró en

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).

Septiembre de 2008, para establecer las relaciones con Georgia y crear una zona de libre mercado tan pronto como se cumplieran las condiciones.

Red Europea Ferroviaria par un transporte de mercancías competitivo

El Consejo alcanzó en una deliberación pública un acuerdo político sobre el borrador que establezca las normas para el establecimiento y la organización de los corredores ferroviarios internacionales para un transporte de mercancías competitivo. El Consejo preparará su posición común para enviarla al Parlamento para una segunda lectura bajo el procedimiento de co-decisión. El parlamento aprobó su primera lectura el pasado 23 de abril. (Ver infra).

Con esta propuesta se quiere crear en Europa una red ferroviaria para un transporte competitivo de mercancías, consistente en corredores internacionales que proporcionen a los operadores una infraestructura eficiente, de alta calidad y más competitiva en el mercado del transporte de mercancías. Con este fin, la propuesta establece las normas para la creación y la modificación de corredores de mercancías, su organización y gobernanza, las medidas para implementar dichos corredores, planificación de la inversión, y la capacidad y la gestión del tráfico.

Los Estados miembros establecerán a más tardar en 3 años, o 5 excepcionalmente, después de la entrada en vigor del reglamento los corredores de mercancías iniciales de acuerdo con la lista de las rutas principales establecidas en el anexo del borrador. Los Estados miembros que no estén en la lista tendrán que, bajo petición de algún Estado miembro, participar en el establecimiento de un corredor o prolongar el ya existente para permitir a un estado Miembro vecino cumplir la obligación de establecer al menos un corredor.

Para cumplir con las preocupaciones de algunos Estados miembros sobre el posible impacto negativo que la capacidad de reserva para los trenes del transporte de mercancías tendría sobre el transporte de pasajeros normal, y al mismo tiempo garantizar una prioridad para el transporte ferroviario de mercancías en los corredores de mercancías, el texto acordado mantiene las medidas específicas relativas a la adjudicación de capacidad y al mismo tiempo asegura que se

salvague la calidad de otros tipos de transporte. La regulación entrará en vigor 20 días después de su publicación en el Diario Oficial de la UE, y no se aplicará en Chipre y Malta.

Derechos de los pasajeros que viajan en autobús y autocar

El Consejo tomó nota del informe de progreso de la Presidencia sobre este tema y centró el debate en el ámbito de esta propuesta sobre la base de tres cuestiones sugeridas por la Presidencia. La regulación propuesta forma parte de la política general de la UE para asegurar el tratamiento equitativo de los pasajeros, sin tener en cuenta la forma de transporte en la que viajen. Ya se ha adoptado una legislación similar en los ámbitos aéreo y de ferrocarril, y se ha propuesto también para el mar y los servicios de navegación interior.

Respecto a los pasajeros en general, con esta propuesta se creará una protección legal adicional para los casos de muerte o lesiones y pérdida o daños al equipaje de los pasajeros. También establece obligaciones para las empresas de autobús y de autocar en caso de retraso o cancelación del viaje, y obligaciones de asistencia a las personas discapacitadas y con movilidad reducida.

La gran mayoría de los Estados miembros han señalado que el ámbito del borrador no se adaptan suficientemente a las especificidades de la industria de servicios de autobús y autocar, y necesita que se ajuste y se clarifique.

En relación con la primera cuestión sugerida por la presidencia relativa al ámbito limitado sin excepción del texto, la mayoría de las delegaciones estuvieron a favor de que se limitara el ámbito del reglamento propuesto a los servicios nacionales de larga distancia y servicios regulares internacionales, teniendo en mente la necesidad de proteger los derechos de los pasajeros, así como adoptar disposiciones que sean proporcionadas y factibles en relación a las obligaciones de los autobuses y autocares.

En cuanto a la segunda cuestión relativa al ámbito del texto con posibles excepciones, algunas delegaciones consideran que esto podría asegurar a todos los pasajeros los derechos básicos en áreas determinadas, mientras que se deja un margen para posibles adaptaciones y excepciones nacionales teniendo en cuenta el principio de

subsidiariedad relativo a los transportes locales.

Sólo 2 ó 3 delegaciones apoyaron la tercera cuestión, concerniente al amplio ámbito con disposiciones graduales. Esta opción parece ser demasiado prescriptiva y le falta flexibilidad para aplicarla de forma efectiva en todo el sector.

El Consejo invitó a los órganos competentes para que continúen con el examen de la propuesta para que se logren avances significativos en la Presidencia sueca.

El parlamento aprobó su primera lectura el pasado 23 de abril.

Programas europeos de radionavegación por satélite

El Consejo tomó nota del informe de progreso de la Presidencia sobre el borrador de Reglamento por el que se modifica el Reglamento 1321/2004 por el que se establecen las estructuras para la gestión de los programas europeos de radionavegación por satélite.

La propuesta tiene como objetivo acercar las disposiciones de dicho Reglamento 1321 a las del Reglamento 683/2008, dado los importantes cambios introducidos en los procedimientos a raíz de los programas Galileo. El Reglamento 683/2008 establece el nuevo marco para la gestión pública y la financiación e los programas GALILEO y EGNOS, basados en los principios de división de responsabilidades entre la Comunidad Europea, la Autoridad y la Agencia Espacial Europea, concediendo a la Comisión responsabilidad para la gestión de los programas y el establecimiento de las funciones de la Agencia. El Reglamento 1321/2004 modificado por el Reglamento 1942/2006, estableció la Agencia Comunitaria llamada Autoridad de Supervisión del Sistema Europeo de Navegación Global. El Reglamento contenía las funciones de dicha agencia en aquella época según el sistema existente sobre financiación y gestión, pero el sistema cambió en 2007, ya que el sector privado ya no intervendría ni en la financiación ni en la fase de desarrollo del programa.

Durante la revisión de la propuesta en los grupos de trabajo, todas las delegaciones apoyaron el objetivo de la misma y reconocieron la necesidad de solucionar las inconsistencias entre los dos reglamentos lo más rápidamente posible. El trabajo continuará

durante la Presidencia sueca, centrándose en concreto en las misiones del comité de acreditación de seguridad, en los derechos de voto de la Comisión en el consejo de administración y en la implicación del Parlamento Europeo.

Sistema de Transporte Inteligente (SIT)

El Consejo tomó nota del informe de progreso de la Presidencia relativo a la propuesta de Directiva sobre el marco para el despliegue de los sistemas de transporte inteligente en el transporte terrestre.

El objetivo de esta propuesta es crear las condiciones y mecanismos que promuevan los servicios y aplicaciones de los SIT para el transporte terrestre y sus interfaces con otros modos de transporte con el fin de lograr un transporte más respetuoso con el medio ambiente y más seguro.

La propuesta propone la utilización del procedimiento de Comitología para las especificaciones jurídicamente vinculantes. Todas las delegaciones aprueban la propuesta, aunque muchas se muestran reticentes con respecto a la Comitología.

Libro Verde: revisión de la política relativa a las redes transeuropeas de transporte (RTE-Transporte)

Las conclusiones se han redactado sobre la base del Libro Verde de la Comisión "Revisión de la Política: Hacia una Red Transeuropea de Transporte mejor integrada al servicio de la política común de transportes", presentado en febrero de 2009. Este Libro Verde representa un primer paso en el proceso de revisión de las RTE-T que resume la situación actual e invita a la contribución de las partes interesadas, antes de la que la Comisión presente posibles propuestas legislativas.

En sus conclusiones, el Consejo acoge favorablemente el Libro Verde para el futuro de la política de RTE-T y una amplia revisión basada en la experiencia ganada y los resultados logrados hasta el momento, sin prejuicio del futuro debate en las perspectivas financieras. Además, reafirma la necesidad de invertir en las infraestructuras del transporte para asegurar el desarrollo de la RTE-T en todas las formas de transporte como base del mercado interno y la competitividad, la cohesión económica, social y territorial de la Unión y su conexión con los países vecinos, centrándose en el "valor añadido europeo",

teniendo a su vez en cuenta los objetivos medioambientales, cuando se defina el futuro de la política de RTE-T.

