

## LUNES 19 DE ABRIL DE 2010

**PRESIDE: Jerzy BUZEK**

*Presidente*

*(Se abre la sesión a las 17.35 horas)*

### **1. Reanudación del período de sesiones**

**Presidente.** – Declaro reanudado el período parcial de sesiones del Parlamento Europeo, interrumpido el 7 de abril de 2010.

### **2. Aprobación del Acta de la sesión anterior: véase el Acta**

### **3. Preguntas orales y declaraciones por escrito (presentación): véase el Acta**

### **4. Presentación de documentos: véase el Acta**

### **5. Declaraciones por escrito caducadas: véase el Acta**

### **6. Peticiones: véase el Acta**

### **7. Curso dado a las posiciones y resoluciones del Parlamento: véase el Acta**

### **8. Lucha contra el cáncer de mama en la Unión Europea (declaración por escrito): véase el Acta**

**Presidente.** – Declaración por escrito 0071/2009, presentada por los diputados Elizabeth Lynne, Michail Tremopoulos, Livia Járóka y Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, sobre la lucha contra el cáncer de mama en la Unión Europea, ha recogido la firma de más de la mitad de los diputados que integran el Parlamento. Por consiguiente, de conformidad con el artículo 123 del Reglamento, se transmitirá a sus destinatarios y se publicará junto con otros textos aprobados en sesión plenaria el 24 de febrero de 2010. Los nombres de los firmantes se publicarán en el Acta de la sesión.

**Elizabeth Lynne (ALDE).** – Señor Presidente, quiero dar las gracias a todos por haber firmado la declaración por escrito 71 sobre el cáncer de mama.

La mayoría de ustedes saben que el cáncer de mama es la causa más común de muerte en la UE en las mujeres de entre 35 y 59 años, y queremos que los Estados miembros establezcan a nivel nacional programas de detección precoz y unidades especializadas de cáncer de mama, entre otras cosas.

Espero que la firma de esta declaración por escrito sea otro paso adelante que contribuya a garantizar medidas a escala de la UE para poner fin a las graves consecuencias del cáncer de mama.

**Presidente.** – Quiero dar las gracias a nuestra colega diputada y a todos aquellos de ustedes que han firmado esta declaración.

### **9. Inmunidad parlamentaria: véase el Acta**

### **10. Composición de las comisiones y delegaciones: véase el Acta**

### **11. Verificación de credenciales: véase el Acta**

### **12. Posiciones del Consejo en primera lectura: véase el Acta**

### 13. Declaraciones de la Presidencia

**Presidente.** – Antes de comenzar la sesión, quiero decir que hoy acompañamos en el sentimiento a las familias y amigos de las víctimas y a las personas que resultaron heridas en el accidente ferroviario que se produjo la semana pasada en el norte de Italia. Como todos recordamos, fue un accidente ferroviario muy grave.

También quiero dar las gracias a todas Sus Señorías, diputados y personal del Parlamento —muchas personas del Parlamento— por haber asistido y por haber organizado la ceremonia del miércoles de la semana pasada a las 12.00 horas en relación con la catástrofe aérea polaca. El funeral del Presidente de Polonia se celebró ayer, y el funeral del Presidente de Polonia en el exilio se ha celebrado hoy. El miércoles de la semana pasada guardamos un minuto de silencio en memoria de las víctimas de la catástrofe.

Quiero darles las gracias de nuevo por este acto de solidaridad.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Señor Presidente, Señorías, quiero expresarle mi más sincero agradecimiento, señor Presidente, por las condolencias que ha expresado con respecto a las víctimas del accidente que ocurrió en mi región y en mi país, la Provincia Autónoma de Bolzano (Tirol Meridional) la semana pasada. Los habitantes de mi región están consternados por este accidente, que se cobró la vida de nueve personas, en su mayoría jóvenes, y dejó numerosos heridos. Este incidente es todavía más sorprendente si tenemos en cuenta que no se trataba de un tren antiguo, sino de una joya de nuestra región que realizaba una ruta nueva, inaugurada hace tan solo unos años. Este accidente tampoco se debió a un fallo técnico. Fue únicamente consecuencia de un corrimiento de tierras, algo que puede ocurrir en una región montañosa como los Alpes.

Muchas gracias, señor Presidente. Transmitiré sus condolencias a las víctimas y a los ciudadanos de mi país.

(Aplausos)

**Presidente.** – Agradezco la presencia de todas las personas que están hoy en esta Cámara, porque hemos tenido que superar enormes problemas de transporte para llegar a Estrasburgo. No todo el mundo ha conseguido llegar hasta aquí. Hace unos minutos ha terminado una reunión extraordinaria de la Conferencia de Presidentes. Los presidentes de los grupos políticos tienen propuestas concretas para ustedes, que han sido acordadas y refrendadas por los presidentes de todos los grupos políticos. En esencia, estas propuestas vienen a decir que el jueves no se celebrará la sesión plenaria, por lo que no habrá orden del día para el jueves. No obstante, el jueves y el viernes los diputados podrán firmar la lista de asistencia y trabajar como lo hacen habitualmente. No habrá sesión plenaria ni orden del día, pero sin duda, nuestra obligación es trabajar, y aquellos que firmen la lista de asistencia el jueves y el viernes recibirán el trato habitual, como suele ocurrir los jueves y los viernes.

Asimismo, quiero subrayar que esta semana no se celebrarán votaciones en sesión plenaria o en comisión, si se celebran reuniones de comisión. Podrán celebrarse reuniones de comisión, incluso el jueves, pero sin celebrar una votación. Eso es lo que hemos decidido. El motivo de esta decisión es que no todos nuestros colegas diputados han podido llegar hasta aquí —físicamente—, y no podemos privarlos del derecho a participar en este período parcial de sesiones. Así que esto no tiene nada que ver con el quórum, porque probablemente haya quórum, sino con el hecho de que no todos han podido asistir al período parcial de sesiones. Postergar las votaciones no es serio desde el punto de vista jurídico de nuestras obligaciones para con el Consejo. Las votaciones son importantes, y por ello las retrasaremos dos semanas, con lo que se celebrarán durante el período parcial de sesiones de mayo en Bruselas. Desde el punto de vista de nuestro trabajo con el Consejo de Ministros, y de los acuerdos y las segundas lecturas, no hay problema para hacerlo así.

También quiero decir que existe un motivo importante para que los que estamos aquí nos reunamos para debatir, porque mañana hay un punto extraordinario que no habíamos previsto. Este punto, que debatiremos mañana por la mañana, se refiere a la situación actual del transporte en Europa y a sus consecuencias para los ciudadanos europeos. Mañana, durante un debate de dos horas de duración al que asistirá el Presidente de la Comisión, el señor Barroso, queremos plantearnos la situación que hay en Europa, porque la movilidad ha descendido, las líneas aéreas peligran y nos enfrentamos al desempleo en ciudades que albergan grandes aeropuertos y en los que las líneas aéreas europeas podrían desaparecer si no pueden dar servicio a los pasajeros durante muchos días. En consecuencia, se trata de una grave amenaza para todos los ciudadanos de Europa, y por ello el debate de mañana por la mañana tiene una significación determinante. Este punto

del orden del día no se había acordado anteriormente; se trata de un punto totalmente nuevo que se ha añadido a raíz de la difícil situación existente en la Unión Europea, y debemos pensar seriamente en ello. Se debatirán los puntos restantes, a excepción de algunos de los previstos para el jueves.

También quiero informarles de que el 7 de abril de este año recibí una carta del diputado Farage. En su carta, el Copresidente del Grupo Europa de la Libertad y de la Democracia evoca el artículo 6, apartado 3, del Reglamento y presenta una denuncia formal con respecto al incumplimiento del Protocolo sobre los privilegios e inmunidades de la Unión Europea. He remitido para examen la petición incluida en la carta del señor Farage a la comisión competente.

## 14. Orden de los trabajos

**Presidente.** – Se ha distribuido la versión definitiva del proyecto de orden del día, elaborado conforme al artículo 137 del Reglamento por la Conferencia de Presidentes en su reunión del lunes, 19 de abril de 2010. Se han propuesto las enmiendas siguientes:

*(Primera parte de los cambios: véase el punto anterior)*

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Señor Presidente, me gustaría intervenir sobre una cuestión de observancia del Reglamento, para su información. Es agradable que nos felicite por estar hoy aquí. Aunque ha sido difícil, es nuestro trabajo. No es nada especial. Sólo quiero sugerir que la próxima vez nos hagan el trabajo un poco más fácil, proporcionándonos información más rápidamente y respondiendo a nuestros correos electrónicos, para que sepamos lo que puede pasar. Así, quizás aquellos que hoy no están presentes también vengan.

