



BOLETIN EUROPEO DE TRANSPORTES



Número 6

enero-marzo 2010

En este número

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

CONSEJO DE TRANSPORTES

1. CONSEJO DE TRANSPORTES

PUNTOS OBJETO DE DEBATE

CUESTIONES HORIZONTALES

EQUIPOS A PRESIÓN TRANSPORTABLES

El Consejo alcanzó una orientación general, en espera de la posición del Parlamento Europeo en primera lectura, en relación con un proyecto de Directiva sobre equipos a presión transportables.

Sigue pendiente la cuestión de las disposiciones de procedimiento en materia de delegación de competencias en la Comisión para los actos de desarrollo, que seguirá estudiándose durante las negociaciones con el Parlamento Europeo en torno a este texto.

La propuesta es una revisión de la Directiva 1999/36/CE sobre el mismo tema, adoptada con objeto de mejorar la seguridad del transporte de tales equipos y garantizar su libre circulación en un mercado único de transportes. El texto contiene normas sobre las obligaciones de los distintos agentes

económicos, sobre la conformidad de los equipos y sobre los organismos de control y su reconocimiento mutuo. La finalidad de la revisión consiste en actualizar y simplificar las disposiciones de la Directiva de 1999 a la luz de la reciente evolución legislativa en el plano de la UE e internacional, y en especial de la Directiva 2008/68/CE, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas, y del Reglamento (CE) n.º 765/2008 y la Decisión 768/2008, que establecen el marco para la comercialización de productos en el mercado único europeo. De este modo se eliminarán las normas contradictorias y se simplificará el marco regulador, en especial en materia de procedimientos de evaluación de la conformidad, sin modificar sustancialmente ni el ámbito de aplicación ni las medidas previstas en la Directiva actual.

Como resultado de la revisión, quedarán derogadas varias directivas relativas a equipos a presión transportables.

La Comisión presentó su propuesta en septiembre de 2009 (13566/09). El Consejo tiene intención de llegar lo antes posible a un acuerdo con el Parlamento Europeo, para que ambas instituciones puedan adoptar el texto en primera lectura.

TRANSPORTE AEREO

TASAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

El Consejo tomó nota de un informe de situación en relación con una propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los principios para el cobro de tasas de seguridad en los aeropuertos de la UE.

El marco común propuesto tiene por objeto garantizar la ausencia de discriminación y la transparencia, brindar una posibilidad 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).

consulta suficiente respecto a la cuantía de las tasas de seguridad y asegurar que esas tasas guardan relación directa con el coste de las prestaciones de servicios de seguridad aérea. Por otra parte, se crearía una autoridad independiente de supervisión en cada Estado miembro que vele por la correcta aplicación de la Directiva. La situación en relación con esta propuesta no ha evolucionado mucho desde el último informe de situación presentado al Consejo en su sesión del mes de diciembre. En tales condiciones, el Consejo convino en aguardar la posición del Parlamento Europeo en primera lectura, cuya adopción se prevé en abril de 2010, y ha invitado a sus órganos preparatorios a que reanuden el estudio de la propuesta después de la votación del Parlamento Europeo al respecto.

El principal elemento sobre el que existen posturas divergentes sigue siendo el ámbito de aplicación del acto legislativo propuesto. Con arreglo a la propuesta inicial de la Comisión, la Directiva se aplicaría a todos los aeropuertos de la UE. Sin embargo, varios Estados miembros abogan por que se limite este ámbito de aplicación a los aeropuertos cuyo movimiento anual de pasajeros supere cierto umbral. Si bien para la mayoría de las delegaciones sería aceptable un umbral de cinco millones de viajeros, varios Estados miembros preferirían incluir todos los aeropuertos comerciales o fijar un umbral más bajo. A título de solución transaccional, la Presidencia española sugirió un umbral de dos millones de movimientos de pasajeros, pero la mayor parte de los Estados miembros se opone a esa propuesta, por considerar que un umbral menor podría conllevar una carga administrativa importante.

INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES EN LA AVIACIÓN CIVIL

El Consejo acordó una orientación general sobre esta propuesta de Reglamento, en espera de la posición del Parlamento Europeo en primera lectura.

El objetivo general del proyecto de Reglamento es garantizar que las investigaciones sobre seguridad de la aviación civil europea se realicen con celeridad y con arreglo a las normas más exigentes a efectos de la prevención de accidentes e incidentes futuros, sin determinar culpabilidades o responsabilidades. Para ello, la cooperación informal existente entre las autoridades

nacionales encargadas de las investigaciones de seguridad será sustituida por una Red europea de autoridades nacionales encargadas de las investigaciones de seguridad en materia de aviación civil. Este refuerzo de la cooperación se completará con un conjunto de normas obligatorias aplicables a las investigaciones de seguridad.

Por lo que respecta a la realización de las investigaciones de seguridad, el proyecto de Reglamento incluye, en particular, los siguientes requisitos comunes:

- todos los accidentes deben ser investigados por un organismo independiente, que es la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad de Estado miembro en que tuviera lugar el accidente; dicha investigación debe llevarse a cabo también en caso de incidente grave en que se vea involucrada una aeronave cuya masa máxima de despegue sea superior a 2.250 kg;
- se invitará al Estado de registro, al Estado del transportista, al Estado de diseño y al Estado de fabricación de la aeronave afectada a designar representantes acreditados, que participarán en la investigación de seguridad;
- cuando proceda, se invitará a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) a nombrar a un representante para que participe en calidad de asesor en las investigaciones bajo el control y según la facultad discrecional de la autoridad nacional correspondiente;
- se garantizará la coordinación entre las investigaciones de seguridad y las posibles investigaciones judiciales que se instruyan paralelamente.

Durante el debate del proyecto de Reglamento, las delegaciones que mantenían reservas sobre determinados problemas han estado en condiciones de retirarlas. Ahora bien, algunos Estados miembros indicaron que ciertos problemas, como la relación entre investigaciones de seguridad e investigaciones judiciales, requerirían un estudio más detenido a lo largo de las negociaciones con el Parlamento Europeo sobre el texto. Por lo demás, la Comisión estima que la obligación de investigar debería abarcar igualmente los incidentes graves en los que estén implicadas aeronaves pequeñas, y se propone plantear esta cuestión en los futuros debates con el Parlamento.

La Red que habrá de establecerse estará formada por los jefes de las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad

en materia de aviación civil, o sus representantes, y estará presidida por uno de sus miembros, con un mandato de tres años. Su finalidad consistirá en contribuir a una mejor aplicación de la legislación de la UE sobre investigaciones en materia de aviación civil, y a una mayor disponibilidad de capacidades de investigación en toda la Unión. La cooperación por medio de la Red abarcará el intercambio de información, la promoción de las prácticas más idóneas, la puesta en común de recursos y la prestación de asistencia. Además, la Red facilitará la cooperación con la Comisión y con la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA). Desempeñará una función de asesoramiento y coordinación, y no tendrá la condición de nuevo organismo de la UE. La responsabilidad de las investigaciones de seguridad seguirá incumbiendo a las autoridades nacionales.