El Consejo le recuerda a la Comisión que debe asegurar una continuidad con el marco existente, principalmente en la conclusión de los proyectos prioritarios, a la vez que una apertura a nuevos enfoques para responder a las oportunidades y desafíos políticos, económicos, medioambientales y tecnológicos. Debido a su importancia por su criterio de cohesión económico, social y territorial, recomienda que se mantenga esta red. Asimismo, acuerda que **todos los proyectos RTE-T actuales prioritarios deberían ser parte integral de una red coherente y prioritaria que una la infraestructura ya completada o bajo construcción y los proyectos de interés común, y que sea multimodal prestando atención a los nodos (puertos, aeropuertos) y conexiones intermodales.** Para ello, se debería tener en cuenta para lograr la metodología que ayude a crear dicha red coherente y prioritaria los efectos de los flujos de tráfico transnacional, la cohesión territorial y el desarrollo económico, la planificación espacial, el cambio climático, la conexión con países vecinos, etc. Por ello, invita a la Comisión a que desarrolle dicha metodología como base para la elaboración de su propuesta para la revisión de las líneas directrices para principios de 2010. Esta red necesita complementarse con medidas en los ámbitos de SIT y los sistemas de gestión del tráfico, la interoperabilidad y la innovación tecnológica. Las medidas de la política de transporte o sus objetivos, como los corredores de transporte ferroviario de mercancías, los corredores verdes o los bloques aeroespaciales, deberían atender a la RTE-T.

La política RTE-T debería atender y contribuir a la lucha contra el cambio climático y a los objetivos medioambientales. Además, se deberían minimizar las cargas administrativas y simplificar los criterios y procedimientos para solicitar la cofinanciación de RTE-T. La Comunidad tiene que poner a disposición los recursos necesarios para estimular la inversión en los proyectos de RTE-T y además, convenir el apoyo financiero adecuado del presupuesto RTE-T para proyectos prioritarios que impliquen secciones transfronterizas relevantes.

El Consejo le pide a la Comisión que revise los instrumentos financieros existentes y que proponga la creación de otros nuevos si es

necesario, además de fomentar un acercamiento de las asociaciones público-privadas. Asimismo, confirma la necesidad de reforzar los instrumentos no-financieros para estimular la implementación de los proyectos RTE-T.

Por último, le pide a la Comisión que le comunique los resultados de la consulta pública lo antes posible así como que le presente una propuesta de líneas directrices revisadas para las RTE-T antes del fin de 2010.

COMISION EUROPEA

CONFERENCIA "EL FUTURO DEL TRANSPORTE"

Bruselas acogió el pasado 9 de marzo la conferencia "El futuro del Transporte", donde durante dos días, representantes de la política, el mundo del transporte, instituciones europeas, ONG's y otras partes interesadas se reunieron con el objetivo de definir el futuro del transporte y la movilidad en la Unión Europea y para comenzar los debates sobre el **Libro Blanco** sobre el futuro de la **política de transporte para 2010**.

La conferencia, que fue organizada por la Comisión Europea, se centró en la innovación y el desarrollo tecnológico, la globalización y la sostenibilidad como elementos clave con vistas a elaborar un borrador de Comunicación sobre el futuro del transporte que presentará la Comisión en 2009. Esta Comunicación será la base del Libro Blanco, que incluirá un ambicioso abanico de medidas para afrontar los retos de la política de transporte a largo plazo. A lo largo de la conferencia tuvieron lugar varios talleres dedicados al transporte urbano, de viajeros, transporte de mercancías y la movilidad sostenible.

LA COMISIÓN PROPONE FLEXIBILIZAR EL RÉGIMEN DE FRANJAS HORARIAS DE LOS AEROPUERTOS

La Comisión Europea aprobó el pasado 10 de marzo una propuesta para la modificación del Reglamento de franjas horarias, que fue remitida al Parlamento Europeo y al Consejo para su adopción urgente. El ejecutivo comunitario trata así de mitigar el efecto de la crisis económica sobre el sector del transporte aéreo.

La franja horaria es el tiempo asignado a una aerolínea para el despegue o el aterrizaje en aeropuertos congestionados. Para mantener sus derechos de franja horaria, las aerolíneas deben utilizar al menos un 80% de su cuota asignada para una temporada. Ya que la crisis económica ha reducido considerablemente el tráfico aéreo, y que se espera que el impacto persista durante la campaña de verano, la Comisión ha propuesto un régimen de excepción temporal al sistema de mantenimiento de cuotas; de este modo, las aerolíneas podrán reducir su actividad y, pese a ello, mantener idénticos derechos de franja horaria en la temporada de verano 2010. Esta solución excepcional se aplicará para la temporada de verano 2009, si bien la Comisión no descarta ampliarla a la temporada de invierno.

LA COMISIÓN AVANZA EN EL SISTEMA DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE EUROPEO

El pasado 1 de abril, la Comisión Europea, en nombre de la Comunidad Europea, se convirtió en la propietaria de la infraestructura del Sistema Europeo de Navegación por Complemento Geoestacionario (EGNOS), concediéndole su explotación a la sociedad ESSP SaS. Esta sociedad, fundada por 7 proveedores de servicios de navegación aérea de diferentes Estados miembros de la UE (entre ellos Aena), gestionará las operaciones y el mantenimiento del sistema EGNOS.

EGNOS es el precursor de *Galileo*, el sistema mundial de navegación por satélite desarrollado por la UE. Ofrece a todos los usuarios de radio navegación por satélite y de posicionamiento en Europa un servicio de alta calidad. Está compuesto por tres respondedores instalados en satélites geoestacionarios y una red de tierra de alrededor de 40 estaciones y cuatro centros de control, todos ellos interconectados.

Este sistema complementará el sistema de GPS americano. EGNOS puede mejorar la exactitud de las señales civiles de GPS actuales aumentándolas y por tanto mejorando la fiabilidad y precisión de las señales. Se usará sobre todo para aplicaciones de los transportes de nivel crítico de seguridad (como en el sector marítimo y en el de aviación). Difundirá señales en tiempo real, proporcionando

información del estado de la constelación de GPS, además la corrección de datos mejorará la exactitud de los servicios de GPS. La cobertura de EGNOS incluye la mayoría de los Estados europeos y tiene la capacidad de poderse extender a regiones del Norte de África, a países vecinos de la UE y a la mayoría de las regiones que estén dentro de la cobertura de los satélites geoestacionarios que se usan para transmitir la señal de EGNOS.

El sistema EGNOS se ha desarrollado en el marco del Programa de Investigación de la Agencia Espacial Europea bajo el patrocinio de un acuerdo trilateral entre la Comisión Europea, la Agencia Espacial Europea y Eurocontrol. Se han invertido más de 600 millones de euros durante los 12 últimos años para desarrollar el sistema EGNOS, involucrando a un número considerable de empresas europeas.

ACTUALIZACIÓN DE LA LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS PROHIBIDAS EN EUROPA

La Comisión Europea aprobó el pasado día 8 de abril una actualización de la lista negra de aerolíneas que tienen prohibido volar en la UE por razones de seguridad. El vicepresidente de la Comisión y responsable de Transportes, Antonio Tajani, señaló que la Comisión va a seguir manteniendo el diálogo con todas las partes del sector de la aviación y así asegurarse de que todas las compañías cumplen con las normas de seguridad europeas.

La Comisión ha actualizado la lista publicada en 2008, ampliándola e imponiendo una prohibición de explotación por razones de seguridad a una serie de compañías aéreas de Kazajstán (Air Company Kokshetau, ATMA Airlines, Berkut Air, East Wing, Sayat Air y Starline KZ), de Tailandia (One Two Go Airlines), de Ucrania (Motor Sich Airlines) y de todas las aerolíneas certificadas en la República de Benín, ya que no pasaron una auditoría realizada por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Las aerolíneas angoleñas han mostrado avances para mejorar la situación de seguridad de sus aeronaves, y el informe de expertos europeos que visitaron Indonesia el pasado febrero indica que se están logrando

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).

considerables mejoras. La Comisión mantendrá consultas con las autoridades de aviación para valorar la situación de la seguridad en la próxima reunión del Comité de seguridad aérea.

Para consultar la lista negra, puede consultarse el sitio de Internet de la Comisión: <http://ec.europa.eu/transport/air-ban/>

LA COMISIÓN EXIGE UN CONTROL ADECUADO DEL ESTADO DEL PUERTO

El pasado 14 de abril, la Comisión Europea decidió enviar dictámenes motivados a Polonia y España por incumplimiento de la Directiva 95/21/CE, sobre el control del Estado del puerto. Dicha Directiva establece criterios comunes para el control de los buques por el Estado del puerto y armoniza el procedimiento de inspección e inmovilización. España y Polonia aún no habían aplicado la Directiva de 1995, modificada por la Directiva 2002/84/CE relativa a seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques.