*(Aplausos)*

**Presidente.** – Debo admitir que no alcanzo a entender del todo su observación, señor Leichtfried, porque los diputados han reaccionado muy bien. No obstante, dejemos esta discusión.

**John Bufton (EFD).** – Señor Presidente, quiero manifestar mi acuerdo con el caballero de allí. Sabemos que hay problemas con el tráfico aéreo —claro que lo sabemos, no somos tontos—, pero lo que no entiendo es por qué no se ha llegado a esta conclusión antes de esta tarde. Todos hemos llegado aquí hoy, hay muchas personas en la Cámara y numerosos miembros del personal. Al contribuyente le cuesta millones de libras que todos nosotros estemos aquí, y aun así, deciden cancelarlo instantes antes. Creo que es una equivocación enorme que se haya procedido así.

Creo que hay un número suficiente de personas para votar en esta Cámara. Sabemos que las condiciones son difíciles, pero se supone que esto es un parlamento. Ahora se nos ha dicho que no vamos a votar, pero que podemos venir a debatir cuestiones, a discutir cosas que la mayoría de las veces no significan nada, y después, cuando hay que votar, se nos dice que no podemos hacerlo.

Creo que los contribuyentes británicos se quedarán consternados por ello. En Reino Unido tenemos problemas financieros, estamos recortando servicios, vamos a celebrar elecciones generales, estamos hablando de ahorrar dinero, y aquí estamos desperdiciando dinero de lo lindo. Con toda seguridad ha llegado el momento de cerrar este lugar.

**Presidente.** – Gracias por su observación. Me tomo todos los comentarios muy en serio, pero quiero decirle que todos los grupos políticos y sus representantes han aprobado las modificaciones que voy a proponer.

**Sophia in 't Veld (ALDE).** – (NL) Señor Presidente, creo que retrasar la votación ha sido una decisión sabia, porque aunque contamos con un número suficiente de diputados para el quórum, no cumplimos el requisito de la distribución geográfica. No obstante, sugiero que los puntos del orden del día que no se han tratado se condensen para que podamos terminar el día completo antes de lo habitual, es decir, el miércoles por la tarde, como solemos hacer los jueves, en lugar del miércoles a medianoche. Al menos así las personas que *están* aquí podrían viajar de vuelta a casa y no tendríamos que quedarnos aquí el jueves.

**Presidente.** – Señorías, cederé el uso de la palabra después de haber establecido el orden del día.

**Charles Tannock (ECR).** – Señor Presidente, gracias a la ley de consecuencias imprevistas, cambiar las votaciones de esta semana al 6 de mayo —el día en que se celebran las elecciones generales en el Reino Unido— implica que muchos de los diputados al Parlamento Europeo de todos los partidos y delegaciones,

si no todos, no estarán aquí ese día, lo cual también alterará el resultado final. ¿Podría cambiarlo al miércoles, 5 de mayo, en lugar del jueves 6 de mayo, por favor?

**Presidente.** - Señorías, les propongo lo siguiente: Ahora podemos empezar con el orden del día, y después del orden del día, podemos empezar con todas sus preguntas acerca del período parcial de sesiones del 5 y 6 de mayo. Decidiremos más adelante, no es necesario que lo decidamos ahora. La única cuestión es que las votaciones se celebrarán los días 5 y 6 de mayo. Todas las decisiones se tomarán posteriormente.

Empezaremos con el orden del día. Ya no quiero más cuestiones de observancia del Reglamento.

**Presidente.** – Se ha distribuido la versión definitiva del proyecto de orden del día para el período parcial de sesiones de abril, en la que se proponen los siguientes cambios (artículo 140 del Reglamento):

*Lunes*

No se ha propuesto ninguna modificación.

*Martes*

La sesión comenzará a las 9.00 horas con declaraciones del Consejo y de la Comisión sobre las perturbaciones en el tráfico aéreo en Europa.

El debate se prolongará hasta las 11.00 horas.

De las 11.00 a las 13.00 horas se debatirán los siguientes puntos: una declaración del señor Barroso sobre el Programa legislativo y de trabajo de la Comisión para 2010 y una declaración de la Comisión sobre la coordinación de la ayuda humanitaria y reconstrucción en Haití.

No se celebrarán votaciones el martes.

*Miércoles*

No se ha propuesto ninguna modificación.

No se celebrarán votaciones el miércoles.

*Jueves*

No habrá sesión el jueves.

*(El orden del día queda así establecido)*

## 15. Intervenciones de un minuto sobre asuntos de importancia política

**Presidente.** – De conformidad con el orden del día, se procede a las intervenciones de un minuto sobre asuntos de importancia política.

**John Bufton (EFD).** – Señor Presidente, gracias por permitirme intervenir de nuevo. En vista de lo que se ha dicho aquí hoy, con muy poca antelación, les insto a que consideren de nuevo la posibilidad de votar en la próxima sesión de los días 5 y 6 de mayo.

Es bastante probable que la mayoría de los diputados al Parlamento Europeo del Reino Unido no estén presentes, ya que nuestras elecciones generales se celebran el 6 de mayo. El país en su totalidad no estará aquí. Ustedes debatirán cuestiones que no representarán al Reino Unido. Les insto a que consideren, por ejemplo, el 4 de mayo —retrasándola unos días—, ya que si niegan ese voto, estarán negando al Reino Unido la oportunidad de oponerse o apoyar medidas...

*(El Presidente interrumpe al orador)*

**Presidente.** - Si me lo permite, le daré mi respuesta: me tomaré muy en serio lo que ha dicho. Tenemos dos días: el 5 y el 6 de mayo. Decidiremos cómo proceder con las votaciones previstas para los días 5 y 6 de mayo y cómo dividirlos.

**Presidente.** – Antes de comenzar, quiero anunciar algo. Como todos sabemos, el artículo 150 del Reglamento permite realizar intervenciones de un minuto. La experiencia demuestra que recibimos el doble de solicitudes

de intervención de las que podemos aceptar en vista del tiempo disponible. La decepción expresada por aquellas de Sus Señorías que esperaban la oportunidad de intervenir y después no la tuvieron es inevitable. Para evitar más incertidumbre y decepción, en el futuro aplicaré el siguiente procedimiento con respecto a las intervenciones de un minuto. En virtud del artículo 150 del Reglamento, se elaborará una lista de 30 oradores, que serán seleccionados manteniendo un equilibrio geográfico y político representativo. Se concederá prioridad a los diputados que no hayan tenido la oportunidad de realizar intervenciones de un minuto durante los dos períodos parciales de sesiones anteriores. Se comunicará con antelación a todos los diputados que hayan solicitado intervenir si han sido seleccionados o no. Se espera que los diputados que hayan sido seleccionados para intervenir estén presentes en la Cámara cuando sea su turno de intervención.

**Jolanta Emilia Hibner (PPE).** – (PL) Señor Presidente, quisiera llamar la atención sobre la cuestión de los alimentos modificados genéticamente. La Comisión Europea está trabajando sobre una propuesta para modificar la legislación de la UE a fin de conceder mayor libertad a los Estados miembros para que decidan si quieren permitir los organismos modificados genéticamente, ya que actualmente la legislación de la UE no permite introducir una prohibición de los OMG en los Estados miembros.

La Comisión Europea pronto recomendará que los Estados miembros puedan decidir individualmente sobre el cultivo de plantas modificadas genéticamente. No obstante, las decisiones relativas a la importación y al procesamiento de semillas de OMG seguirán tomándose a escala de la UE. En vista de ello, debemos considerar si debe introducirse una etiqueta especial para los productos que no contienen OMG. Este etiquetado debe ser claro y poder reconocerse universalmente, para que los consumidores europeos sepan que el producto que compran no se ha producido a partir de animales alimentados con piensos modificados genéticamente. En consecuencia, debemos pensar un diseño de etiqueta específico.