Por lo que respecta al plazo para dar a conocer la lista de personas presentes a bordo tras un accidente, el Consejo ha convenido en que debería facilitarse esa lista cuanto antes, pero a más tardar dos horas después del accidente, para que pueda informarse sin dilación a los familiares de esas personas.

SEGUNDA FASE DE LAS NEGOCIACIONES SOBRE SERVICIOS AÉREOS CON LOS ESTADOS UNIDOS

La Comisión informó al Consejo de la situación de las negociaciones sobre servicios aéreos con los Estados Unidos, que deberán seguir desarrollando el acuerdo de "cielos abiertos" entre la UE y los EE.UU., firmado en 2007 y que lleva aplicándose provisionalmente desde marzo de 2008.

La séptima y más reciente ronda de negociaciones tuvo lugar del 15 al 17 de febrero de 2010 en Madrid. El Consejo celebró los avances significativos logrados en dicha ronda en ámbitos como la protección del medio ambiente, las normas laborales, las normas de competencia y el reconocimiento recíproco de las decisiones de reglamentación. En las rondas anteriores ya se había llegado a acuerdos en particular en las cuestiones de seguridad aérea y en la gestión del acuerdo. El Consejo reiteró la importancia de lograr un nuevo acuerdo de transporte en 2010. No obstante, advirtió de la necesidad de vencer aún algunos obstáculos. Los Ministros destacaron en particular la importancia de la apertura de nuevas oportunidades de inversión para el sector de las compañías aéreas en el

espacio transatlántico. El Consejo instó a la Comisión a proseguir las negociaciones.

Del 23 al 25 de marzo se celebrará en Bruselas una nueva ronda de negociaciones, con el objetivo de llegar a un acuerdo sobre los problemas pendientes.

OTROS PUNTOS APROBADOS

Posiciones en primera lectura sobre los derechos de los pasajeros que viajan en barco y en autobús y autocar

El Consejo adoptó sus posiciones en primera lectura sobre dos propuestas de Reglamento, que tienen por objeto mejorar, respectivamente, los derechos de los pasajeros que viajan en barco y los de los viajeros de autobús y autocar. A continuación las posiciones serán remitidas al Parlamento Europeo para su segunda lectura.

Las dos propuestas establecen unas reglas, adaptadas a su ámbito de aplicación particular, sobre no discriminación y sobre asistencia a las personas discapacitadas o de movilidad reducida. En relación con todas las categorías de viajeros, los textos incluyen, en particular, unas disposiciones sobre los derechos de los viajeros en casos de retrasos o anulaciones, la información que debe facilitarse a los viajeros y la tramitación de las reclamaciones. Además, la propuesta relativa a los derechos de los viajeros de autobús y autocar dispone la indemnización por fallecimiento o lesiones personales así como por pérdida o daño del equipaje, en caso de accidente.

Ya se han adoptado normas semejantes para los viajeros que se desplazan en avión o ferrocarril. El acuerdo político sobre el Reglamento relativo a los derechos de los pasajeros que viajan en barco se logró el 9 de octubre de 2009, y el relativo al Reglamento sobre los viajeros de autobús y autocar, el 17 de diciembre de 2009.

Posición de la UE sobre el Acuerdo Interbus

El Consejo adoptó la posición de la Unión Europea relativa a la gestión del Acuerdo Interbus sobre el transporte discrecional internacional de viajeros en autocar y autobús y a las normas aplicables en virtud del mismo. El Acuerdo Interbús entro en vigor el 1 de

enero de 2003. Sus partes contratantes son la UE, Albania, Bosnia y Herzegovina, Croacia, la ARYM, la Republica de Moldova, Montenegro y Turquía. Su objetivo principal es la liberalización del transporte de viajeros. El Comité Conjunto que dirige la aplicación del Acuerdo se reúne al menos una vez cada quinquenio.

La posición consta de tres partes:

- el reglamento interno del Comité Conjunto responsable de la gestión del Acuerdo, que representa a todas sus partes contratantes;
- la adaptación de las listas de normas aplicables para tener en cuenta la nueva legislación de la UE adoptada desde la entrada en vigor del Acuerdo; dichas normas afectan a las condiciones que se aplican a las empresas de transporte de viajeros por carretera, a las normas técnicas que se aplican a los autobuses y autocares (por ejemplo, la inspección técnica, el aparato de control, las emisiones), y a las disposiciones sociales;
- una Recomendación para que las partes contratantes externas a la UE utilicen un informe técnico para autocares y autobuses, con el fin de facilitar el control de la aplicación de las normas técnicas fijadas en el Acuerdo. Estas partes serán sometidas a la adopción del Comité Conjunto.

COMISION EUROPEA

MERCADO DE LOS TRANSPORTES INTERNACIONALES DE PASAJEROS

A partir del 1 de enero de 2010, según la Directiva 2007/58/CE, todas las empresas ferroviarias europeas tendrán derecho de acceso a la infraestructura ferroviaria de otro Estado miembro con el objeto de operar servicios internacionales de pasajeros, lo cual se prevé que abra nuevas oportunidades empresariales para estas empresas, así como para los gestores de infraestructuras, a la hora de proporcionar nuevos servicios a los pasajeros, de tipo innovador y orientados hacia los clientes.

Antonio Tajani, Vicepresidente y encargado de transportes de la Comisión Europea, mostró su satisfacción ante este progreso, pues considera que la apertura del mercado internacional de pasajeros beneficiará tanto a la industria como a los pasajeros, ya que se espera que

aumenten las posibilidades de elección de servicios para los pasajeros, así como su calidad y/o una reducción en los precios.

Según la Directiva 2007/58/CE, todas las empresas ferroviarias que posean licencia y los certificados de seguridad requeridos, podrán operar servicios internacionales, inclusive el derecho de cabotaje, es decir, poder recoger o dejar pasajeros de o en estaciones situadas en otros Estados miembros.

Esta apertura del mercado pretende no obstante salvaguardar el equilibrio económico de los servicios públicos que pudieran verse afectados. En este sentido, los Estados miembros podrán en determinados casos limitar el derecho de acceso, o bien cobrar tasas suplementarias, al tratarse de rutas operadas por contratos públicos de servicios.

LA UE IMPULSA NORMAS SOBRE ESCÁNERES CORPORALES

Con motivo del intento de atentado producido el pasado mes de diciembre de 2009 en un avión en los Estados Unidos, la Comisión Europea acogió encuentros en Bruselas con expertos en seguridad aérea el pasado 7 de enero para tratar el uso de los escáneres corporales en los aeropuertos. La Comisión está convencida de que estos mecanismos pueden suponer una medida de seguridad complementaria, medida que ya será adoptada por aeropuertos como Heathrow (Reino Unido) en los próximos meses. El principal problema que plantea el uso de estos aparatos está relacionado con la privacidad del usuario, y es que, la imagen que proporcionan es tan explícita que su uso indebido podría violar derechos fundamentales de los pasajeros.