Tras efectuar varias inspecciones en los Estados miembros por la Agencia Europea de Seguridad Marítima, la Comisión Europea decidió enviar sendos dictámenes motivados. En Polonia, las irregularidades consisten en la falta de imposición por parte de las autoridades de sanciones por infracción de las medidas nacionales de aplicación. En el caso de España, los inspectores de control encontraron que hay una falta de cualificación de varios inspectores control del Estado del puerto.

LA COMISIÓN EUROPEA CELEBRA UNA CONSULTA CON REPRESENTANTES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

La Comisión Europea celebró el pasado 20 de abril una consulta con asociaciones de transportistas de carretera y otros interesados, con vistas a obtener su opinión acerca de las medidas destinadas a paliar los efectos de la crisis económica en las empresas del sector. En el encuentro participaron, además, representantes del Parlamento europeo y del Banco Europeo de Inversiones.

Antonio Tajani, Vicepresidente de la Comisión, y Comisario de política de transportes, recordó

el papel clave que el transporte por carretera juega en el mercado interior de bienes, y llamó a aprovechar la crisis como punto de partida para la modernización del sector. Los participantes tuvieron ocasión de examinar la incidencia de la crisis, sus efectos sobre el empleo, el papel de la innovación en el sector y las perspectivas económicas y políticas.

LA COMISIÓN APRUEBA UN NUEVO MARCO REGULADOR PARA LAS TASAS DE PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN

El pasado 11 de mayo la Comisión Europea adoptó una propuesta de Directiva sobre las tasas de protección de la aviación en Europa, que se basa en un informe sobre la financiación de la protección de la aviación. Hoy en día, la recuperación de los costes originados por la protección de la aviación se regula a escala nacional, y la información ofrecida a los pasajeros sobre dichos costes puede no ser la adecuada, además de que no se consulta a las compañías aéreas en todos los aeropuertos de la Unión. Todo esto dificulta la creación de unas condiciones de competencia equitativas tanto para los aeropuertos como para las compañías aéreas.

Con esta propuesta de Directiva, el Ejecutivo europeo pretende llegar a una serie de principios comunes de recaudación de las tasas de protección en los aeropuertos comunitarios. Estos principios serían el de la "no discriminación", para que no se creen discriminaciones entre pasajeros aéreos o entre compañías aéreas; el de "consulta", para que se consulte obligatoriamente sobre las tasas de protección al menos una vez al año a las compañías aéreas, teniendo los aeropuertos que tener en cuenta la opinión de las compañías aéreas antes de adoptar una decisión, y si no se llega a un acuerdo, deberán justificar sus decisiones; el de "transparencia", ya que se debe garantizar ésta en los aeropuertos (los cuales tienen que informar a las compañías aéreas de los factores utilizados para determinar las tasas de protección), en las compañías aéreas (que deberán notificar sobre sus previsiones de tráfico a los aeropuertos para que éstos puedan evaluar la necesidad de futuras inversiones y adaptar su infraestructura de protección), y en los Estados miembros (que deben garantizar la transparencia respecto a los efectos económicos de las medidas nacionales 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).

protección que sean más estrictas que las de la UE); el de "relación con los costes", ya que las tasas de protección se deben utilizar exclusivamente para sufragar los costes relacionados con la protección, tomando en consideración las subvenciones asignadas por las autoridades nacionales, el coste de financiación de estas infraestructuras y los costes de los equipos y operaciones destinados a este fin; y el de "autoridad de supervisión independiente y resolución de desacuerdos", designándose a autoridades independientes en cada Estado miembro para velar por la correcta aplicación de las medidas, estableciéndose a su vez un procedimiento de resolución de desacuerdos entre aeropuertos y usuarios.

LA COMISIÓN EUROPEA PROMUEVE EL USO DE LA BICICLETA EN LAS CIUDADES

El pasado 15 de mayo se clausuró la 15ª Conferencia Bici-Ciudad, organizada en Bruselas. El Comisario Antonio Tajani, vicepresidente de la Comisión Europea y Comisario de Transportes, inauguró la conferencia señalando que la Comisión quiere promover el uso de la bicicleta en las ciudades, no sólo porque no emiten gases contaminantes, sino porque además es muy segura. Afirmó que el 18% de los trabajadores de la Comisión van al trabajo en bicicleta o andando. Asimismo, Tajani, confirmó su compromiso para presentar un plan de acción en el ámbito de la movilidad urbana este año, en el que se presentarán una serie de medidas concretas relativas a la movilidad urbana que incluirá el uso de las bicicletas. La Comisión estuvo también presente en la conferencia con un mostrador de información.

Para promover una circulación en bicicleta segura, la UE ha financiado el desarrollo de la infraestructura necesaria para este tipo de transporte. Alrededor de 600 millones de euros se usarán para invertir en infraestructura para las bicicletas. El Programa STEER, que promueve el uso de la energía sostenible en el transporte, ha dado 10 millones de euros para los proyectos pilotos europeos relacionados con las bicicletas. Los fondos europeos apoyan el desarrollo del programa CIVITAS, que consiste en ayudar a las ciudades a lograr un sistema de transporte más limpio, sostenible y con mejor eficacia energética. La UE ha cofinanciado la puesta en marcha de 35

medidas relativas al ciclismo en 58 ciudades que han participado en CIVITAS.

LA COMISIÓN PUBLICA UN CHEQUEO SOBRE LOS SITIOS WEB DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

La Comisión Europea publicó el pasado 14 de mayo el resultado de la investigación a escala europea de la situación general de la industria aeronáutica, a lo largo de dieciocho meses, tratando de acabar con la publicidad engañosa y las prácticas desleales en la UE. Esta investigación fue iniciada en 2007 con el objetivo de seguir de cerca la situación general de la venta de los billetes por Internet y verificar si la normativa europea que mejora la protección de los consumidores es correctamente aplicada en los distintos Estados miembros (la Directiva sobre prácticas comerciales desleales y el Reglamento sobre los servicios aéreos).

Los resultados demuestran que, hasta la fecha, se han aplicado medidas coercitivas en 115 sitios web de líneas aéreas de los 137 investigados, es decir, se han corregido un 85% de los casos. Durante el proceso de chequeo, la Comisión verificó también el cumplimiento de los catorce puntos de una lista que había sido previamente acordada con la industria aeronáutica. Asimismo, se pretende establecer un acuerdo que abarque el conjunto de la industria a fin de consolidar las normas, incluida la supervisión por terceras partes.

Tras la comunicación de los resultados a las autoridades nacionales encargadas de hacer cumplir la normativa, el procedimiento a seguir es hacer un seguimiento de los mismos si fuese necesario, y la presentación, por parte de la Comisión de una Comunicación sobre las medidas destinadas a hacer cumplir la normativa, con el fin de impulsar la labor de la red de autoridades nacionales competentes en la materia.

CONFIGURACIÓN DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTES DEL FUTURO

La Comisión Europea adoptó el 17 de junio una Comunicación sobre el futuro de los transportes ("*Un futuro sostenible para los transportes: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso*") para fomentar el

NUEVA NORMATIVA PARA LOS VEHÍCULOS DE MOTOR

debate sobre las propuestas que se puedan presentar en el próximo Libro Blanco sobre la política de transportes previsto para 2010. Esta Comunicación expone una visión del transporte y la movilidad hasta 2020, teniendo en cuenta los desafíos principales de las próximas décadas (el envejecimiento de la población, la migración y la movilidad interna, los desafíos ambientales, la disponibilidad de recursos energéticos, la urbanización y la mundialización).

La Comisión ha ido encargando estudios externos sobre la evaluación de políticas pasadas, ha consultado a expertos y a partes interesadas, y ha celebrado una conferencia de partes interesadas de alto nivel, con el fin de configurar la política de transporte en los próximos 10 años.

Las conclusiones principales que presenta la Comunicación son:

- La política de transportes tiene que velar por que el sistema de movilidad eficiente sea sostenible en el futuro.
- Aceleración de la introducción de tecnologías innovadoras y la integración de los diversos medios de transporte.
- Impulsar la proyección exterior de la política europea de transportes para garantizar una mayor integración de los países vecinos y la promoción de los intereses económicos y ambientales de Europa en el mundo.

Sin embargo, la Comunicación no contiene un programa detallado de medidas, sino que solamente presenta una visión estratégica para la próxima década del futuro de los transportes.