**Traian Ungureanu (PPE).** – Señor Presidente, me permito recordarle a esta Cámara que hace un año los abusos comunistas fueron recibidos con una revuelta popular en la República de Moldova. Las protestas llevaron al poder a una coalición proeuropea, y un año más tarde, el nuevo gobierno reveló su actitud europea. El Gobierno de Moldova necesita el apoyo inmediato de la UE, y hay tres maneras en las que el apoyo de Europa puede ayudar a Moldova: asistencia financiera rápida, eliminación de visados y conclusión de un acuerdo de asociación.

A este respecto, también debo mencionar el caso de Ernest Vardanian, un periodista arrestado al que mantienen incomunicado y que ha sido condenado por alta traición por las denominadas autoridades de Transdniestre. Se trata de una violación grave de los derechos humanos. Solicito que la Alta Representante de Asuntos Exteriores y el Jefe de Delegación de la UE para Moldova actúen urgentemente para conseguir la puesta en libertad inmediata del periodista detenido.

**Anna Záborská (PPE).** – (SK) Señor Presidente, señor Secretario General, señor Comisario, ahora debería dar el discurso que he preparado, pero se han producido algunas circunstancias excepcionales. Todos sabemos que las condiciones meteorológicas impiden, en cierta medida, que nos reunamos aquí en Estrasburgo, lo cual ha generado estrés y ansiedad a muchos colegas diputados y funcionarios.

Quisiera aprovechar esta oportunidad para agradecerle a usted, señor Presidente, y también a la Secretaría General, en la persona de Klaus Welle, por no dejar nada al azar y por ofrecernos las mejores condiciones de trabajo posibles.

Desde los primeros días en que se produjeron problemas aéreos, el Parlamento se puso a trabajar para reorganizar el transporte a Estrasburgo, y por ello también quiero expresar mi más sincero agradecimiento en nombre de aquellos que no pueden estar presentes hoy. Muchas gracias.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Señor Presidente, antes he intentado atraer su atención cuando hablaba sobre las nuevas normas para las intervenciones de un minuto. Viniendo de Polonia, sabrá usted lo que significa tener distintas clases de personas y parlamentarios. No obstante, pido que también se tenga en cuenta a las personas de las filas de atrás en relación con las cuestiones de observancia del Reglamento.

Tengo algunas preguntas concretas. En primer lugar, ¿puede aclararme lo que ha dicho antes sobre los dos próximos períodos parciales de sesiones? ¿Se refiere a los dos próximos períodos parciales de sesiones de Estrasburgo o también incluye Bruselas?

En segundo lugar, ¿qué hará si —como acaba de ocurrir— los diputados no están aquí por el motivo que sea, aunque hayan pedido la palabra? ¿Puede que haya unos minutos adicionales de solicitud incidental de intervención?

En tercer lugar, al hilo de esta nueva eficacia —que se acoge con agrado—, ¿podría empezar hoy mismo leyendo en voz alta los nombres de los 30 oradores a los que piensa ceder la palabra hoy?

**Presidente.** – Gracias por su observación. Las nuevas normas empezarán a aplicarse en la reunión de Bruselas. El período parcial de sesiones de Bruselas será el primero en celebrarse de conformidad con las nuevas normas.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Señor Presidente, el problema de los perros callejeros en Rumanía ha vuelto a cobrar actualidad a raíz del anuncio del levantamiento de la prohibición de matar a estos perros que se viene aplicando desde el 15 de enero de 2008. Me complace que Rumanía se haya abstenido una vez más de ejecutar estos planes. No obstante, la alternativa que se ha elegido, que es llevar a los perros a albergues saturados de animales, tampoco es la solución. La única opción sensata es aplicar un programa de castración, aunque Rumanía se ha negado a hacerlo. Cuando se trata de estas cuestiones —como de cualquier cuestión de protección de animales—, la Unión Europea debería hacer algo, y no antes de tiempo.

Señor Presidente, esa ha sido mi intervención de un minuto. Quería emplear el tiempo restante para explicar una vez más lo que quería decir antes.

**George Sabin Cutaș (S&D).** – (RO) Señor Presidente, cuando Simon Kuznets, el hombre que creó el concepto de «producto nacional bruto» reconoció la dificultad que puede entrañar medir el bienestar de una nación basándose únicamente en el volumen de sus ingresos nacionales, no creo que se imaginara que harían falta tres cuartos de siglo para que cinco premios Nobel trabajasen en un conjunto de propuestas destinadas a obtener una valoración más precisa del rendimiento económico y del producto social de la que ofrece el PIB. Este indicador macroeconómico no atiende a la calidad de los productos, no mide el crecimiento económico sostenible y excluye otros factores como la subsistencia y las economías suburbanas, el trabajo doméstico y el trabajo voluntario.

Sobre la base de los resultados del trabajo realizado por esta comisión, que se resume en el informe Stiglitz, se ha redactado una propuesta para mejorar el sistema estadístico nacional, que define la calidad de vida de manera más precisa e incluye el desarrollo sostenible en el cálculo del índice de progreso económico y social.

En este contexto, creo que debemos contar con un sistema coordinado en todo el territorio de la Unión Europea para medir la calidad de vida, la medida en que el crecimiento económico puede mantenerse y por último, pero no por ello menos importante, las desigualdades sociales. Este paso indicaría que hemos aprendido la lección de la recesión que nos está afectando de manera tan considerable.

**PRESIDE: Silvana KOCH-MEHRIN**

*Vicepresidenta*

**Izaskun Bilbao Barandica (ALDE).** – (ES) Señora Presidenta, la semana pasada un tribunal determinó que el cierre del periódico en euskera *Egunkaria*, del que hablé aquí hace unas semanas, fue un acto injusto, ilegal y arbitrario.

La sentencia del tribunal dice que ni la Constitución española ni el Código Penal permiten cerrar un periódico; que toda la acusación se construyó desde el prejuicio de que defender la cultura vasca es colaborar con ETA, lo cual es un disparate; que los acusados son completamente inocentes; que no pertenecen a ETA; que el periódico no ha financiado a ETA ni ETA financió al periódico; que los detenidos sufrieron una incomunicación que tuvo un deficiente control judicial, lo que da credibilidad a las denuncias por malos tratos y torturas que hicieron los detenidos.

Por ello, quiero pedirles dos cosas: que tomemos nota de las consecuencias que tienen la demagogia y la manipulación de los sentimientos y las legislaciones de excepción en la democracia, y de que en España los principales medios y partidos acusaron de colaborar con ETA a todos los que nos opusimos a esta injusticia, y que colaboremos para que se haga justicia también con estas víctimas y para que el caso se cierre justamente.

**Michail Tremopoulos (Verts/ALE).** – (EL) Señora Presidenta, el pasado mes de febrero se presentó el informe de la Comisión Europea editado por Reuter y Trautmann sobre los mercados mundiales de drogas ilícitas desde 1998. Este informe constituye una valiosa base de datos, y sus conclusiones corroboran determinadas evaluaciones realizadas hasta la fecha sobre la ineficacia de las políticas relativas a los estupefacientes en la Unión Europea y a escala mundial.

La conclusión fundamental es que las políticas actuales no han logrado su objetivo principal, a saber, reducir la demanda y la oferta de sustancias ilícitas, y constituyen un factor clave a la hora de exacerbar el perjuicio para los usuarios individuales, para su entorno, para la economía y para la sociedad.

En 2004, el Parlamento Europeo aprobó un paquete de recomendaciones, como el informe Catania. Por tanto, solicitamos que se reconsidere esta cuestión en un marco más amplio, para que los usuarios no resulten perjudicados.

**Ryszard Czarnecki (ECR).** – (PL) Señora Presidenta, mi nación ha sufrido una gran tragedia. Han fallecido el Presidente, el gobernador del Banco Central y varios líderes militares. El funeral del Presidente y de su mujer se celebró ayer. Quiero expresar mi agradecimiento por las expresiones de solidaridad que se han recibido de numerosos Estados miembros de la Unión Europea. El concepto de solidaridad europea ha quedado patente, y para nosotros, los polacos, eso es algo muy importante. Los Presidentes de la República Checa, Eslovaquia, Hungría, Alemania, Lituania, Letonia, Rumanía y Eslovenia y el Primer Ministro de Estonia asistieron al funeral. Lamento que el Presidente del Consejo y el Presidente de la Comisión Europea no estuvieran allí. No pudieron asistir, pero los Primeros Ministros de Azerbaiyán, Armenia y Georgia, por citar algunos, asistieron desde lugares más lejanos. Quiero dar las gracias a todos los que estuvieron presentes por sus expresiones de solidaridad.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Señora Presidenta, permítame, en un minuto, hacer algunos comentarios con respecto a Serbia. Las ambiciones de Serbia de adherirse a la UE parecen estar infundiendo confianza al país. En cualquier caso, el país se disculpó recientemente de manera oficial por el genocidio de Srebrenica, y eso es algo que ciertamente no puede decirse del polémico país candidato, Turquía, donde los países pueden ser sancionados simplemente por debatir la cuestión del genocidio armenio.