LA COMISIÓN AUTORIZA UNA AYUDA ESTATAL PARA UN PROYECTO FRANCO-ESPAÑOL DE AUTOPISTAS DEL MAR

La Comisión Europea dio el pasado 27 de enero su visto bueno para que Francia y España financien con fondos públicos el proyecto de autopistas del mar "Fres Mos", que unirá el puerto francés de Nantes-Saint Nazaire con el puerto español de Gijón y que será explotado por la sociedad GLD Atlantique. La financiación pública nacional ascenderá a 30 millones de euros, de los que 15 millones correrán a cargo

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).

de Francia y los otros 15 a cargo de España. Este proyecto de autopista del mar recibirá también una subvención de la UE, de alrededor de 4 millones de euros, a través de la Convocatoria 2009 del Programa comunitario Marco Polo II, cuyo objetivo es ir eliminando de las carreteras el transporte de mercancías y llevarlo a otros medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente, como el ferrocarril, la navegación interior o el transporte marítimo.

La iniciativa comunitaria «Autopistas del mar» se propone trasladar el transporte de mercancías de la carretera al mar, reduciendo así la congestión del tráfico rodado y disminuyendo el impacto medioambiental de ese transporte. La iniciativa puede recibir ayudas estatales que sean compatibles con la normativa de la UE.

El proyecto "Fres Mos" pretende absorber entre un tres y un cinco por ciento del tráfico por carretera que atraviesa la parte occidental de los Pirineos. Se prevé que el proyecto reduzca ese tráfico en unos 40.000 camiones al año y que esta cifra se duplique en el transcurso de un lustro.

La Comisión ha considerado que la ayuda estatal concedida por Francia y España es compatible en este caso con el mercado interior, debido a su importante contribución a la estrategia de la UE en favor del desarrollo de una red de Autopistas del mar y a su limitado impacto en la competencia y en el comercio dentro de la Unión.

FELIPE GONZÁLEZ, PRESIDENTE DEL GRUPO DE "HOMBRES SABIOS" ABOGA POR EL TRANSPORTE EN FERROCARRIL

Felipe González, presidente del grupo de reflexión sobre el futuro de Europa después de 2020, comentó el pasado viernes 5 de febrero, durante la recogida del premio europeo de ferrocarril, por su contribución a la modernización del sistema de transporte español, que el ferrocarril era la respuesta perfecta para responder al reto de hacer más verdes el transporte de pasajeros y de mercancías.

Felipe González, ex presidente del gobierno español, decidió, en la década de 1980, para impulsar la economía española, hacer grandes

inversiones en infraestructuras de alta velocidad.

El grupo de reflexión de "hombres sabios", presidido por González desde diciembre de 2008, está integrado por personalidades destacadas y fue creado tras la cumbre de 14 de diciembre de 2007 con la finalidad de identificar las cuestiones clave que la UE pudiera enfrentar en el futuro así como la forma de abordarse. Este grupo se reúne mensualmente y está elaborando un informe final, que será presentado a los líderes de la UE en su cumbre de junio, y que se espera que influya la nueva estrategia 2020 de la UE. Dicho grupo de reflexión ha pedido a la Comisión que reconozca el papel del transporte como "la columna vertebral" de la economía europea.

SIIM KALLAS NUEVO COMISARIO DE TRANSPORTES

El pasado 9 de febrero el Parlamento aprobó el nuevo colegio de Comisarios, siendo el estonio Siim kallas el nuevo comisario de Transportes y Vicepresidente de la Comisión Europea. En su audiencia parlamentaria previa a su aprobación por el Pleno como nuevo Comisario, Kallas defendió la libertad de movimiento en Europa y el transporte como contribución fundamental a dicha libertad. Bajo el lema de la "descarbonización" del transporte, defendió un transporte que combinara estándares ambientales y sociales con la competitividad de las empresas.

LA COMISION LANZA UNA VENTANILLA ÚNICA PARA LAS AUTOPISTAS DEL MAR

El pasado 10 de febrero inició su andadura el servicio de información de ventanilla única sobre los programas europeos de financiación de proyectos de autopistas del mar. Este nuevo servicio facilitará la participación en los programas de este tipo, que actualmente se encuentran vigentes, como por ejemplo, el Marco Polo II y TEN-T (Redes Transeuropeas de Transportes). Además, se podrá encontrar información relativa a otras iniciativas relacionadas, como son las ofertadas por el Banco Europeo de Inversión, los Fondos Estructurales y el Instrumento Europeo de Vecindad y Asociación.

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).

Esta nueva herramienta, respaldada por el Coordinador de Autopistas del Mar, D. Valente de Olivera, será gestionada conjuntamente por la Agencia Ejecutiva de Redes Transeuropeas de Transporte y por la Agencia Ejecutiva para la Competitividad e Innovación. Para más información, consultar el sitio web de la iniciativa.

LA COMISIÓN EUROPEA ACOGE FAVORABLEMENTE EL ACUERDO INTERNACIONAL SOBRE LOS AUTOMÓVILES ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS

La Comisión Europea acogió satisfactoriamente la aprobación, por Naciones Unidas (ONU), de la primera reglamentación técnica internacional sobre la seguridad de los automóviles, tanto eléctricos como híbridos. Esta histórica decisión facilitará la pronta introducción de vehículos eléctricos seguros y limpios en la UE.

Normalmente, los vehículos eléctricos funcionan a muy alto voltaje, por lo que es necesario que estén equipados para hacer frente al riesgo de descargas eléctricas. En este sentido, el Reglamento revisado de la ONU garantiza la seguridad de los coches eléctricos estableciendo cómo deben protegerse los usuarios de las partes de alto voltaje y garantizando que los usuarios no entren en contacto con los cables de alta tensión.

El Reglamento ha sido acordado dentro del Acuerdo de 1958 de la UNECE (United Nations Economic Commission for Europe), por lo que los fabricantes de automóviles podrán vender sus vehículos no sólo en la UE, sino también en otros mercados, como Corea del Sur, Japón y Rusia. El reconocimiento mutuo de las homologaciones entre las partes contratantes del acuerdo de 1958 será posible tan pronto como se aplique el Reglamento. Esto simplificará la comercialización de coches eléctricos y reducirá los costos significativamente. La UE y Japón ya han manifestado su intención de incorporar el nuevo Reglamento en sus respectivas disposiciones sobre normas técnicas para los vehículos.

GÄVLE GANA EL PREMIO DE LA SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD DE 2009

El Comisario de Medio Ambiente, Janez Potočnik, presentó, en una ceremonia celebrada en Bruselas, los premios de la

Semana Europea de la Movilidad 2009. Gävle, ciudad costera sueca, ha ganado el primer premio, al ser considerada por un grupo de expertos independientes, como la ciudad que más ha hecho por fomentar iniciativas de movilidad limpia. La ciudad española de León y la croata de Ivanic-Grad han quedado finalistas.