Para participar en la consulta, se puede mandar un correo electrónico con los puntos de vista sobre el futuro del transporte a tren-future-transport@ec.europa.eu antes del 30 de septiembre de 2009.

El pasado 10 de marzo, el Parlamento Europeo aprobó por 610 votos a favor, 34 en contra y 20 abstenciones, un Reglamento que introducirá un sistema menos complicado para regular el registro, venta y uso de vehículos de motor. Ha sido el voto final en primera lectura tras alcanzar el Parlamento un acuerdo con el Consejo. Con esta norma se sustituyen cerca de 50 directivas que existen en la actualidad sobre la materia, además de incidir en otros factores que influyen en la seguridad y el impacto medioambiental de los vehículos, como los tipos de neumáticos, el diseño y la fabricación de coches o el uso de las nuevas tecnologías. También se persigue mejorar la competitividad de la industria europea del automóvil.

La nueva legislación establece una serie de normas sobre el diseño de los coches y su fabricación, ayudando a reducir los riesgos de accidentes de tráfico. También lo hará el establecimiento en todos los coches las nuevas tecnologías para la seguridad de los vehículos (como el control de estabilidad). Serán obligatorios en los camiones los frenos de emergencia avanzados y los sistemas de aviso de salida del carril. A su vez, esta normativa actualiza los criterios de calidad de los neumáticos tanto en cuanto a su seguridad como en relación a su impacto medioambiental. Se establecen varias calidades de neumáticos que reducirán las emisiones de CO² y el consumo de gasolina, y se fijará como obligatoria la instalación en los turismos de sistemas de control de presión de las ruedas.

La nueva norma será más sencilla de aplicar y de comprender por los consumidores y la industria. Se aplicará a partir de 2011, aunque existen períodos de transición que podrían llegar hasta 2018 para que la industria pueda adaptarse a los nuevos requisitos. Es directamente aplicable a los Estados miembros y se acoge a los estándares armonizados de seguridad de los vehículos establecidos por la ONU.

TERCER PAQUETE SOBRE LA SEGURIDAD MARÍTIMA

El pasado 11 de marzo, el Parlamento Europeo aprobó (votación final) el tercer paquete de medidas de seguridad marítima. Según el vicepresidente de la Comisión Europea y responsable de Transporte, con este paquete se complementa y actualiza la legislación europea existente y se responde así a las preocupaciones de los ciudadanos. La UE tendrá un régimen renovado de inspección de los buques en los puertos. La inspección de los buques considerados de riesgo será más sistemática y frecuente y se podrá prohibir el acceso a los puertos de los buques en mal estado.

En 2005 nació, tras la catástrofe del Prestige, el tercer paquete legislativo sobre la seguridad marítima con el objetivo de restablecer la competitividad del sector. Tres años más tarde, se han adoptado 8 medidas en el tercer paquete que permitió superar una etapa importante para mejorar la eficacia de las medidas existentes relativas a la prevención de accidentes y de la gestión de sus consecuencias en caso de catástrofe.

Parlamento y Consejo llegaron a un acuerdo en conciliación el pasado 8 de diciembre sobre cinco propuestas del paquete. El Consejo de transportes alcanzó una posición común sobre las dos propuestas restantes en el Consejo de diciembre. Con esta votación, el Parlamento respalda la conciliación y aprueba la posición común.

Los textos legislativos son los siguientes:

Calidad de los pabellones europeos (Directiva)

Se ha adoptado una nueva directiva sobre la mejora de la calidad de los pabellones europeos. El 25% de la flota mundial pertenece a la UE, por lo que ésta debe velar por que todos los Estados miembros se aseguren de que sus navíos respeten las normas internacionales en vigor. Para ello, la Unión dispone de una serie de instrumentos, como el programa obligatorio de auditar a las administraciones marítimas nacionales (las normas internacionales no obligan) y la certificación de sus sistemas de gestión de calidad.

Con la nueva directiva el Estado de pabellón reforzará el respeto de las reglas

internacionales en materia de seguridad marítima, mejorará la imagen de la flota europea e incrementará su atractivo para los profesionales. Además, todos los Estados miembros han declarado estar listos para cumplir con las convenciones marítimas internacionales en el ámbito de la seguridad y para aplicar el código del Estado de pabellón elaborado por la Organización Marítima Internacional (OMI). Todos los Estados miembros se han comprometido a mejorar la calidad y la eficacia de sus administraciones marítimas, teniendo como objetivo el que todos los pabellones de los Estados miembros figuren en la lista blanca del memorándum de París sobre el control de los navíos por el Estado del puerto para 2012.

Sociedades de clasificación (Reglamento y Directiva)

Estos organismos constituyen un elemento esencial de la cadena de seguridad marítima, ya que evitan que naveguen los buques en malas condiciones y hacen que los propietarios mejoren la seguridad de sus navíos. Se habilitará un organismo especializado para controlar y certificar los sistemas de gestión de la calidad de las organizaciones autorizadas por la Unión y a las que los Estados miembros puedan confiar la inspección y la certificación estatutaria de sus navíos.

Se endurecerá el criterio de reconocimiento, se adoptará un sistema de multas para sancionar a las organizaciones que no hagan correctamente su trabajo. Las organizaciones autorizadas deberán aceptar el reconocimiento mutuo de sus certificados cada vez que se expidan bajo las normas técnicas equivalentes.

Control por el Estado del puerto (Directiva)

Es imprescindible reforzar las inspecciones de los navíos que hagan escala en los puertos europeos. Es por esto que la adopción de la nueva directiva constituye un progreso ya que mejora la eficacia y la calidad de las visitas y de las inspecciones efectuadas en los puertos europeos por el Estado del puerto, concentrando los esfuerzos en los navíos más sospechosos y aligerar la presión de los navíos que cumplen las normas. Así, se exige que cada barco que haga escala en un puerto europeo sea objeto de una inspección. Con la nueva directiva, el objetivo de inspección de al menos un 25% de los navíos que hagan escala

en sus puertos se reemplaza por un objetivo de un 100% a nivel comunitario.

La frecuencia de las inspecciones variará en función de los riesgos que presente el navío, que será de cada 6 meses en los navíos que presenten irregularidades. La directiva prevé que se pueda expulsar de aguas europeas a los navíos que no cumplan con las normas mínimas de seguridad, teniendo la posibilidad de prohibir la entrada a cualquier tipo de barco, sin importar su categoría. También se prevé una duración mínima y una duración permanente de la prohibición para los navíos que no cumplan las normas.

Control del tráfico – asistencia a los navíos en peligro (Directiva)

Con la modificación de la directiva se pretende mejorar las medidas de asistencia a los navíos en peligro, lo que implica desarrollar un marco jurídico claro y preciso concerniente a las zonas refugio para que se garantice que la autoridad competente para la determinación de esas zonas disponga de los elementos necesarios para tomar una decisión de manera independiente.

Todos los Estados miembros estarán conectados a la red SafeSeaNet, la cual es una plataforma de intercambio de información entre las administraciones marítimas nacionales para tener un cuadro completo de los movimientos de los navíos que transportan mercancías peligrosas o contaminantes en aguas europeas. También se creará un centro europeo de datos de identificación y de seguimiento a distancia de los navíos. Finalmente, se ha previsto de igual manera un sistema de identificación automática de los barcos de pesca de más de 15 metros para sí reducir los riesgos de colisión.

Investigaciones de accidentes (Directiva)

El objetivo de la nueva directiva es establecer un marco comunitario que garantice la eficacia, la objetividad y la transparencia de las investigaciones sobre los accidentes marítimos que hayan tenido lugar en aguas europeas y en las cuales hayan estado implicados navíos con el pabellón de un Estado miembro o algún interés comunitario. Esto concierne a la armonización de los procedimientos de investigación técnica que seguirán una

metodología común, conforme al código de la OMI, para dirigir las investigaciones de los accidentes. Se llevarán de forma independiente a cualquier investigación judicial. Se creará a su vez un sistema de información y de análisis relativo a los accidentes.

Protección de las víctimas (Reglamento y Directiva)

Se ha adoptado un nuevo reglamento para proteger mejor a las víctimas de accidentes. Se introducen normas modernas en materia de seguros y de responsabilidad para proteger a los viajeros en las principales rutas marítimas europeas y de interior.