En mi opinión, la interpretación de los criterios de Copenhague es arbitraria si se acusa a Belgrado de no cooperar con el Tribunal Internacional para los Crímenes de Guerra de La Haya mientras se resta importancia a las violaciones de los derechos humanos cometidas por Ankara.

No obstante, no es ninguna novedad que la Unión Europea aplique un doble rasero. En Bosnia varios grupos étnicos se van a ver forzados a unirse en un estado multicultural, mientras que en Kosovo, de repente resulta legítimo que un grupo étnico se separe de un estado existente.

Al contrario que Turquía, Serbia forma parte de Europa en el sentido histórico, espiritual y cultural, y constituye un estado clave para la seguridad de los Balcanes. Es evidente que no debemos repetir los errores que se cometieron con la adhesión precipitada de Bulgaria y Rumanía. Es imperativo que se cumplan todos los criterios de adhesión, pero Serbia es un país europeo y debería formar parte de la Unión.

**Georgios Papanikolaou (PPE).** – (EL) Señora Presidenta, el reciente desmantelamiento de una importante célula terrorista en Grecia nos recuerda que la violencia y las amenazas a las instituciones democráticas no conocen fronteras ni discriminan.

Es importante recordar que la actual crisis económica y el pesimismo que genera en los ciudadanos estimulan la agresión y produce violencia. Nadie cuestiona que la violencia debe castigarse, cualquiera que sea su forma de manifestación y su origen. Sin embargo, lo que debemos acordar y donde mayor hincapié debemos hacer es en la importancia de prevenir en lugar de curar. Por ese motivo debemos situar en un lugar más destacado de la agenda las cuestiones relativas a SWIFT, PNR y el refuerzo de Europol y Eurojust.

Dicho esto, es esencial que pongamos remedio a las patologías sociales crónicas que generan la violencia. Nuestro objetivo debe ser la pobreza y el desempleo. Ya no hay margen para la inacción. La última vez que los líderes de Europa ignoraron los retos sociales asociados a los períodos de dificultades económicas, este continente se hundió en las profundidades del odio y el totalitarismo.

**Jens Geier (S&D).** – (DE) Señora Presidenta, Señorías, quiero llamar la atención de la Comisión Europea y de esta Cámara sobre la preocupante evolución de los precios de las materias primas. La cuna de las grandes acerías europeas, Duisburg, se encuentra en mi circunscripción. Aquí y en otras ubicaciones productoras de acero de la UE, los empleados están muy preocupados por sus empleos, porque los tres grandes proveedores de mineral de hierro están forzando aumentos de precio del 100 % en la industria siderúrgica. En el futuro, el precio del mineral se negociará en el London Metal Exchange en lugar de garantizar la seguridad de los precios, como se hacía antes, mediante contratos de suministro a largo plazo. Los trabajadores y sus sindicatos temen que esto ocasione un aumento pronunciado del precio del material básico, el acero. Este cambio se produce en un momento en el que se han agotado las posibilidades de ahorro mediante programas de recorte

de costes y reducciones de personal, especialmente después de la reciente reestructuración que se ha producido en la industria siderúrgica. A fin de atraer la atención sobre esta cuestión, los comités de empresa y el Sindicato Industrial de Trabajadores del Metal de Alemania han realizado un llamamiento en nombre de Duisburg a la Canciller Merkel y al Presidente Barroso. Pido a la Comisión que responda a este llamamiento.

**Pat the Cope Gallagher (ALDE).** – Señora Presidenta, los viajeros cuyos planes de vacaciones han quedado arruinados por la ceniza volcánica experimentan confusión con respecto a los seguros.

Aunque las líneas aéreas reembolsarán los vuelos o reservarán otros en virtud de la Directiva sobre los derechos de los pasajeros de líneas aéreas, muchos pasajeros tienen que sufragar gastos de hoteles y alquiler de coches, y quizás vuelos alternativos, pero se espera que en algunos casos las pólizas de seguro de viaje compensen las pérdidas.

También están los que afirman que se trata de un acto divino, pero les pediría a estas compañías que fueran prácticas y que se mostraran razonables y reconsideraran dicha decisión, teniendo en cuenta que yo, como muchos otros, tengo numerosos electores que se encuentran en aeropuertos de distintos países, lo cual les cuesta dinero que no tienen.

Entiendo que la Directiva relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados se está revisando, y esto es algo que debe hacerse con carácter urgente.

A modo de conclusión, es esencial que esta directiva de viajes garantice un conjunto de normas armonizadas que pueda aplicarse a una situación de este tipo. Incluso en este momento, le pido a la Comisión que considere esta cuestión.

**Claudio Morganti (EFD).** – (IT) Señora Presidenta, Señorías, me gustaría proponer aquí, en el corazón democrático de las instituciones europeas, una breve descripción general de las repercusiones de las intervenciones europeas sobre las comunidades, las regiones y los individuos.

Creo que debemos decidir si presentar una visión universal y globalizada u optar por conservar la contribución y la identidad de cada persona. En mi opinión, es preferible la segunda opción, ya que representa una amplia visión en la que las dimensiones únicas que se derivan de vocaciones y tradiciones específicas también encuentran su lugar y su dignidad.

Tomemos como ejemplo la repercusión de la Directiva de servicios de 2006, la llamada «Directiva Bolkestein», sobre el sector de los balnearios italianos. No creo que debamos sacrificar la cultura y la tradición de la hospitalidad que siempre ha caracterizado a las comunidades locales en aras de un sistema mundial supuestamente más eficaz.

Creo que, en términos económicos, las pequeñas empresas constituyen la expresión más auténtica de la identidad cultural de las comunidades locales y, por este motivo, siempre deben estar protegidas.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Señora Presidenta, en la actualidad no es fácil ser un proeuropeo ferviente. Hoy quiero referirme al problema de Eurostat. Ha resultado que Eurostat conocía la verdadera situación de Grecia mucho mejor de lo que generalmente se pensaba. Hay informes que se publicaron sólo parcialmente y que encubrían casos de fraude que databan de 2002 y después, claro está, estaba el gran informe de 2008. No obstante, no está nada claro dónde van a parar los informes, cuáles son sus repercusiones y quién es responsable de ellos. En este caso, por no hacer nada al respecto de los mismos.

En consecuencia, llegados a este punto quiero proponer que abordemos la cuestión de Eurostat de manera constructiva y no sólo teniendo en cuenta las prácticas escandalosas, que sin duda también se han dado en otras ocasiones. Sugiero que la Comisión tome medidas a este respecto con vistas a garantizar la independencia de Eurostat y a facilitar a los ciudadanos la información que tanto necesitamos para revolucionar nuestra democracia.

**Maria Da Graça Carvalho (PPE).** – (PT) Hoy nos enfrentamos a una catástrofe natural cuyas consecuencias son impredecibles. La ciencia nos permite calcular el efecto de las partículas de la atmósfera sobre los motores y sistemas de los aviones con una precisión razonable. También nos permite calcular el movimiento de estas partículas en la atmósfera con un grado de precisión razonable. Hoy se reúnen los Ministros de Transportes para decidir el modo de abordar la situación del transporte aéreo. Las conclusiones de esta reunión deben basarse en conocimientos científicos y en el principio de cautela. La economía no puede tener prioridad sobre la seguridad de las personas. Europa debe seguir actuando como bastión de la seguridad y de la calidad



de vida. Sin embargo, esperamos que se aporten soluciones rápidas y prácticas mediante sistemas de transporte marítimos y terrestres alternativos.

El pasado año tuvimos que enfrentarnos a varias crisis, catástrofes naturales y a una epidemia; en vista de todo ello...