Más de 200 millones de personas de toda Europa participaron en la Semana de la Movilidad de 2009, celebrada entre los días 16 y 22 de septiembre, en 2181 poblaciones europeas. El lema fue "Mejora el clima de tu ciudad", por lo que los actos se centraron en los esfuerzos locales frente al cambio climático. El premio recompensa a la autoridad local que más se haya esforzado por concienciar al público en materia de movilidad sostenible y por aplicar proyectos que fomenten una transferencia hacia un transporte urbano sostenible.

- Ganadora: Gävle. La ciudad costera báltica de Gävle fomentó la Semana de la Movilidad mediante una combinación de actividades tradicionales y de nuevos medios de comunicación social. Entre las actividades se contaron seminarios en los lugares de trabajo para promover el transporte sostenible; chocolate gratuito en la estación central para los viajeros y la carrera ciclista "Gästrikeloppet 2009" en el día sin coches. Gävle también tuvo su propia bloguera en la joven de 20 años Ingrid Bergström Nilsson, que viajó por el condado en transporte público y contó sus aventuras. Gävle también introdujo plazas de aparcamiento especiales para vehículos eléctricos con instalaciones para recargar las baterías y nuevos portabicicletas en las paradas de autobús para fomentar unos traslados activos.

- Finalista: Ivanic-Grad. Esta pequeña ciudad croata destacó por fomentar la movilidad urbana sostenible con un bajo presupuesto. Su programa hizo hincapié en cuestiones generales de movilidad y medio ambiente mediante una serie de jornadas temáticas.

- Finalista: León. Esta ciudad ofreció un programa completo de actividades para fomentar una movilidad urbana sostenible. Al jurado le impresionó sobre todo el grado de cooperación y consulta mantenido con las partes interesadas de la ciudad, tales como

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).

políticos locales, socios comerciales, escuelas y asociaciones sin ánimo de lucro.

EL CESE INSTA A DESARROLLAR UN SECTOR DEL TRANSPORTE ECOLÓGICO Y COMPETITIVO

El CESE (Comité Económico y Social Europeo) aprobó el pasado 17 de marzo de 2010 un dictamen sobre la política europea de transporte en el marco de la Estrategia Europa 2020 y la Estrategia de Desarrollo Sostenible en el que se subraya que la competitividad, la fiabilidad, la fluidez y la rentabilidad del transporte son necesarias para la prosperidad económica de Europa. Sin embargo, el transporte ha sufrido las consecuencias de la crisis y es además, poco sostenible en la actualidad.

Los principales retos que se han de afrontar y los factores que deben integrarse en una política sostenible del transporte son el crecimiento de la urbanización y la demanda de comodidad en los desplazamientos cotidianos, la preservación de una economía basada en el comercio que integre la necesidad de reducir las emisiones, y la comprensión y adhesión de la población y los agentes económicos para contribuir a la aplicación de nuevas políticas y comportamientos en el ámbito de la movilidad.

La futura política europea de transporte debe perseguir cuatro grandes metas: el fomento de modos de transporte con bajas emisiones de carbono, la eficiencia energética, la seguridad e independencia del abastecimiento, y la lucha contra la congestión del tráfico. "Es necesario que tanto los entes locales como los Estados miembros pongan en marcha medidas concretas, señaló el ponente. La UE dispone de medios de actuación, ya sean actos legislativos u orientación de los fondos de cohesión y desarrollo regional, nuevas orientaciones de la red transeuropea de transporte, o intervenciones del Banco Europeo de Inversiones".

En el dictamen del CESE se proponen soluciones simples que pueden tener un efecto directo, rápido y tangible en los costes (por ejemplo, elegir la opción de transporte más ecológica, recuperar vías férreas abandonadas, mejorar las instalaciones de transporte intermodal que ya existan), junto con una serie de decisiones políticas más enérgicas que impliquen una mayor inversión financiera.

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 COMISIÓN TOMA IMPORTANTES MEDIDAS PARA OPTIMIZAR EL USO DEL ESPACIO AÉREO EUROPEO

La Comisión Europea adoptó, el pasado 25 de marzo, un reglamento de gestión de las rutas del tráfico aéreo para optimizar el uso del espacio aéreo disponible. El nuevo reglamento es un paso importante en la aplicación de la función de gestión de la red europea prevista por el paquete "Cielo Único II".

En la actualidad, la gestión del tráfico aéreo no está sujeta a ninguna norma europea. Dentro del marco de la Convención Internacional de Eurocontrol para la Cooperación de la Seguridad Aérea, está en funcionamiento una unidad central de gestión de las rutas de tráfico aéreo a nivel europeo (Organismo Central de Gestión de las Redes de Tráfico Aéreo de Eurocontrol), aunque esta organización sólo coopera, en base a procedimientos voluntarios, con las unidades de gestión de las rutas aéreas de los diferentes Estados miembros. De ello se deduce una falta de coherencia entre las medidas de gestión de las rutas aéreas previstas a nivel europeo y las operaciones de vuelo real, lo que no permite la optimización del uso del espacio aéreo.

El reglamento adoptado por la Comisión impone la implementación de procedimientos para la planificación de los vuelos y para la utilización del espacio aéreo disponible en todas las etapas del vuelo, de manera que se pueda conseguir una mejor armonización de los planes de vuelo y de las franjas horarias en los aeropuertos y un mejor intercambio de información entre los organismos aeroportuarios y los gestores de las rutas aéreas.

Para obtener más información sobre el cielo único europeo, véase:

http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/single_european_sky_en.htm

NEGOCIACIONES SOBRE EL ACUERDO DE SEGUNDA FASE DEL TRATADO «CIELOS ABIERTOS»

El pasado 25 de marzo, negociadores de la UE y de EEUU alcanzaron un acuerdo preliminar para la segunda fase del acuerdo «Cielos Abiertos». Según palabras del Comisario de Transporte y Vicepresidente de la Comisión, el estonio Siim Kallas, con el borrador de acuerdo tanto la UE como los EEUU incrementarán la cooperación en materia de regulación y eliminarán las barreras que dificultan el acceso al mercado de la aviación.

A pesar del éxito del anterior acuerdo de 2007, éste no cubría un tema esencial como es el de las reformas de la propiedad de las aerolíneas ni de las reglas de control. Por esta razón la UE comenzó las negociaciones para el nuevo tratado en mayo de 2008 con vistas a conseguir la aprobación durante este año 2010.

El borrador de acuerdo establece una serie de incentivos para impulsar la reforma; cuando los Estados Unidos modifique su legislación para permitir a los inversores europeos la posibilidad de tener la mayoría de la propiedad de las líneas estadounidenses, la UE hará lo propio con la legislación comunitaria ofreciendo, además, derechos adicionales de acceso al mercado europeo a las líneas americanas. Asimismo, el borrador realiza avances en cuestiones ambientales (incentivos a la descarbonización, impulso a las tecnologías 'verdes', etc.), seguridad (mejora en la coordinación de respuestas a amenazas) y derechos laborales de los empleados de las compañías aéreas.