El objetivo del reglamento es ofrecerles a todos los viajeros (y transportistas) en Europa por vía marítima un marco jurídico armonizado que determine sus derechos y obligaciones en caso de accidente. Esta armonización debería ser suficiente para garantizar una reparación justa de los daños y una mejor prevención de los accidentes. Se ha incorporado a la legislación comunitaria el protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974 relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar. Este Convenio establece los derechos y deberes de transportistas y pasajeros, prevé un régimen de responsabilidad (responsabilidad sin culpa) del transportista en caso de pérdida o daños en caso de incidentes de navegación, fija las cantidades máximas de indemnización, exige a todos los transportistas que suscriban un seguro y permite demandar directamente al asegurador para obtener la reparación. El reglamento introduce un cierto número de modificaciones. La Convención se extiende al transporte internacional y el ámbito del reglamento cubre las principales líneas de cabotaje (transporte marítimo en el interior de un mismo Estado miembro) de acuerdo con un determinado horario.

Además se ha aprobado una directiva que exige que todos los navíos que ondeen el pabellón de un Estado miembro y todos los navíos que entren en una zona marítima relevante en la jurisdicción de un Estado miembro estén cubiertos por un seguro. Dicha cobertura deber corresponder a los topes determinados en la Convención de la OMI respecto a la limitación de la responsabilidad en materia de reclamaciones de derecho marítimo. La prueba del seguro se hará por medio de un certificado comercial de seguro.

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 presencia a bordo del certificado de seguro podrá ser verificado en una inspección bajo la directiva sobre el control del Estado del puerto. Si no se encuentra dicho certificado, el navío podrá ser retenido o incluso expulsado sin perjuicio de sanciones financieras a determinar por cada Estado miembro.

ESTRATEGIA PARA EL TRANSPORTE ECOLÓGICO

El Parlamento aprobó el pasado 11 de marzo un informe en el que criticaba a la Comisión por su falta de estrategia general para un transporte más ecológico y de la ausencia de un modelo de evaluación de los costes externos, como el impacto medioambiental de los transportes. Esta resolución se adoptó con 452 votos a favor, 108 en contra y 134 abstenciones.

Con el paquete de un transporte ecológico de la Comisión se pretende contribuir a alcanzar las metas climáticas y energéticas de la UE. Este paquete está compuesto por un gran número de comunicaciones en las que se promueve el transporte sostenible y se afirma que el coste real del transporte debe reflejarse en su precio efectivo.

En el informe, que redactó por propia iniciativa el comité parlamentario de transporte, se señala que la Comisión no ha ideado aún un modelo de evaluación transparente y comprensible de los costes externos en su conjunto, y que no ha analizado el impacto de los mismos en todos los modelos de transporte, indicando que sólo ha creado legislación para el transporte pesado de mercancías. Por tanto, el Parlamento le pide a la Comisión que proponga propuestas específicas para lograr un transporte verde que contemple todos los modos y que cree un sistema general para calcular los costes externos y, así, aplicarlos al precio.

LUZ VERDE AL CIELO ÚNICO EUROPEO SES II

El Parlamento Europeo aprobó el pasado 25 de marzo en sesión plenaria un nuevo paquete de medidas que regulan el tráfico aéreo en la UE y que supone un paso definitivo hacia el Cielo Único Europeo (SES II).

La nueva legislación pretende garantizar una mejora del rendimiento del sistema aéreo de la UE en campos como la seguridad, la capacidad, la duración de los vuelos, los costes y el medio ambiente, mediante la coordinación y la supervisión del tráfico aéreo de los Estados miembros.

Se trata en concreto de dos nuevos Reglamentos en los que se aborda, por un lado el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación, y, por otro lado, la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea. El paquete de medidas había sido resultado de un acuerdo entre Consejo y Parlamento.

El acuerdo introduce reglas comunes sobre la infraestructura, el equipamiento y la gestión de los aeropuertos, requisitos que éstos deberán cumplir para recibir las licencias de las autoridades nacionales correspondientes, que actuarán de forma independiente para asegurar la correcta aplicación de la normativa. La AESA decidirá los criterios de concesión de licencias y supervisará el cumplimiento de los mismos.

En principio, están excluidos de esta legislación los aeropuertos militares y de pequeño tamaño (con pistas de menos de 800 metros de longitud). Se aplicará por tanto a todos los aeropuertos abiertos al público y que operan con vuelos comerciales. Los Estados miembros podrán decidir si excluyen también los aeropuertos por los que transitan menos de 10.000 pasajeros al año.

Los Ministros de Transporte ratificaron en el Consejo de 30 de marzo su apoyo político al paquete de medidas *de la Comisión sobre el proyecto del Cielo Único Europeo*.

El nuevo paquete de medidas, introduce mejoras en la legislación original sobre el Cielo Único Europeo, concretamente en lo que se refiere a la gestión del tránsito aéreo, la creación de una red europea y un proceso de cooperación reforzada y de integración más a fondo de los proveedores de servicios mediante los llamados «bloques funcionales de espacio aéreo».

Estas nuevas medidas tratan de dar un impulso a la introducción de la tecnología más avanzada y sitúa los problemas ambientales en primer plano dentro del Cielo Único Europeo. Se calcula que anualmente se conseguirá una reducción de las emisiones de CO₂ en 16

millones de toneladas y ahorrará a los usuarios alrededor de 2 400 millones de euros.

Otro de los aspectos más importantes es el de la seguridad aérea, que será responsabilidad de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, a la que se le asigna la función de ejercer un control más completo de la seguridad europea y garantizará la aplicación de las normas comunes de seguridad en todas las fases del vuelo.

Este paquete será aprobado formalmente por el Consejo en las próximas semanas.

EL PARLAMENTO EUROPEO APRUEBA UNA NUEVA LEGISLACIÓN SOBRE EL TRANSPORTE POR CARRETERA

El Pleno del Parlamento Europeo aprobó el pasado 23 de abril en segunda lectura, un nuevo paquete de medidas que regulará el transporte por carretera de mercancías y pasajeros. Se trata en concreto de tres reglamentos, que regulan el acceso al mercado de transporte internacional de mercancías por carretera, las condiciones que tienen que cumplirse para ejercer la profesión de transportista y el tiempo de trabajo de los conductores de autobús que realizan trayectos internacionales respectivamente.

Las normas sobre el cabotaje (el acceso al transporte nacional de mercancías con carácter temporal por un transportista de otro país) se clarificarán con esta modificación, permitiendo el nuevo reglamento la realización de hasta tres operaciones de cabotaje en un plazo de siete días a partir de la última descarga en el país de acogida, siempre dentro de unos límites que de deberán ser respetados (dichas operaciones se podrán llevar a cabo en los Estados miembros por los que el conductor pase a su regreso, con un límite de una operación por país en los tres días siguientes a la entrada en el territorio de dicho Estado miembro).

Por otro lado, el segundo reglamento (condiciones para ser transportista) garantizará unas condiciones que tendrán que cumplir los transportistas con vistas a proporcionar servicio uniforme y de calidad en toda la UE. Además, establece la obligación para empresas de cumplir con normas administrativas y laborales del país en el que

operen. Asimismo, los Eurodiputados han solicitado que los registros electrónicos nacionales –que ya existen en varios Estados miembros y que contienen información sobre las empresas de transporte – estén interconectados a más tardar, a finales de 2012.

El tercer reglamento (sobre el tiempo de trabajo de los conductores de autobús que realizan trayectos internacionales) establece que a partir de enero de 2010, se ampliará a 12 días el periodo sin descanso de los conductores de autobús en trayectos internacionales – que tienen actualmente derecho a una jornada de descanso cada seis días – aunque se establecen también algunas excepciones.

EL PARLAMENTO APRUEBA LA IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE

El pasado 23 de abril, el Parlamento Europeo aprobó con enmiendas la primera lectura de la propuesta de Directiva COM (2008) 887 por la que se establece el marco para el despliegue de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera, aunque insistió en los temas de seguridad para los usuarios más vulnerables (como los peatones, los ciclistas, los motociclistas, personas con discapacidades y personas con movilidad limitada) y la garantía de la protección de datos de carácter personal. También pidió que se aumentara la compatibilidad entre los SIT y que se asegurara la compatibilidad con los anteriores sistemas y aplicaciones.

Los SIT utilizan tecnologías de la información y de la comunicación para hacer que el transporte sea más seguro y más limpio, y para reducir la congestión de las carreteras. Los SIT se pueden aplicar a cualquier medio de transporte, tanto de pasajeros como de mercancías. Los eurodiputados piensan que los SIT aportarán muchos beneficios a los ciudadanos europeos.