*(La Presidenta interrumpe a la oradora)*

**Ioan Enciu (S&D).** – (RO) Señora Presidenta, a finales de este año entrará en vigor la tercera Directiva Postal, que desregulará totalmente este mercado. Son bien conocidas las repercusiones de la crisis económica y financiera, también en el mercado postal.

Los efectos de la crisis se han multiplicado tras la aplicación de la directiva en Estados miembros en los que el mercado postal ha sido desregulado por completo. En este sector, la cantidad de despidos y la reducción de los ingresos del personal restante superan el promedio. También se han producido un descenso del número de transacciones y un incremento de las tarifas postales, por no citar la privación de un medio de comunicación y un servicio universal a los ciudadanos que viven en ubicaciones y zonas de difícil acceso.

Creo que deben evaluarse las consecuencias sociales derivadas de la aplicación de esta directiva. Es nuestro deber impedir que se produzca el *dumping* social. Insto a las instituciones europeas competentes a que consideren la opción de aplicar una moratoria mínima de dos años a los plazos previstos para la aplicación de esta directiva, con variaciones en cada uno de los restantes Estados miembros.

**Cristian Dan Preda (PPE).** – (RO) Hoy quiero hablarles de la situación extremadamente delicada en la que se encuentra un periodista llamado Ernest Vardanian. Fue arrestado por el régimen de Igor Smirnov en la república autoproclamada de Transdniestér.

Se acusa a Ernest Vardanian de alta traición y espionaje, lo cual no sólo es absurdo, sino que es ridículo. Al periodista se le ha denegado la libertad bajo fianza y se le mantiene en condiciones deplorables. Quiero manifestar que las autoridades de Tiraspol están utilizando esta medida para intimidar a Chişinău en un momento en el que el nuevo gobierno que asumió el poder tras las elecciones de año pasado quiere acercarse a la Unión Europea y resolver al mismo tiempo el conflicto de Transdniestér.

Solicito la liberación inmediata e incondicional del periodista Ernest Vardanian, e insto a las autoridades de la autoproclamada República de Transdniestér que negocie con Chişinău para resolver el conflicto de esta zona.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) La crisis económica y financiera ha afectado con mayor intensidad a los más pobres. A fin de hacer frente a sus necesidades, la Unión Europea ha declarado 2010 Año Europeo de Lucha contra la Pobreza y la Exclusión Social. Se estima que más de 40 millones de personas en Europa viven en la pobreza, y casi 40 millones más se encuentran amenazados por la pobreza. Es especialmente lamentable que la cuarta parte de esta cifra —20 millones— sean niños. Los problemas a los que deben enfrentarse no se limitan a la falta de alimentos, de asistencia médica y de ropa, sino, sobre todo, a la falta de perspectivas de mejora de esta situación y de poder escapar de la pobreza. Proporcionar un alto nivel de educación es el paso más importante que puede contribuir a cambiar esta trágica situación. Esta necesidad se hace más patente en los pueblos pequeños y en las zonas rurales que están alejadas de los centros educativos. Por tanto, creo que una solución clave para lograr el cambio es incrementar la financiación de los programas de becas para los jóvenes de origen humilde.

**Derek Vaughan (S&D).** – Señora Presidenta, acojo con agrado el debate que se celebrará mañana sobre la crisis aérea, porque debemos recordar que no sólo afecta a este Parlamento, sino en los ciudadanos y empresas de toda Europa. Esta crisis llega en un momento en el que Europa, o la mayor parte de Europa, se está recuperando de una profunda recesión. El Reino Unido, como muchos otros países —aunque no todos—, se está recuperando de esta recesión, y ello se debe gracias a que el gobierno intervino cuando el mercado fracasó en lugar de mantenerse al margen, como algunos hubieran querido que hiciéramos.

En las próximas semanas habrá muchas cifras económicas que saldrán del Reino Unido, y creo que la mayor parte de ellas serán positivas. Eso se debe a la intervención del gobierno. Creo que es importante que las instituciones de la UE intervengan también durante los períodos económicos difíciles. En el futuro, todas las instituciones de la UE deberían garantizar que nuestros presupuestos se destinaran a ayudar a los ciudadanos y a las empresas a superar los períodos económicos difíciles y a programar la recuperación.

**Diogo Feio (PPE).** – (PT) El asunto que hoy quiero plantear en esta sesión plenaria es la posición presupuestaria de los distintos Estados miembros. Y lo hago ahora que ha terminado el plazo para presentar los programas de estabilidad y crecimiento. Estos programas prevén las posiciones de los distintos Estados miembros a medio y largo plazo. En el caso concreto de mi propio país, Portugal, la Comisión ha indicado que el programa presentado presenta riesgos. Y esto es un indicio preocupante para los mercados, pero era básicamente un indicio que tenía en cuenta la estabilidad y el saneamiento de las cuentas públicas, cuando también es importante considerar la cuestión del crecimiento. A este respecto las cifras presentadas por mi país tampoco son satisfactorias, y lamentablemente no se da la importancia que merecen a cuestiones como la simplificación asociada a las empresas y la situación de la competitividad fiscal.

**William (The Earl of) Dartmouth (EFD).** – Señora Presidenta, quiero hacer referencia a la intervención que ha tenido lugar hace dos intervenciones, y quiero preguntar al caballero de allí que defendía la intervención de la UE cómo cree que debería intervenir la UE contra la ceniza volcánica.

**Presidenta.** - Las preguntas parlamentarias que hacen uso de la tarjeta azul no están permitidas durante las intervenciones de un minuto. Así que no se trata de una cuestión de observancia del Reglamento. Quizás su colega diputado pueda responder a su pregunta cara a cara, pero en cualquier caso, no durante el debate del pleno.

**Malika Benarab-Attou (Verts/ALE).** – (FR) Señora Presidenta, me habría gustado que hubiera tenido en cuenta el equilibrio masculino-femenino a la hora de ceder la palabra. Ha cedido la palabra a un hombre cinco veces seguidas.

**Presidenta.** - Muchas gracias. Como podrá imaginarse, como Presidenta del Grupo de Alto Nivel sobre Igualdad de Género y Diversidad, la igualdad es muy importante para mí. Tenemos una lista de oradores y hemos intentado que fuera equilibrada. Obviamente, quién tiene la oportunidad de intervenir durante el debate también depende de que esa persona esté presente.

Queda cerrado este punto del orden del día.

## 16. Poderes de delegación legislativa (debate)

**Presidenta.** - El siguiente punto del orden del día es el informe (A7-0110/2010) elaborado por el señor Szájer, en nombre de la Comisión de Asuntos Jurídicos, sobre los poderes de delegación legislativa [COM(2009)0673 – 2010/2021(INI)].

**József Szájer, ponente.** – (HU) Señora Presidenta, señor Šefčovič, muchos oradores comienzan su intervención en el Parlamento diciendo que su tema es importante, muy importante o incluso de los más importantes. Yo también quiero decirlo, pero con mucha más razón que muchos otros, puesto que el tema que estamos debatiendo ahora, el poder de delegación legislativa del Parlamento a la Comisión, quizás sea la innovación más importante, y que aún así, es ignorada a menudo, del Tratado de Lisboa.

Aquellos que criticaban el Tratado de Lisboa hablaban de déficit democrático. Señorías, quiero decir que esta enmienda, a saber, la garantía del poder de delegación legislativa del Parlamento, es una de las ampliaciones más significativas de la jurisdicción del Parlamento. Esto quiere decir que los representantes elegidos directamente por los ciudadanos en lo sucesivo podrán, en el Parlamento y en virtud de sus poderes legislativos, supervisar y vetar las decisiones y la aplicación de las resoluciones introducidas por la Comisión Europea. Dicho de otro modo, este elemento del Tratado de Lisboa, que suele mencionarse en relación con la ampliación de los poderes del Parlamento, a saber, que el número de procedimientos de codecisión ha aumentado considerablemente y que los ámbitos en los que el Parlamento puede participar se han ampliado, representa, junto con la cuestión de la delegación legislativa del poder del Parlamento, no sólo una ampliación cuantitativa, sino también cualitativa. Dicho de otro modo, de ahora en adelante, gracias a las prolongadas batallas que se han librado aquí durante muchos años y que siguen librando los diputados al Parlamento Europeo, tenemos la garantía de que las decisiones adoptadas por la Comisión Europea que no correspondan a su jurisdicción pero que se adopten mediante poderes legislativos delegados serán supervisadas por el Parlamento. Sin duda, muchos podrán decir que, en sentido formal, esta supervisión ya existía. Y en cierto modo, es verdad, pero con plazos y circunstancias concretas y a consecuencia de una cooperación legislativa e interinstitucional que no permitía un control eficaz. También quiero llamar la atención sobre el hecho de que esta nueva posibilidad, es decir, el artículo 290 del Tratado de Lisboa, también transformará el trabajo del Parlamento durante los próximos años, especialmente si, como diputados al Parlamento, nos tomamos en serio estos poderes y logramos tomar decisiones sobre estas cuestiones.