Se espera que el nuevo acuerdo suponga para las empresas un aumento en los beneficios de hasta 12 mil millones de euros y la creación de unos 80.000 nuevos puestos de trabajo. Por su parte, la Presidencia española pretende que este acuerdo se apruebe en el Consejo de Ministros de Transporte del próximo junio.

UN INFORME APOYA LA MODIFICACIÓN DE LA EUROVIÑETA

En julio de 2008 la Comisión Europea propuso una revisión de la vigente Directiva Euroviñeta para desarrollar un sistema de precios por el

uso de infraestructuras que internalizara el impacto ambiental negativo del tráfico rodado de mercancías, en especial el ruido y la contaminación. Las negociaciones de esta modificación están bloqueadas por algunos Estados miembros y europarlamentarios que no consideran oportuno un aumento de costes en el sector del transporte.

Un estudio del Instituto de Estudios de Prospectiva Tecnológica de la Comisión Europea subraya que la "tarificación verde" a los vehículos de mercancías por la contaminación que producen, supondría un aumento insignificante en los precios finales para el sector.

El informe muestra que 20-30% de los costes externos pueden absorberse por los operadores en la forma de una mejora de la eficiencia y tecnología. Incluso si los costes totales fueran repercutidos a los usuarios de los servicios de transportes tendría una muy pequeña repercusión en los precios finales, según el informe. Por otra parte, la introducción de la Euroviñeta modificada reduciría emisiones de CO2 y el consumo de combustible en un 8% en dicho sector del transporte. El informe afirma que si se produce un aumento medio de un 3% de los costes se produciría en contrapartida una disminución de 13,5 mil millones de toneladas-kilómetro en transporte por carretera.

La internalización de los costes de tráfico de mercancías a nivel de la UE supondría un beneficio neto de 1,8 mil millones anuales; si se extendiera a los vehículos de pasajeros el beneficio neto ascendería a 2,3 mil millones. Los beneficios, según el informe, superarían el limitado impacto negativo sobre los operadores de transportes.

Para acceder al documento:

http://ftp.jrc.es/EURdoc/JRC54766_TN.pdf

IMPULSO AL CIELO UNICO EUROPEO

En la conferencia de alto nivel sobre aviación, que tuvo lugar los pasados 25 y 26 de febrero bajo los auspicios de la Comisión y de la Presidencia Española, todas las partes interesadas en el ámbito de la aviación europea acordaron apoyar la implementación

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).

para 2012 del Cielo Único Europeo, cuyo segundo paquete de medidas fue aprobado el pasado mes de noviembre de 2009 por Consejo y Parlamento. A través de la adopción de la Declaración de Madrid, los participantes de la Conferencia acordaron trasladar las prioridades del Cielo Único Europeo en acciones concretas:

1. Nuevo marco regulador basado en la gobernanza eficiente
2. Estándares más elevados de seguridad
3. Tecnología más avanzada
4. Mayor integración de la infraestructura (bajo una aproximación “puerta a puerta”)
5. Factor humano (mayor importancia del diálogo social)

OTRAS NOTICIAS

RESULTADOS DEL CONSEJO INFORMAL DE TRANSPORTES DE LA CORUÑA

Tras el Consejo informal de Ministros europeos de Transporte celebrado el pasado 12 de febrero en La Coruña, el Ministro español de Fomento, José Blanco, expresó su satisfacción por el acuerdo alcanzado sobre la aplicación de nuevas tecnologías para garantizar la seguridad aeroportuaria. Este acuerdo se enmarca en el informe, que sobre este tema, la Comisión presentará próximamente. El Ministro español destacó que estas medidas se llevarán a cabo respetando siempre la intimidad, la salud y demás derechos.

El otro gran tema tratado durante la reunión fue el de la movilidad urbana. A este respecto, José Blanco destacó la necesidad de implantar planes sostenibles y coordinar todos los niveles de la administración pública y por ello, adelantó que los resultados de este debate se someterán a una futura Conferencia Sectorial de Transportes con las Comunidades Autónomas y la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP).

A FONDO

1. AUDIENCIA PÚBLICA SOBRE LA ESTRATEGIA EUROPEA DE VEHÍCULOS LIMPIOS Y EFICIENTES

a) INTRODUCCIÓN:

La Comisión está trabajando en la elaboración de una estrategia sobre vehículos limpios y eficientes para promocionar la competitividad, la creación de empleo y la protección del mercado interior. Para ello organizó el pasado 11 de marzo una audiencia pública sobre dicho tema y así recabar la opinión de los interesados.

Documentos de rabiosa actualidad como la “Estrategia UE 2020” ponen de manifiesto el firme compromiso que la UE ha adquirido con la protección del Medio Ambiente. En este caso, uno de los principales retos a los que se enfrenta la Unión es el de cumplir, para 2020, el objetivo de reducir las emisiones de gases efecto invernadero a un 20% así como aumentar hasta el 20% la cuota de consumo de energía proveniente de fuentes renovables. Así pues, y siendo consciente del importante papel que la descarbonización del transporte puede desempeñar en la consecución de estas metas, la Comisión Europea convocó el pasado 11 de marzo una audiencia pública en la que gobiernos regionales y representantes de asociaciones de productores del ramo y de organizaciones ecologistas expusieron sus propuestas sobre las posibles vías para la fomentar la sostenibilidad de dicho sector.

Durante la audiencia, todas las intervenciones se basaron en los dos últimos documentos publicados al respecto por la Comisión. El primero es la ya mencionada Estrategia “Europa 2020”. El segundo es el informe de seguimiento del denominado proceso “CARS21”, una iniciativa de la Comisión, lanzada en 2005, en la que se emiten recomendaciones dirigidas a la industria europea de la automoción para la adopción de reformas a corto, medio y largo plazo, con el objetivo de crear empleo y mejorar la competitividad. Todo ello asegurando el respeto al medio ambiente y la accesibilidad del consumidor a los productos.

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).

b) INTERVENCIONES:

- CLEPA: Asociación Europea de proveedores del automóvil (<http://www.clepa.eu>)

En opinión de dicha asociación, la UE debería impulsar el desarrollo de nuevas tecnologías de propulsión en tres campos; las baterías eléctricas, los motores y los carburantes. Tal y como afirmó el representante de CLEPA, el futuro es de los coches eléctricos pero admiten que contar con que dicho sector esté plenamente desarrollado a corto plazo no es realista. En lo que respecta a los coches híbridos, el representante de CLEPA afirmó que no cree que vayan a tener futuro.

Volviendo al vehículo eléctrico, el ponente explicó que el punto clave está en desarrollar un sistema de almacenamiento de energía lo más eficiente posible. En este sentido se están realizando muchos avances, aunque no los suficientes, en procesos basados en el hidrógeno. Desde su punto de vista, lo mejor a corto plazo es intentar conseguir un equilibrio entre los coches convencionales y los eléctricos mediante medidas de fomento de tipo fiscal. Por último, añadió que dichas iniciativas deberían estar gestionadas por las autoridades regionales y coordinadas a nivel europeo, obviando por completo al nivel nacional.