EL PARLAMENTO APOYA LOS CORREDORES FERROVIARIOS DE MERCANCÍAS

El pasado 23 de abril, el pleno del Parlamento Europeo respaldó con 532 votos a favor, 19 en

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).

contra y 42 abstenciones una propuesta de reglamento que busca reforzar la compatibilidad entre las redes ferroviarias europeas para así promover la eficacia del transporte de mercancías por tren, que se traduce en un transporte ferroviario de mercancías competitivo promoviéndose el uso de corredores internacionales. Estos corredores unirían por lo menos 2 Estados miembros, pasando a formar parte del programa TEN-T (Red Transeuropea de Transportes).

En el texto se prevé la creación de un órgano de gobierno que esté integrado por los distintos gestores de infraestructuras que formen parte del corredor, cuya tarea será la de asegurar la gestión del tráfico. Tras la entrada en vigor del reglamento, en el plazo de tres años como máximo, cada Estado miembro de acoger al menos un corredor de mercancías; y en un plazo de un año, los países que tengan al menos dos enlaces ferroviarios directos con otros Estados miembros tendrán que acoger una propuesta de corredor de mercancías como mínimo. El Consejo logró en junio un acuerdo político. (Ver supra)

EL PARLAMENTO APOYA LA MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO DEL SEGUNDO PROGRAMA MARCO POLO

El pasado 23 de abril, el Parlamento Europeo aprobó en primera lectura con 581 votos a favor, 7 en contra y 5 abstenciones, una propuesta de reforma del Reglamento Marco Polo II, COM (2008) 847 que simplifica los procedimientos para acceder a la financiación y que promueve la participación de las empresas más pequeñas.

El programa Marco Polo II tiene por objetivo disminuir el transporte de mercancías por carretera en la UE. En 2008 se vio reducida la cantidad de proyectos aprobados para dicho programa, por lo que el Parlamento ha apoyado la modificación (acordada por la Eurocámara y el Consejo) del reglamento que lo regula. Con esto se pretende motivar a las compañías para que se beneficien de esta financiación. Uno de las modificaciones más significativas es facilitar el acceso al programa a las PYMES. Además, se han simplificado los requisitos para optar a la financiación y los cálculos complejos que se aplican en la actualidad a cada proyecto.

Este programa está dotado con 450 millones de euros para el período 2007-2013, aunque en 2008 sólo se utilizó el 73% del presupuesto anual disponible y descendió el número de proyectos aprobados. Es por esto por lo que el Parlamento está a favor de modificar el reglamento anterior.

EL PARLAMENTO APRUEBA UN INFORME SOBRE EL PLAN DE ACCIÓN SOBRE LA MOVILIDAD URBANA

El Parlamento Europeo aprobó el pasado 23 de abril un informe sobre el plan de acción sobre movilidad urbana, en el que se pide que se fomente, con el apoyo financiero comunitario, los "carriles bici", el transporte a pie, las infraestructuras para los peatones, la integración y la coordinación de los diferentes medios de transporte en los municipios.

El texto ha sido aprobado por 324 a favor, 11 en contra y 15 abstenciones. En él se pide el establecimiento de una "carta de los usuarios" de los transportes urbanos (incluyendo peatones y ciclistas), la distribución de mercancías y servicios, y que trate la "forma de compartir la calle". A su vez, exige que se homologuen los equipos de los transportes públicos en cuanto a la seguridad y salud, la comodidad, la interoperatividad de las redes, la posibilidad de acceso para las personas con movilidad reducida o con cochecitos de niño, los modos de transporte no agresivos con el medio ambiente y los motores limpios.

Se propone también la posibilidad de establecer un instrumento financiero para el período 2014-2020 dedicado a la movilidad urbana, designar una parte importante de los créditos liberados por el Plan Europeo de Recuperación Económica a financiar las inversiones en los transportes urbano antes del 31 de diciembre de 2009, establecer planes de desplazamiento urbano en las poblaciones con más de 100.000 habitantes (que incluyan un plan de desarrollo de la circulación poco agresiva con el medio ambiente), y reforzar la investigación en los Sistemas de Transporte Inteligente (SIT).

DERECHOS DE LOS PASAJEROS EN BUS Y BARCO

El Pleno del Parlamento se pronunció el pasado 23 de abril en primera lectura sobre la propuesta de Reglamento, COM (2008) 817 final, relativo a los derechos de los pasajeros de autobús y autocar y la propuesta de Reglamento COM (2008) 816 relativo a los derechos de los pasajeros que viajan por mar y vías navegables. El Consejo de junio de transportes debatió el primer expediente y el Consejo de abril el segundo. (Ver supra).

La nueva normativa prevé el derecho a indemnización por retraso o cancelación. Las empresas de transporte marítimo tendrán que compensar a sus pasajeros en función del tiempo de retraso: un 25% del precio del billete por un retraso de entre una y dos horas; un 50% del precio del billete por un retraso de dos horas o más, o el 100% del precio del billete si la empresa no facilita otro servicio de transporte en condiciones razonables o información sobre transporte alternativo.

Para los pasajeros de autobús, en caso de cancelación o de retraso de más de dos horas en la salida o en la llegada (cuando el viaje programado dura al menos tres horas), las empresas están obligadas a proporcionar servicios alternativos razonables en horarios comparables o, cuando esto sea imposible, aportar a los viajeros información sobre servicios de transporte ofrecidos por otras empresas. El Parlamento pide que, en caso de que un pasajero no acepte las alternativas que se le ofrecen, la empresa tenga que abonarle el 100% del precio del billete. Además, en caso de que no se proporcione transporte alternativo, las empresas deberían pagar a los pasajeros el 150% del precio del billete. Las empresas de autobuses también serán responsables de la pérdida y los daños sufridos por el equipaje. La compensación máxima ascenderá a 1.800 euros por viajero. Si un pasajero resulta herido o fallece en un accidente de autobús, la empresa deberá pagar, en un plazo de 15 días y cuando los viajeros no estén cubiertos por ningún otro seguro de viaje, los anticipos necesarios para atender las necesidades económicas inmediatas, de forma proporcional a los daños sufridos. En caso de fallecimiento, el anticipo no deberá ser inferior a 21.000 euros por viajero. Según la propuesta de la Comisión, las empresas no deberán abonar esos gastos si se

demuestra que el accidente fue causado por circunstancias ajenas a la explotación del servicio

Las empresas no podrán negarse a que las personas con movilidad reducida accedan a los barcos y autobuses, a no ser que su propia seguridad peligre. Además, tendrán derecho a asistencia gratuita en el puerto, pero los operadores deben ser informados al menos 48 horas antes. Además, los pasajeros deberán recibir información escrita de la asistencia que se les proporcionará durante el trayecto.

EL PARLAMENTO EUROPEO RECHAZA LA DIRECTIVA SOBRE EL TIEMPO DE TRABAJO DE LOS TRANSPORTISTAS POR CARRETERA

El Parlamento Europeo rechazó el pasado 5 de mayo la propuesta de la Comisión, en virtud de la cual se modificaba la Directiva 2002/15/EC, sobre "la organización del tiempo de trabajo de las personas que desarrollan actividades móviles de transporte por carretera". La no inclusión de los conductores autónomos, tal y como había solicitado en reiteradas ocasiones el Parlamento, parece ser el principal motivo del rechazo. Así, la enmienda de rechazo finalmente aprobada recuerda que la propuesta de la Comisión contradice la petición del Parlamento y una resolución de octubre del pasado año en idéntico sentido.

La Directiva 2002/15/EC se aplica desde 2005 y asegura unos estándares de protección mínimos para los trabajadores móviles del sector de transporte por carretera. Al adoptar la Directiva, el Consejo y el Parlamento requirieron a la Comisión para que presentase un informe al cabo de dos años, en base al cual se definirían, en una propuesta legislativa, los parámetros para la inclusión o exclusión de los conductores autónomos. El informe concluyó que la inclusión de conductores autónomos no era decisiva, si bien era muy conveniente definir con precisión al "trabajador móvil" cubierto, e incluir a aquellos trabajadores autónomos sin contrato laboral, pero vinculados a un cliente único. La propuesta legislativa basada en ese informe ha sido ahora rechazada por el Pleno del Parlamento Europeo.