Si el mundo exterior y los profanos en la materia también entienden de qué trata todo esto, puesto que éste es un asunto muy complejo desde el punto de vista técnico que, no obstante, concierne a una institución democrática y sirve para eliminar el llamado «déficit democrático» en Europa, debemos señalar lo siguiente: Lo que esto significa es que el Parlamento y el Consejo, los dos poderes legislativos de la Unión Europea no pueden abordar todos los asuntos en detalle por sí solos. El Parlamento celebra una sesión al mes, y en ocasiones hay circunstancias, como ahora, en las que celebramos la sesión pero no podemos votar, a pesar de que, después de todo, el Parlamento debe supervisar las cuestiones que aborda el Consejo o la Comisión en virtud de legislación delegada. De ahora en adelante, será posible hacerlo.

En mi informe, me he esforzado por dejar claro que el Parlamento insiste en estos derechos. No aceptaremos ninguna obligación adicional que supere los límites establecidos en el tratado. No la aceptaremos porque queremos ejercer nuestros derechos de manera plena, y creo que la democracia europea se verá beneficiada a consecuencia de ello. Si vamos a hacerlo, sin duda necesitamos colaborar estrechamente con la Comisión y el Consejo, pero no debemos olvidar que ahora la competencia corresponde a los legisladores, es decir, al Parlamento y al Consejo. Quiero dar las gracias a todos, a todos mis colegas diputados por su cooperación en este complejo asunto y también desear que, en el futuro, el Parlamento haga un uso pleno de sus nuevos poderes.

**Maroš Šefčovič**, *Vicepresidente de la Comisión*. – Señora Presidenta, quiero empezar agradeciéndole al señor Szájer la gran calidad de su informe, porque en la Comisión apreciamos enormemente el apoyo manifestado por el Parlamento con respecto al enfoque horizontal para los actos delegados.

Sin duda, el legislador tiene total libertad para regular todas las cuestiones relativas a los actos delegados en todos los actos de base, pero se necesitan directrices para evitar un enfoque poco sistemático.

Éste era el objetivo de la comunicación que la Comisión ya presentó en diciembre para indicar al legislador cuál sería el mejor modo de proceder para contar con un enfoque práctico y positivo para la legislación futura.

Quiero subrayar que la Comisión apoya firmemente la idea del consenso o incluso del acuerdo interinstitucional entre las tres instituciones sobre los actos delegados, porque ello generará el orden necesario para la preparación de la legislación.

En resumen, simplemente reitero que la Comisión acoge con gran agrado el informe. Puede que discrepemos en algunas cuestiones concretas, pero nuestros objetivos son los mismos. Queremos precisión, eficacia, transparencia y un equilibrio de poderes justo y claro.

Si me permiten ser un poco más específico, me limitaré a hacer algunos comentarios brevísimos sobre algunas secciones del informe.

Con respecto al carácter limitativo del artículo 290, especialmente el segundo párrafo, existe una ligera diferencia de opiniones con respecto al medio de control del legislador sobre los actos delegados, pero no queremos entrar en la controversia jurídica, porque creemos que es muy importante buscar soluciones prácticas con respecto a la legislación específica.

Con respecto a la duración de la delegación de poder, acogemos con gran satisfacción y apoyamos la idea de la renovación tácita, como se indica en el informe, porque la consideramos muy constructiva y podemos decir que ya se han encontrado soluciones de esta índole en varios expedientes legislativos.

Tengo otro comentario específico sobre la duración del derecho de objeción. También a este respecto diría que coincidimos, porque también compartimos en gran medida la opinión del ponente sobre la formulación normalizada de dos meses, con la posibilidad de una prórroga de dos meses adicionales, que podrían organizarse mediante un consenso entre nuestras tres instituciones, que esperemos que se produzca en el futuro. Creo que ya hemos visto unos diez ejemplos positivos de cómo se ha aplicado esta formulación en el actual trabajo legislativo.

Con respecto al procedimiento de urgencia, ya hemos visto algunos ejemplos claros en el pasado de que hay cuestiones relativas a la seguridad alimentaria o la seguridad de los juguetes que a veces requieren un procedimiento muy urgente, y por ello consideramos que tenemos que encontrar una instancia todavía más urgente que la propuesta de aprobación temprana que sugiere el ponente.

Si me permiten concluir con la adaptación, porque se trata de una cuestión muy importante para el Parlamento, aquí también defendemos un enfoque práctico, porque este Parlamento, junto con la Comisión, ya ha realizado

un trabajo significativo con respecto a la adaptación de más de 250 actos legislativos de base, que se han adaptado en virtud del enfoque práctico.

Ahora creemos que la prioridad debe situarse en los ámbitos en los que, hasta la fecha, no nos hemos adaptado al procedimiento de reglamentación con control antes de la entrada en vigor del Tratado de Lisboa. Creo que debemos centrarnos en estos ámbitos. Una vez más, será una cantidad ingente de trabajo, pero ya estamos reflexionando sobre cómo podemos adoptar un enfoque lo más práctico y flexible posible.

**Jo Leinen**, *ponente de opinión de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria*. – (DE) Señora Presidenta, señor Comisario, el Parlamento Europeo lleva esperando mucho tiempo el momento en el que el Parlamento esté en igualdad de condiciones con el Consejo con respecto al control de la delegación legislativa. A modo de ilustración de esta cuestión, en 2008 hubo 6 000 actos delegados, o dicho de otro modo, una montaña de normas, que la Comisión y el antiguo procedimiento de comitología convirtieron en un tipo de legislación secundaria. El Parlamento tuvo muy pocos derechos en este proceso. Se nos informaba, pero no actuábamos como colegisladores. Ahora el Tratado de Lisboa ha cambiado esta situación.

Con respecto al control de los actos delegados, estamos en igualdad de condiciones con el Consejo, y también queremos utilizar esta posición de igualdad al máximo. Eso quiere decir, señor Comisario, que cuando argumente que el procedimiento de urgencia es posible, también tendremos que recibir información en la fase más temprana posible. Queremos recibir información tan pronto como el Consejo la reciba.

**Carlos Coelho**, *en nombre del Grupo PPE*. – (PT) Creo que es justo empezar felicitando al señor Szájer por el excelente informe que nos ha presentado. Como muy bien se ha dicho, el Tratado de Lisboa refuerza los poderes del Parlamento Europeo e introduce normas para fortalecer el control democrático. Por ello creo que el Parlamento merece ser felicitado doblemente, no sólo por el excelente informe del señor Szájer, que acabo de mencionar, pero también porque las nuevas normas eliminan el antiguo sistema de comitología, que con tanta frecuencia hemos criticado en esta Cámara.

Ahora contamos con el artículo 290 del Tratado de Lisboa, y he observado que el informe del señor Szájer sugiere varios modos de trabajar que salvaguardan las prerrogativas del Parlamento. Con esta nueva disposición, el Parlamento puede concentrarse en los actos legislativos esenciales y conceder a la Comisión un margen de flexibilidad para completar los actos legislativos no esenciales dentro de los límites establecidos por el legislador. Como muy bien ha dicho el señor Leinen, ahora estamos en igualdad de condiciones con el Consejo, y por tanto, el Parlamento no se encuentra en situación de inferioridad.

Señora Presidenta, quiero subrayar algunos aspectos del informe del señor Szájer que creo que son especialmente importantes. El primero es la idea de que rechazamos cualquier disposición que imponga al legislador obligaciones adicionales por encima de las que ya le impone el artículo 290. En segundo lugar, la Comisión debe garantizar una transmisión temprana y continua de la información y de los documentos pertinentes. En tercer lugar, los períodos deben empezar únicamente cuando se hayan recibido todas las versiones lingüísticas —repito, todas las versiones lingüísticas—. El último punto es que los períodos vacacionales del Parlamento deben tenerse en cuenta.