- Asociación Europea del Hidrógeno: <http://www.h2euro.org/category/home>

Dicha organización promueve la implantación de tecnologías del hidrógeno en todo tipo de aparatos y mecanismos de uso convencional. La representante de esta asociación apuesta por intentar conseguir un equilibrio entre los coches de batería de combustible (fuel cell cars) y los coches eléctricos. Asimismo reclamó la existencia de un marco europeo de coordinación.

- e-BIO: (Asociación del bioetanol, <http://www.ebio.org>)

En lo que respecta a los biocombustibles, el ponente pidió la eliminación de las barreras burocráticas de que impiden el desarrollo y uso de dichos carburantes. Para ello pidió el cambio del Anexo I de la Directiva de Calidad de los

Combustibles y la eliminación del límite del 10% para el etanol. También reclamó una política activa por parte de la UE para adaptar los motores de los coches al uso de biocombustibles.

- EUROELECTRIC: (Electricity for Europe: <http://www.eurelectric.org>)

El representante de la Industria europea de la electricidad destacó el gran papel que el coche eléctrico puede jugar a la hora de reducir los gases de efecto invernadero, aumentar la eficiencia energética, impulsar la competitividad europea y disminuir la dependencia del petróleo. En este sentido, no ven ningún obstáculo para que la UE lance una estrategia de fomento de este tipo de vehículos ya que las tecnologías actuales posibilitan que recargar el coche ya no sea un problema. Por esta razón ha pedido que se estandaricen los puntos de carga en toda Europa.

- GOING ELECTRIC: Asociación Europea de Vehículos de Batería Eléctrica (<http://www.going-electric.org>)

El representante de la Asociación Europea de Vehículos de Batería Eléctrica pidió que se promuevan economías de escala en la producción de coches eléctricos ya que produciendo en mayores cantidades el coste final será menor.

- EUROBAT (Asociación de industrias manufactureras de baterías de automóviles <http://www.eurobat.org>)

Solicitaron la estandarización de los sistemas de fabricación de baterías para los vehículos eléctricos.

- SHECCO:

Shecco es una consultoría que trabaja con empresas que llevan a cabo proyectos sobre tecnologías respetuosas con el Medio Ambiente. El representante de Shecco recordó las barreras que actualmente impiden el desarrollo del vehículo eléctrico y, al igual que la mayoría de los ponentes, reclamó a la UE que se involucre en su eliminación. Las barreras detectadas por su organización son:

o Infraestructura para la fabricación de vehículos: Reclaman una política europea de creación y estandarización de puntos de carga.

o Baterías: Shecco considera que sería necesaria más financiación para investigación tecnológica en este campo.

o Emisiones de CO2: Piden una nueva fijación de objetivos en cuanto a reducción de emisiones de tal forma que la revisión de estas metas supongan de por sí un incentivo para el desarrollo del coche eléctrico.

o Impulsar la aceptación del vehículo eléctrico en el mercado: Con medidas tales como el etiquetado para coches silenciosos.

o Coordinar las acciones entre todos los agentes interesados, públicos y privados.

o Hacer cambiar la postura del consumidor ante el coche eléctrico.

- Transport and Environment (<http://www.transportenvironment.org>)

T&E es una asociación sin ánimo de lucro ni afiliación política cuyo fin es promover una política de transporte basada en los principios del desarrollo sostenible y de eficiencia en el uso de los recursos energéticos. Dicha asociación pidió a los representantes de la Comisión lo siguiente:

o Que fomenten la diversidad de los medios de transporte mediante incentivos económicos, tanto positivos (subvenciones y ayudas) como negativos (ecotasas).

o La creación de políticas contando con las expectativas y deseos del ciudadano de a pie.

o La estandarización de todas las normativas de emisiones de CO2.

o La eliminación por completo el uso de combustibles fósiles.

o Incentivos a la producción y uso de vehículos eléctricos.

o Promover la libertad de elección del consumidor con medidas que garanticen el derecho a la información de los usuarios.

- GREENPEACE: (<http://www.greenpeace.org/eu-unit>)

-

Los representantes de Greenpeace consideran que, a pesar de que el vehículo eléctrico no es la panacea, sí que supone un buen aporte para la consecución de una economía libre de carbono. Asimismo, son partidarios de la modificación de la legislación comunitaria sobre vehículos. Por último, añadieron que los esfuerzos y sacrificios para la adaptación a los

nuevos tiempos no deben ser realizados por los consumidores sino por la industria.

- Intergrupo sobre la crisis del sector automovilístico en el Comité de las regiones:

La directora de este intergrupo, creado en el seno del Comité de las Regiones, reafirmó el compromiso de dicha Institución con la grave crisis por la que están pasando muchas regiones europeas cuyas economías son altamente dependientes del sector de la automoción. Así pues, este departamento se encuentra actualmente trabajando en la búsqueda de soluciones relacionadas con nuevos incentivos para las empresas, en fomento de inversiones de I+D+I y en medidas que buscan la estandarización para facilitar la movilidad transfronteriza.

- Oficina de la región de west Midlands en Bruselas:

La importancia de dicha región en el sector automovilístico británico es grandísima ya que la mitad de la producción del Reino Unido se concentra en dicha región, hecho por el cuál su economía se ha visto especialmente golpeada por la crisis financiera.

Desde su punto de vista, son de urgente necesidad tres medidas:

- Que las administraciones regionales se cercioren de que las empresas locales aprovechen lo máximo posible los programas europeos.

- Mejorar los mecanismos de coordinación y de intercambio de buenas prácticas entre los diferentes agentes europeos, tanto públicos como privados.

- Ampliar el control de las emisiones de CO2 a los procesos de fabricación de los materiales de construcción.

2. "DESCARBONIZACION" DEL TRANSPORTE

El pasado 23 de marzo tuvo lugar una conferencia en el marco de la Semana Europea de la Energía Sostenible un seminario sobre la "descarbonización" del transporte (no emisión de carbono y no utilización de combustibles

fósiles). El seminario estuvo organizado por la revista *European Voice*. La primera intervención corrió a cargo del profesor universitario David King, de la Universidad de Oxford. En 2004, el transporte fue el responsable del 13% de las emisiones de CO₂, correspondiendo a 6,4 gigatoneladas de CO₂. Dentro de estas cifras, el 45% fue resultado de los vehículos (coches y furgonetas), el 23% a causa del transporte de mercancías, el 5 % a causa de los autobuses, el 10% por el transporte marítimo, el 2% por el tráfico ferroviario, el 7% por la aviación internacional y el 5% por la aviación interna. El transporte es el sector que más posibilidades tiene de "descarbonización". Para ello, no se puede recurrir sólo a una medida, sino a un conjunto de medidas. Existen iniciativas a corto (por ejemplo biocombustibles), medio (segunda generación de biocombustibles) y largo plazo (electricidad e hidrógeno). Para ello es necesario un compromiso político: reducción de emisiones, mejora de la gestión del tráfico (reducción de la congestión), integración del transporte en el diseño urbano, mejora de las políticas de cambio de conductas, incentivos para tecnologías de baja emisión de carbono y la mejora de las políticas actuales sobre por ejemplo, biocombustibles.