SE APRUEBA LA REVISIÓN DE LA NORMATIVA SOBRE EL USO DE LAS FRANJAS HORARIAS POR LAS COMPANÍAS AÉREAS

El Parlamento Europeo aprobó el pasado 7 de mayo, en primera lectura, el acuerdo alcanzado con el Consejo para que, en el periodo de verano de 2010, las compañías aéreas tengan derecho a las mismas series de franjas horarias que se les habían adjudicado durante el periodo de programación del verano de 2009.

Además, pide a la Comisión que realice un estudio de impacto de la crisis en el sector aéreo, para permitir que ésta pueda proponer la renovación de este régimen para el período de programación del invierno 2010-2011, en el caso de que la situación siga deteriorándose. Estas medidas se adoptan en respuesta a la reducción significativa del tráfico aéreo durante este año, en comparación con el periodo de invierno 2008/2009, debido a la crisis.

No obstante, el Parlamento rechazó que se permita el proceso de comitología para futuras revisiones de esta normativa, ya que supondría delegar las decisiones en la Comisión sin pasar por el proceso de codecisión.

OTRAS NOTICIAS

LAS AEROLÍNEAS EUROPEAS OFRECEN LA POSIBILIDAD DE UTILIZAR EL TELÉFONO MÓVIL A BORDO

27 naves europeas han sido equipadas ya para poder utilizar el teléfono móvil con total seguridad cuando vuelan en el espacio aéreo europeo. Este número aumentará para finales de 2009.

En 2008, la Comisión Europea estableció una serie de normas comunes para armonizar los servicios de telefonía móvil en los aviones cuando sobrevuelan la UE. Estas normas garantizan que el equipo a bordo (incluido los teléfonos de los pasajeros) no genere interferencias con los equipos y sistemas de las aeronaves; que el equipo móvil no interfiera con las redes de comunicaciones móviles terrenales, sino que conecte con la estación base a bordo comunicada con tierra vía satélite; y también, que se ofrezcan normas y estándares comunes para que las estaciones

base a bordo estén autorizadas a operar al sobrevolar diferentes Estados miembros de la UE.

Dos proveedores de servicios de comunicaciones móviles a bordo (OnAir y AeroMobile) han empezado a operar en Europa, asociándose a las compañías aéreas interesadas. Tres compañías aéreas: Ryanair (Irlanda), TAP (Portugal) y bmi (Reino Unido), ya han incorporado este servicio a sus flotas. Las compañías tienen que poner a punto las condiciones que los pasajeros deben respetar para usar los teléfonos móviles. La tarifa más barata sería de 1,60 € el minuto para las llamadas vocales, y 0,43€ los mensajes de textos, aunque dependerá del operador del pasajero en tierra.

LA OMI DEMUESTRA QUE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DEBE INCLUIRSE EN EL ACUERDO DE COPENHAGUE

Según un informe de la Organización Marítima Internacional (OMI), el transporte marítimo podría recortar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) al menos en una quinta parte.

El pasado 18 de mayo dicho informe fue objeto de discusión por los representantes de la industria marítima. El documento afirma que si no se disminuían las emisiones de GEI, éstas iban a aumentar entre un 150 y 250% para 2050. La OMI afirma que si el sector del transporte marítimo toma medidas técnicas y operacionales (incluyendo el diseño de los barcos, reducciones de velocidad, comercio de emisiones marítimo, o un impuesto sobre el combustible transportado por los barcos) para obtener una mayor efectividad energética y disminuir las emisiones de gases contaminantes, éstos podrían reducirse entre un 25 % y un 75%, implicando ello, además, un ahorro considerable para las empresas.

El transporte marítimo no forma parte del Protocolo de Kyoto y no tiene que reducir sus emisiones según la ley europea, a pesar de ser el emisor del 2.7% de CO₂. Es por esto por lo que la OMI muestra en su informe que este sector tiene que incluirse en el Acuerdo de Copenhague.

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).

LAS EMPRESAS FERROVIARIAS DENUNCIAN LAS PRIMAS AL DESGUACE

Las empresas ferroviarias, en una carta enviada a finales de mayo a los principales comisarios relacionados con la medida (Verheugen de Empresa e Industria, Tajani de Transportes y Dimas de Medioambiente), estiman que estas primas no benefician realmente al medioambiente, tal como fue anunciado en su día y que, según Johannes Ludewig director de la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER), favorece a un tipo de vehículo en detrimento de otros por medio de fondos públicos.

Una crítica más enfocada al plano medioambiental fue realizada también en su día por la ONG Greenpeace. Ambas declaran que las primas al desguace no implican directamente una renovación más "verde" de la flota pues el consumidor es libre de comprarse después un todo terreno. Por ello exigen a la Comisión que se asegure que las primas son destinadas a la compra de los vehículos con mejores prestaciones a nivel medioambiental.

El régimen de ayudas al desguace ha sido introducido solamente en doce países de la Unión: Austria, Francia, Alemania, Italia, Portugal, Rumania, España, Luxemburgo, Chipre, Eslovaquia, Holanda y el Reino Unido

INVERSIONES PARA EL TRÁFICO AEREO

La empresa común SESAR, partenariado publico-privado en el sector de la investigación y desarrollo en gestión del tráfico aéreo (ATM, o Air Traffic Management), financiada por la Comisión Europea y EUROCONTROL, firmó el pasado 12 de junio 16 contratos por un montante de 1,9 mil millones de euros, para la creación del futuro sistema ATM. El objetivo es poder triplicar las capacidades de tráfico para 2020 con una gran seguridad y reduciendo el impacto ambiental.

PRIMERA CONVOCATORIA DE PROPUESTAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE TRANSPORTES MÁS ECOLÓGICOS

Ayer la Iniciativa Tecnológica Conjunta "Clean Sky" lanzó el pasado 16 de junio la primera convocatoria de propuestas por un total de 25 millones de euros para la investigación y

desarrollo de una nueva generación de aviones más respetuosos con el medio ambiente, más silenciosos y más eficientes.

"Clean Sky" es la primera asociación público-privada de este tipo a escala europea en la que pueden participar PYMES, universidades, centros de investigación y fabricantes aeronáuticos.

La propuesta cubre 72 temas de investigación que pertenecen a 5 ámbitos diferentes: aviones de transporte regional ecológicos, giroaviones ecológicos, motores sostenibles y ecológicos, aeronaves de ala fija inteligentes, y sistemas para una explotación respetuosa con el medio ambiente. Esta propuesta está dotada con 1.6 mil millones de euros para invertir en proyectos de investigación hasta 2014.

Este programa reúne a 120 organizaciones de 16 países, y 86 empresas, de las que 20 son PYMES, 15 son centros de investigación y 17 son universidades. Para más información: www.cleansky.eu/

A FONDO

1. REUNION DE LAS OFICINAS REGIONALES CON RESPONSABLES DE LAS REDES TRANSEUROPAS DE TRANSPORTES

Este informe resume una reunión mantenida el 15 de marzo entre representantes de las oficinas regionales españolas y dos miembros de la Comisión Europea, Eric Paquet, Jefe de la Unidad Transporte Internacional y política de redes transeuropeas y Gudrun Schulze, autora del Libro Verde sobre el futuro de las redes transeuropeas.

Gudrun Schulze explicó a grandes rasgos el contenido del Libro Verde. Las redes transeuropeas están contempladas en el Tratado desde 1993; hoy en día las circunstancias son distintas (cambio climático, ampliación de la UE, papel de la UE en mundo que requiere mejores conexiones con el exterior etc..) y es necesario un nuevo planteamiento. Por ello, el Libro Verde permite un debate público. Además, ahora es posible una mejor aproximación europea en las Redes Transeuropeas. Hasta ahora, dichas redes era "añadidos" de redes nacionales. La Comisión no quiere abandonar lo que ha hecho hasta ahora, que será la base, pero quiere una nueva

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).

aproximación que tenga en cuenta tecnologías, innovación, flexibilidad...

Uno de los grandes objetivos es la optimización de un sistema de redes a nivel europeo, integrando redes nacionales con criterios europeos. Es necesario dar una visión europea de la política de transportes. Otro objetivo es obtener mayor coherencia entre la planificación y la ejecución y una acción más coordinada a nivel comunitario, nacional y regional. Es necesario revisar los instrumentos financieros (que no contienen mucha cantidad) y los fondos estatales (que son los importantes). Es necesario coordinar los fondos (fondos de redes transeuropeas, FEDER etc...) y concentrarlo en las mayores prioridades.