**Eva Lichtenberger**, *en nombre del Grupo Verts/ALE*. – (DE) Señora Presidenta, estas cuestiones estructurales, subestimadas con frecuencia, relativas a las relaciones en el seno del triángulo institucional se han resumido de forma muy adecuada en el informe del señor Szájer. La cooperación ha sido extremadamente constructiva, y yo también quiero expresar mi más sincero agradecimiento por ello.

Mediante el Tratado de Lisboa hemos creado nuevas relaciones, y estas nuevas relaciones no deben socavarse de nuevo por la puerta trasera. Ésa es la cuestión clave a este respecto. El objetivo que subyace a esta cuestión es situar al Parlamento Europeo en igualdad de condiciones con el Consejo, también con respecto a los actos delegados, y garantizar en primer lugar que esta situación sea factible, y en segundo lugar, que pueda garantizarse durante el procedimiento.

Por tanto, las cuestiones que son totalmente clave para nosotros son que se generen las condiciones apropiadas, por ejemplo, haciendo que podamos acceder a los documentos con suficiente anticipación para que se tomen las decisiones necesarias, y en segundo lugar, que no se ejecuten procedimientos sobre la base de un consenso, sino que celebremos acuerdos estáticos que no puedan someterse a la arbitrariedad política o a la agenda política del día.

Para ello necesitamos normas firmes y sólidas que nos permitan proteger los derechos del Parlamento en la práctica en lugar de limitarnos únicamente a tomar nota de ellos en teoría. Gracias, señor Szájer. Ha hecho

gala de una colaboración excelente, y espero que la situación también se repita a la hora de lograr lo que tenemos que lograr para nuestros colegas diputados.

**William (The Earl of) Dartmouth**, *en nombre del Grupo EFD*. – Señora Presidenta, el ponente tiene razón al referirse al déficit democrático. La estructura elitista de la UE tiene un déficit democrático que ha aumentado, está aumentando y, tras el Tratado de Lisboa, aumentará todavía más. Tengo que decir que estoy desconcertado por que, a pesar de su elocuencia, el ponente vea el artículo 290 como una solución.

Nuestra interpretación del artículo 290 es que ofrece a la Comisión la oportunidad de complementar o modificar la legislación. Una oportunidad así es significativa y de amplias miras, y está abierta a una interpretación casi ilimitada. Podríamos argumentar que las garantías contra el uso inapropiado de los poderes delegados a la Comisión son claramente insuficientes. Quizás el ponente pueda comentar en su respuesta por qué son insuficientes. En consecuencia, ello equivale a una transferencia adicional de poder del Parlamento a la Comisión no elegida, independientemente de lo que el Tratado de Lisboa pretenda decir.

Siempre hemos mantenido y seguimos manteniendo que el Tratado de Lisboa acusa en gran medida una falta de legitimidad democrática, porque los tres principales partidos políticos prometieron celebrar un referendo en el Reino Unido, y los tres partidos políticos renegaron espectacularmente de esa promesa. Por tanto, el artículo 290 es un producto del ilegítimo Tratado de Lisboa. Incrementa el déficit democrático —y a mí me interesa escuchar por qué el ponente piensa que no lo hace—, y por ello hay que oponerse a dicho artículo.

**Hans-Peter Martin (NI)**. – (DE) Señora Presidenta, como proeuropeo ferviente, me oponía al Tratado de Lisboa, precisamente porque deja margen para el tipo de argumentos que acabamos de escuchar, y precisamente porque no ha generado la claridad y la transparencia que deseo por encima de todo para las generaciones futuras. No obstante, soy realista, y diría que ahora tenemos que vivir con ello. Es muy importante afirmar una vez más de manera explícita que este artículo, el artículo 290, puede interpretarse como que afirma que no sólo el Consejo, sino también el Parlamento, pueden revocar la delegación pertinente de manera unilateral y relativamente sencilla. Necesitaremos recordar esto una y otra vez.

Sin duda, lo que el señor Leinen ha dicho también es cierto, que ya tenemos miles de actos legislativos que se alojan en una zona gris de inteligibilidad, y que, a su vez, da pábulo continuamente a los antieuropeos, a los detractores del proyecto europeo, una UE que debe funcionar en aquellos ámbitos en los que lo necesitamos desesperadamente. Una vez más, esto tiene mucho que ver con la transparencia. Por tanto, considero muy importante que en el párrafo 10 se proponga que los acuerdos de transmisión de documentos, entre otras cuestiones, deban aclararse de manera explícita.

Muchos de nosotros conocemos la Ley de libertad de información (*Freedom of Information Act*), y muchos tienen experiencia en cuanto al modo en que se hacen las cosas en los Estados Unidos. Entonces, ¿por qué no hacemos un simple «copia y pega» y permitimos que los ciudadanos, y también nosotros en el Parlamento, obtengamos los documentos pertinentes de manera independiente, y no por acto de gracia y a través de infinitas intervenciones de los grupos políticos? ¿Por qué no convertimos esta cuestión en derecho, habida cuenta de que ya estamos asumiendo el considerable riesgo de tener miles de actos legislativos delegados? A este respecto, les digo que sigan trabajando en una buena dirección. Seremos socios constructivos en el camino hacia la revolución de la democracia.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D)**. – (RO) Señora Presidenta, señor Comisario, con respecto al proceso de delegación de poder ejecutivo a la Comisión, el Tratado de Lisboa tiene algo nuevo que decir. De hecho, el artículo 290 se refiere precisamente a esta cuestión. Los actos delegados son actos generales que pueden modificar aspectos innecesarios de un acto legislativo de base proporcionando un mandato para delegar poder ejecutivo a la Comisión.

En la práctica, esto permite la definición de un mandato junto con la duración de la delegación, el plazo durante el cual el Parlamento y el Consejo pueden presentar objeciones, así como las condiciones de revocación del mandato. El Parlamento y el Consejo ejercen cierto control, pero únicamente después de la adopción de los actos delegados. Los actos delegados también pueden publicarse durante el plazo en el que el Parlamento Europeo y el Consejo pueden plantear objeciones. No obstante, señor Comisario, le pido que garantice una mayor transparencia también durante el proceso de redacción de los actos delegados.

**Maroš Šefčovič**, *Vicepresidente de la Comisión*. – Señora Presidenta, permítame responder a los comentarios de sus Señorías. Estoy totalmente de acuerdo con el señor Leinen en que el Tratado de Lisboa trajo consigo cambios enormes. El ponente, el señor Szájer, ha subrayado este factor. Quiero asegurarle de que somos

totalmente conscientes de ello, y de que utilizaremos el procedimiento con el máximo respeto hacia el legislador, porque se trata de una cuestión muy importante para nuestra relación mutua y para lograr una cooperación satisfactoria mutua.

En relación con la urgencia y los procedimientos urgentes, quiero asegurar a todas sus Señorías que los utilizaremos únicamente en casos extremos y excepcionales. Sabemos que si abusamos de este instrumento, la relación se volverá muy compleja, y no cabe duda de que esa no es nuestra intención.

Con respecto a los comentarios del señor Coelho y de la señora Lichtenberger, quiero asegurarles también que haremos todo lo que esté en nuestra mano para garantizar y proporcionarles una transcripción rápida de todos los documentos al mismo tiempo que el Consejo, y con todas las traducciones necesarias. Sabemos que el Tratado de Lisboa introdujo este cambio tan importante, que consiste en que, cuando se trata de cuestiones legislativas o financieras, el Parlamento Europeo se encuentra en las mismas condiciones que el Consejo.

Además, tenemos previsto desarrollar un nuevo tipo de cooperación mediante la que el Parlamento Europeo estará implicado en los trabajos preparatorios de los actos delegados, y queremos hacer hacerlo sobre una base firme. Por tanto, también encontrarán la expresión de esta nueva relación en el acuerdo marco que estamos negociando actualmente entre la Comisión y el Parlamento Europeo.