El Director General Adjunto de la DG MOVE de la Comisión Europea, Zoltan Kasatzai, afirmó que el transporte debía llegar al 100% de descarbonización en 2050. Sin embargo, declaró que el transporte también debía atender al mercado interior, a la infraestructura, a la tecnología, gestión del tráfico, TICS, elementos sociales y barreras administrativas. El transporte es inevitable, pero puede lograr la descarbonización en todos sus medios y dentro de cada uno de los mismos.

Michael Nielsen de IRU (International Road Union), afirmó que en el sector de la carretera ya ha habido una importante reducción de emisiones de CO₂ (36% en los últimos 30 años) y que quieren reducir otro 30% en 2030. Para ello insistió en medidas relacionadas con la formación a los conductores, uso de TICs, limitación de la velocidad, gestión del tráfico y el recurso al transporte público.

Mathew Ledbury, representante de la CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies), afirmó que el transporte ha aumentado sus emisiones desde

los 90. Se han hecho esfuerzos pero el problema radica en el precio, no existe una internalización de precios. El transporte es barato y la gente no paga lo que el transporte cuesta en realidad, por lo que no toma la decisión de movilidad menos contaminante.

El representante del sector aéreo, Association of European Airlines (AEA), afirmó que según sus datos, la aviación era responsable del 2-3% del CO₂ debido a la acción humana. Declaró que su sector está llevando a cabo una política de contención de emisiones a través de la tecnología y la gestión del tráfico.

Martin Rocholl, representante de la European Climate Foundation, subrayó que todos estaban de acuerdo en la descarbonización pero no existía unanimidad en la manera de llevarla a cabo. Para ello: será necesario que la electricidad sea 100% libre de carbono, que se aumenten los estándares de eficiencia de los combustibles (mínimo 95 gramos/kilómetro en 2020) y que la internalización de costes externos sea real, ya que es una medida fundamental.

3. SEMINARIO SOBRE EL TRANSPORTE URBANO

El pasado 25 de marzo, en el marco de la Semana Europea de la Energía Sostenible, tuvo lugar un seminario, organizado por la Comisión Europea, sobre el transporte urbano.

Jose Luis Cachafeiro, Secretario General de Transporte del Ministerio de Fomento:

El Sr. Cachafeiro considera que las políticas europeas de transporte deben dirigirse a encontrar modos de transporte alternativos al vehículo privado. Para ello hay que hacer dos cosas: implementar las medidas de forma coordinada por parte de las todas las administraciones públicas y posicionar al ciudadano como centro de todas las iniciativas de políticas urbanísticas y de transporte.

Así pues, destacó que la Presidencia Española haya querido incluir desde un primer momento a la política de transporte en los debates del Consejo. El Sr. Cachafeiro quiso también hacer referencia a las 20 medidas propuestas por el Plan de Acción de Movilidad Urbana de la Comisión, del cuál destacó contribuye en gran medida a la sostenibilidad y la calidad de vida,

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).

respetando a su vez el principio de subsidiariedad. Asimismo, el Secretario General de Transportes español quiso adelantar las líneas generales del proyecto de conclusiones sobre dicho documento que la Presidencia propondrá para el Consejo de junio. Los puntos sobre los que versará este Proyecto de Conclusiones son:

- La configuración de Planes de Movilidad Específicos para las empresas.
- Mejorar la coordinación de las redes de infraestructuras.
- Potenciar el uso del transporte no motorizado así como el mercado de vehículos eléctricos e híbridos.
- Acelerar la implantación de centros de transportes y de logística para mejorar el transporte de mercancías en áreas metropolitanas.
- Refuerzo de política de seguridad vial en las áreas urbanas.
- Contar con un observatorio comunitario para plataforma de difusión de buenas prácticas, experiencias y conocimientos.
- Aumentar y mejorar las campañas de formación y sensibilización para la movilidad segura, creando a su vez cauces adicionales para el uso del vehículo privado.
- La creación de un marco de coordinación entre las administraciones públicas para la implementación de medidas.
- Incrementar las medidas para minimizar impactos acústicos.
- Identificar las mejores iniciativas de soporte financiero para las ayudas.

A modo de conclusión, el Sr. Cachafeiro quiso añadir que estamos ante la oportunidad de dar un salto cualitativo en la movilidad urbana gracias, en primer lugar, al Plan de Acción de la Comisión y, en segundo lugar, a la existencia de consenso entre los proyectos de la Presidencia y de la Comisión.

Brian Simpson, Presidente de la Comisión parlamentaria de transportes:

El representante del Parlamento en la conferencia apostó por articular todas las iniciativas alrededor de las preferencias y necesidades del ciudadano. Asimismo destacó el problema que a día de hoy supone la subsidiariedad para programar e implementar políticas conjuntas. Por ello afirmó que es

necesario trabajar con las autoridades locales que son las que más en contacto están con el ciudadano y con las empresas.

En lo que respecta a las iniciativas sobre transporte público y transporte no motorizado, el Sr. Simpson recordó la necesidad imperiosa de apoyo financiero por parte de la UE y los Estados miembros.

Sir Albert Bore, Ponente de movilidad urbana del Comité de las Regiones:

En opinión del Sr. Bore, la movilidad urbana se basa en tres pilares, a saber:

- Factores económicos:
El 70% de la población vive en áreas urbanas, las cuales aportan alrededor del 85% del PIB comunitario. La competitividad de las áreas urbanas está siendo amenazada por la congestión del transporte, causando retrasos y mayores costes.
- Respeto al Medio Ambiente:
La polución producida por el transporte urbano que puede ser un gran obstáculo para los objetivos 20-20-20 ya que el transporte motorizado es la fuente del 40% de los gases "efecto invernadero" GHG y del 70% de otros agentes contaminantes.
- La Cohesión social: Si introducimos sistemas de transporte más eficientes mejoramos también la calidad de vida de la población a todos los niveles, incluido el sanitario.

En lo que respecta a los roles y responsabilidades de las administraciones públicas relacionados con la subsidiariedad, el Sr. Bore afirmó que las estrategias de transporte seguirán siendo competencia de las autoridades locales y que debe seguir siendo así. En su opinión, el valor añadido de la intervención comunitaria está perfectamente resumido en el Plan de Acción presentado por la Comisión, del que resaltó los siguientes puntos:

- Apoyo a las autoridades locales y regionales a desarrollar planes de movilidad urbana.
- Oportunidades de desarrollo de asociaciones y acuerdos publico-privados.
- Mejora en los programas de intercambio de buenas prácticas, especialmente en el campo de los derechos de los consumidores.
- Ayuda a los sistemas de transporte inteligente.

- Apoyo a la investigación e innovación en tecnologías de transporte limpio.