Para lograr todo lo anteriormente expuesto existen, según el Libro Verde, tres opciones:

1. Mantener el actual nivel dual con una red global y proyectos prioritarios no conectados
2. reducir las redes transeuropeas a un nivel simple (proyectos prioritarios, que podrían modificarse si fuera necesario, posiblemente conectados en una red prioritaria)
3. Dos niveles con una red global (como en la actualidad) 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. El pilar geográfico estaría basado en una "red prioritaria" que conectaría si fuera necesario los ejes transnacionales mayores, los nodos importantes como puntos de conexión intermodal (puertos aeropuertos etc) y acciones en el campo de los sistemas de transportes inteligentes. El "pilar conceptual" aportaría la base para la identificación de proyectos, corredores y redes basados en las necesidades de los servicios, con una clara orientación empresarial

La idea de core network, en francés se traduciría como "red principal", representaría la infraestructura vital para lograr los objetivos políticos de las redes: mercado interior, cohesión y conexión con terceros estados. También serviría para luchar contra el cambio

climático. Con la idea de red principal se lograría la integración de todos los modos de transportes y una captura de beneficios del pasado. Bajo el pilar conceptual se buscan conceptos que den flexibilidad que ayuden a identificar proyectos verdaderamente europeos y equilibrar la dimensión territorial de los mismos (que es la dimensión que ha predominado hasta ahora). Ya existen casos donde se han combinado ambos criterios (el territorial con el conceptual).

Se organizará una conferencia donde se darán los resultados de las consultas. A principios del próximo año, se redactarán las propuestas de guías. Además, se está elaborando una comunicación sobre la **conectividad con Africa**.

Tras la presentación tuvo lugar el turno de preguntas. El jefe de Unidad, ante la pregunta sobre el futuro desarrollo de las autopistas del mar, contestó que no se van a desarrollar bajo criterios territoriales sino conceptuales. Aprovechando esta respuesta, añadió que aparte del core network, que es el concepto que la Comisión maneja más, hay que dar valor añadido a la red global, porque no todas las regiones van a beneficiarse del core network.

Andalucía declaró que echaba en falta en el texto menciones claras a la cohesión económica y social. El jefe de unidad garantizó que la cohesión estaría en el corazón del core network porque está en el corazón de las redes transeuropeas. Garantizó que las menciones al sector privado no van a hacer que se abandone la dimensión de la cohesión en el nuevo diseño de las redes transeuropeas.

2. MESA REDONDA SOBRE PARA UNA POLÍTICA EUROPEA DE TRANSPORTES EFICAZ

El pasado 12 de mayo se celebró en la Representación del Estado Libre de Baviera en Bruselas un debate sobre el establecimiento de un marco general para una política europea de transportes.

Hace nueve años, la Comisión Europea publicó un Libro Blanco sobre la Política Europea de Transportes. En este documento, la Comisión Europea trató el problema del aumento constante de la circulación, encontrando como solución el uso equilibrado de otras formas de

transporte y de las innovaciones ecológicas sostenibles. Ahora, el propósito de la Comisión es la creación de otro Libro Blanco con el objetivo de desarrollar un concepto para las próximas décadas que garantice la competitividad del sector del transporte en Europa, siendo éste un desafío importante si tenemos en cuenta tanto las medidas preventivas del cambio climático, como el agotamiento global de las fuentes de combustible.

Una red de transportes europea moderna global es un prerrequisito básico para la perpetuación del mercado interior europeo y el refuerzo de la cohesión territorial de la Unión Europea. Tanto el sector del transporte como una infraestructura bien desarrollada y que funcione bien son fundamentales para cumplir con la Estrategia de Lisboa en relación al crecimiento y al empleo. El transporte y la infraestructura son elementos claves en la solución de los problemas de sostenibilidad relativos a los objetivos de la Unión Europea en las áreas de medio ambiente, clima y energía.

En el debate intervinieron varios ponentes, entre ellos Tom Weingärtner, de la Radio Pública Alemana en Bruselas y moderador del debate, que señaló que la Política de Transporte es una responsabilidad europea. Hay muchos problemas entre los transportes públicos y privados que deben ser solucionados. Además, considera que el transporte es demasiado barato. Indicó que el sector del transporte es fundamental porque todo se tiene que transportar y es fundamental para la economía. Si tenemos que cumplir con el reto del cambio climático y con los objetivos 20/20/20, tenemos que hacer que el transporte sea más eficiente y reducir las emisiones, porque si no, no vamos a poder seguir transportando mercancías.

A continuación tomó la palabra Jonathan Scheele, Director de Logística de Transporte, Redes Transeuropeas y Comodalidad de la Comisión Europea, que recordó que el transporte da un 5% de empleos, contribuye con un 7% al PIB y produce un 25% de emisiones de CO₂. Puso de relieve que se necesita una movilidad sostenible para la economía y también para la gente. El concepto de sostenibilidad ha cambiado desde que se creó el Libro Blanco de 2001, integrándose en la Revisión Intermedia del Libro Blanco de 2006. Hay que afrontar los desafíos que se presentan a nivel europeo y ver el futuro del transporte, es decir, cómo hacer que el transporte afronte los retos de las próximas

décadas. La crisis económica ha implicado una crisis muy grave en el sector del transporte y está trayendo consecuencias negativas, ya que no se le asigna una financiación europea suficiente. La crisis está causando que los gastos sociales sean más prioritarios que las cuestiones ambientales o las relacionadas con las infraestructuras. Es necesario lograr el mejor uso posible de la infraestructura existente, desarrollar la tecnología, utilizar los servicios públicos e integrar los transportes en la planificación territorial. Los instrumentos a utilizar serían los recursos de transporte sostenible, el uso correcto y eficaz de los fondos por los Estados miembros, el cumplimiento de las medidas medioambientales, el uso de los sistemas inteligentes de transporte, y un sistema de trabajo que mejore el servicio prestado. Se necesita conseguir una infraestructura más eficiente y también incluir la promoción del transporte público, aumentando su demanda. En el sector ferroviario, por ejemplo, se tiene que introducir un servicio de calidad, y esto se podría hacer con pequeñas inversiones continuas. Respecto al tráfico por carretera, el 78% de la congestión lo causa el tráfico que causa mucho ruido; además, circular por una ciudad es gratis. El transporte en sí es muy barato y no puede continuar así, ya que el combustible es muy caro. El objetivo de la Comisión es el transporte sostenible. El sector del transporte ha hecho muchos esfuerzos para ser más eficiente y respetuoso con el medio ambiente.

Joachim Fried, Representante de la Dirección para Asuntos Europeos, Competitividad y Regulación de la Deutsche Bahn AG, hizo hincapié en la importancia de analizar el impacto del transporte. Coincide con el ponente anterior en que hay que invertir en infraestructura y mejorar la ya existente. Señaló que se necesita un paquete legislativo europeo en el que se puedan regular y encontrar soluciones de una manera eficaz.

Ulrich Schulte-Strathaus, Secretario General de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), recordó que dentro del sistema de transporte sostenible europeo se incluye la aviación. Las aerolíneas están ajustadas a las redes y a las políticas nacionales. Después de la liberalización, la ley europea ofrece un marco único en el mercado europeo, pero cada línea aérea se rige por las normas del país en el que están registradas y los aeropuertos aún están bajo los monopolios. Señaló que el tráfico aéreo tiene el 60% de los costes externos

internalizados. Una política de transporte con éxito sería aquella en la que se integrasen elementos sociales y medioambientales en su sistema de competitividad. Insistió en que el transporte aéreo es más caro que el resto de los transportes porque se ofrecen más servicios adicionales y señaló que está de acuerdo con que se paguen tasas por las emisiones que emiten los aviones.

Mickael Cramer, europarlamentario del Grupo de Los Verdes/Alianza Libre Europea, asistió al debate y pidió la palabra, indicando que el transporte en Europa tiene ahora mismo muchos problemas: cada país tiene sus propias tasas y sus condiciones, por lo que se tiene que luchar por unas condiciones justas. Señaló que es cierto que más del 30% de las emisiones de CO2 las causa el transporte. Lo que se tiene que hacer es quitar privilegios, porque no es justo que se pague 50€ por un billete de avión y el mismo precio por un trayecto en taxi para ir al aeropuerto. En una economía de mercado, los precios no pueden ser reemplazados, por lo que si los precios están equivocados, la gente actúa de forma equivocada.