Asimismo, el ponente aseveró que se deben tratar todos estos temas desde una perspectiva integrada llevando a cabo planes con efectos en el largo plazo e implementados siempre a través de acuerdos público-privados. En el apartado de financiación, el Sr. Bore apoyó los sistemas de cofinanciación.

Por último, se mostró favorable crear un Marco de "banderas verdes" (Green flag scheme) para la demarcación de áreas urbanas con bajos niveles de polución, congestión urbana o que hayan tenido éxito a la hora de cambiar el comportamiento de los ciudadanos en el uso de medios de transporte.

Angelika Pothe-Mogele, Directora de Políticas del Consejo de las Municipalidades y Regiones europeas:

El portavoz de este organismo afirmó que los problemas de eficiencia de las políticas europeas de transporte no tienen nada que ver con su contenido sino con la forma en la que están siendo implementados. Asimismo, animó a las autoridades locales para que sean capaces de llevar a cabo planes sobre el fomento de tecnologías inteligentes y de programas de intercambio de buenas prácticas. Por último, señaló la importancia de mantener el contacto con el ciudadano para dar mejor respuestas a sus necesidades.

Bernard Ensink, Secretario General de la Federación Europea de Ciclistas:

Como representante de los ciudadanos europeos que eligen a diario este medio de transporte, el Sr. Ensink pidió hacer más hincapié en las posibilidades que ofrecen las bicicletas para ayudar a la consecución de los objetivos comunitarios en materia de reducción de emisiones.

En lo que respecta a temas de urbanismo, reclamó reconstruir las ciudades y hacerlas más sostenibles y aptas para los ciudadanos. Asimismo pidió la toma de medidas para reducir la dependencia del petróleo restringiendo, por ejemplo, el acceso de coches contaminantes a las ciudades.

Hans-Werner Franz, Presidente de las Autoridades Metropolitanas europeas de Transporte:

El ponente recalcó la necesidad de un transporte local integrado y coordinado. Así pues, mostró que está más que probado que las autoridades no están haciendo lo que deberían a la hora de fomentar un transporte público eficiente y buscar alternativas a la economía del carbono. Así pues, pidió a las autoridades públicas que se centren en medidas de concienciación a la población para el uso del transporte público así como en ir a pie o en bicicleta. En lo relativo a la financiación, señaló la necesidad de corregir los precios del transporte público para hacerlo abordable a todos los bolsillos.

CONVOCATORIAS

1. CUARTA CONVOCATORIA MARCO POLO II PARA EMPRESAS DE TRANSPORTES

La Comisión ha publicado la cuarta convocatoria del programa Marco Polo II cuyo fin es ayudar a las empresas a introducir servicios que trasladen mercancías de la carretera a otros modos de transportes más sostenibles como la navegación de corta distancia, ferrocarril o vías navegables. Se cofinanciarán proyectos que demuestren servicios viables de transportes sin recurrir a la carretera, que sobrevivan en el mercado tras haber recibido financiación.

La convocatoria está abierta para cinco tipos de acciones:

1. Acciones de cambio modal: que supongan un cambio modal, de la carretera a navegación de corta distancia, ferrocarril, vías navegables o una combinación de modos de transporte.
2. Acciones catalizadoras cuyo fin es acabar con barreras estructurales de mercado en el transporte europeo de mercancías
3. Acciones relativas a la autopistas del mar: que supongan un cambio modal de la carretera a navegación de corta distancia o una combinación de navegación de corta distancia con otros modos de transportes, ofreciendo un servicio de transporte marítimo intermodal de alta frecuencia y, preferentemente, promocionando el uso de los modos de transportes más sostenibles, como vías navegables, ferrocarril para el transporte 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).

mercancías en hinterland y servicios integrados puerta a puerta.

4. Acciones para evitar tráfico que integren transporte en la producción logística reduciendo la demanda de transporte de mercancías por carretera, con un impacto directo en emisiones.

5. Acciones de aprendizaje común que promoverán la mejora de la cooperación y el reparto del know-how entre los interesados en el sector logístico de transporte de mercancías.

El presupuesto es de 64 millones de euros para 2010. Una sola empresa puede presentar una propuesta y los umbrales han bajado facilitando la participación a las PYME. Empresas públicas dedicadas a actividades económicas según su legislación nacional pueden participar.

La fecha de entrega de proyectos es el 18 de mayo de 2010.

Para más información:

http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/calls/2010docs_en.htm

2. CONVOCATORIA DEL PROGRAMA "ENERGÍA INTELIGENTE EUROPA"

Se acaba de publicar la convocatoria 2010 del programa Energía Inteligente Europa.

Los objetivos estratégicos del Programa "Energía Inteligente para Europa", que en su convocatoria 2010 cuenta con un presupuesto que asciende a 104 millones de euros, de los cuales 56 millones están destinados a proyectos de promoción y difusión, son reforzar la cohesión económica y social y favorecer el desarrollo sostenible en el ámbito energético, mediante el apoyo financiero a medidas que contribuyan de manera equilibrada a los objetivos de seguridad del abastecimiento energético, competitividad y protección del medio ambiente.

Los proyectos se podrán presentar hasta mediados de junio de 2010, con una financiación del 75% de los costes del proyecto que deberá estar compuesto como mínimo, por tres socios de tres países miembros (más Islandia, Noruega, Liechtenstein y Croacia).

El programa financia proyectos encuadrados en cuatro componentes como la eficiencia

energética, fuentes de energía renovable e iniciativas integradas que combinen varios de estos elementos. **En el apartado del transporte, existe una prioridad llamada STEER, transporte eficiente**, que financiará acciones para aumentar la eficiencia energética en la distribución de las mercancías, acciones de apoyo al desarrollo de una conducción eficiente desde un punto de vista energético, acciones para desarrollar auditorías y certificación de políticas urbanas de movilidad y acciones para la promoción del desplazamiento a pie y en bicicleta. Además, se financiarán acciones de formación para el personal en agencias regionales y locales e iniciativas para promocionar que agencias locales y regionales existentes ofrezcan nuevos servicios relacionados con aspectos energéticos del transporte-.

Información en Agencia Andaluza de la Energía

http://www.agenciaandaluzadelaenergia.es/agenciadelaenergia/nav/com/contenido.jsp?pag=/contenidos/noticias/noticias2010/Marzo_10/energia_inteligente

Página principal UE
http://ec.europa.eu/energy/intelligent/call_for_proposals/index_en.htm

Quien puede solicitar proyectos

- Cualquier organismo público o privado establecido en la UE, Noruega, Islandia, Liechtenstein y Croacia.
- Organizaciones Internacionales.
- Individuos no pueden presentar propuestas.

Pueden hacerse consultas en los puntos nacionales de contacto o en los contactos de la Web del Programa. La fecha límite de entrega es el 24 de junio.

Hay una herramienta en la web para búsqueda de socios o de ideas de proyectos (<http://www.managenergy.net/submenu/Sps.htm>)

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