Pasando a los comentarios de William (the Earl of) Dartmouth y el señor Martin relativos a los poderes ilimitados que este artículo 290 debe otorgar a la Comisión, no creo que sea así, porque es el legislador quien decide (o no) delegar poder a la Comisión. Es el legislador quien tiene la oportunidad de revocar este poder o de presentar objeciones a las propuestas realizadas por la Comisión. Así que no puedo aceptar la afirmación de que estamos entrando en una zona gris, porque creo que el tratado define con suficiente claridad los poderes del legislador, y sin duda, la Comisión respetará esta cuestión.

**József Szájer, ponente.** – (HU) Quiero dar las gracias a mis colegas diputados por este debate, ya que la redacción de este informe ha sido posible gracias a la estrecha cooperación entre las comisiones —y quiero referirme de manera especial a la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, que tendrán muchas tareas de esta índole en el próximo período— y a los partidos políticos. También quisiera añadir, Señorías, que esto es una lucha. Una lucha con la Comisión y una lucha con el Consejo, ya que se trata de una lucha por nuestros derechos. El objetivo de este informe es afirmar de manera inequívoca que estos son nuestros derechos y que insistimos en ellos. Es mucho más fácil hacerlo en una situación en la que las comisiones, al igual que los colegas diputados de otros partidos me respaldan, para que podamos dejar claro a nuestras instituciones asociadas que el Parlamento insiste con gran determinación en estas cuestiones. Al mismo tiempo, a fin de poder ejercer este derecho de manera efectiva, me tomo las palabras del señor Šefčovič como un estímulo al efecto de que la alineación general puede agilizarse en los próximos meses y que podemos ampliar estos derechos al máximo. Lo consideramos importante, sobre todo para aquellos ámbitos en los que la codecisión no existía anteriormente.

Otro aspecto muy significativo, que los colegas diputados también han mencionado, es la importancia del acceso a la información. Este acceso debe establecerse en un acuerdo interinstitucional, y ya hay debates en curso con la Comisión y el Consejo a este respecto. Sin embargo, queremos saber lo que está haciendo el Consejo, qué tipo de consultas está realizando con respecto a estas cuestiones. Por lo que respecta a la ampliación o reducción de nuestros derechos, Señorías, sírvanse leer el informe y echar un vistazo a la legislación. Yo no puedo interpretar esta última de otro modo que no indique que nuestros derechos se han ampliado. Hasta ahora, no hemos podido intervenir en lo que ocurre con los poderes que habíamos delegado previamente. En la práctica, no se asignó ningún papel al Parlamento en este proceso. Nos escucharon por amabilidad, pero los plazos eran tan ajustados que el Parlamento ni siquiera celebró una sesión durante dicho período. Ahora, por otra parte, podemos vetar o retirar estas decisiones y ni siquiera tenemos que justificar por qué lo hacemos; dicho de otro modo, se trata sin duda alguna de una ampliación de derechos. Somos los que tenemos el poder legislativo y delegamos estos poderes a la Comisión. Por tanto, no veo en esto otra cosa que una ampliación de nuestros derechos. Señorías, ahora nos corresponde únicamente a nosotros decidir si ejercemos estos derechos en el futuro.

**Presidenta.** – Se cierra el debate.

La votación tendrá lugar durante la próxima sesión plenaria en Bruselas.

**Declaraciones por escrito (artículo 149 del Reglamento)**

**Raffaele Baldassarre (PPE)**, *por escrito*. – En primer lugar quiero dar las gracias al señor Szájer por el excelente trabajo que ha realizado en un plazo tan corto de tiempo. Los actos delegados serán de una importancia enorme para la legislación de la Unión y para el balance interinstitucional de la UE. En consecuencia, es fundamental que se desarrollen y se decidan de manera totalmente transparente de modo que el Parlamento y el Consejo puedan ejercer un control efectivo y democrático del ejercicio del poder delegado a la Comisión. A este respecto, como defiende el informe Szájer, determinadas cuestiones serán de la máxima importancia y exigirán un compromiso mayor por nuestra parte. Entre estas cuestiones se encuentra la posibilidad de que el Parlamento Europeo revoque la delegación en cualquier momento y de que se asegure de que se asignan los mismos derechos al Parlamento y al Consejo con respecto a su implicación en el proceso de delegación. Por último, quiero subrayar que debe ser prioritario para la Comisión presentar todas las propuestas legislativas necesarias para adaptar el acervo a las disposiciones de los artículos 290 y 291, incluido el acervo relativo a los ámbitos políticos que, en virtud del Tratado de Lisboa, ahora están sometidos al procedimiento de codecisión.

**Zita Gurmai (S&D)**, *por escrito*. – Acojo con gran satisfacción el resultado del informe del señor Szájer. La definición del nuevo sistema legislativo es una cuestión difícil y compleja. Estoy convencida de que el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), y en particular, los artículos 290 y 291 del mismo, refuerza el carácter democrático de la Unión y racionaliza su ordenamiento jurídico. La introducción del nuevo concepto de actos legislativos tiene amplias consecuencias. El informe subraya la ligera diferencia entre los colegisladores clave, las competencias y la agenda detallada de cómo trabajan conjuntamente. La verdadera pregunta que debe hacerse es la siguiente: si la CE obtiene más competencias legislativas y autoridades legislativas más amplias, lo cual significa un incremento inmediato de los intereses de la UE, ¿qué tipo de métodos de control deben introducirse en nombre del Consejo y del Parlamento Europeo? El nuevo marco legislativo del TFUE establece los instrumentos, pero no se dispone de ninguna experiencia práctica de la adaptación de los mismos a escala de la UE. Por último, insto a los colegisladores a que establezcan un acuerdo interinstitucional lo antes posible entre el Parlamento, el Consejo y la Comisión sobre la aplicación del artículo 290, ya que hay una necesidad urgente de una mayor transparencia.

**Rafał Trzaskowski (PPE)**, *por escrito*. – (PL) Aunque permanece en el trasfondo, el procedimiento de delegación supone una transición cualitativa muy importante introducida por el Tratado de Lisboa. Debe interpretarse como el cumplimiento del tratado, sin el cual la posición del Parlamento no se consolidará plenamente en relación con el resto de instituciones implicadas en el proceso de toma de decisiones. Porque únicamente a través de este procedimiento adquiriremos poderes legislativos plenos y una función en el proceso de aplicación de cualquier instrumento legislativo. Conocemos muy bien la frustración asociada al laborioso proceso de negociación con el Consejo en el proceso de codecisión y en el caso de decisiones en las que la implementación contradice el acuerdo interinstitucional. Por tanto, «comitología» era una expresión de la falta de confianza de los Estados miembros hacia la Comisión, mientras que ahora el papel del Parlamento en la implantación de un acto jurídico concede mayor legitimidad al proceso. El Parlamento, y de manera indirecta, los ciudadanos de la UE se sentirán más cercanos al proceso de promulgación de la legislación de la UE, y ése es el concepto que debemos tener del procedimiento de delegación. No obstante, para que esto tenga sentido, el Parlamento debe tener acceso pleno a la información, y a este respecto, estoy totalmente de acuerdo con el resto de participantes de este debate.

**Zbigniew Ziobro (ECR)**, *por escrito*. – (PL) La introducción de la posibilidad de la delegación legislativa tiene como objetivo garantizar que la legislación, y especialmente la legislación de carácter técnico, se complete y se actualice de manera más eficiente sin necesidad de instituir un procedimiento legislativo íntegro cada vez. Por tanto, la delegación debe considerarse como un instrumento para mejorar el proceso de elaboración de legislación a escala de la UE.

Al mismo tiempo, es esencial garantizar un control apropiado sobre el uso de los poderes regulatorios que se confieren a la Comisión. Entre otras cosas, el Parlamento y el Consejo disponen de tiempo suficiente para ejercer el derecho a oponerse a los reglamentos previstos. No obstante, sobre todo deben tener un acceso adecuado a los documentos, análisis y contribuciones elaboradas durante los trabajos preparatorios sobre proyectos de actos delegados. Sólo de este modo los poderes de la Comisión para publicar actos delegados tendrán una verdadera utilidad a la hora de mejorar el proceso legislativo en la Unión, mientras retienen al mismo tiempo el control esencial de las actividades de la Comisión y su transparencia. También es esencial desarrollar mecanismos de cooperación apropiados entre el Parlamento y la Comisión, para que el Parlamento esté informado sobre los trabajos preparatorios que estén en curso y pueda adquirir un buen conocimiento de la naturaleza de las cuestiones que se están considerando.

La resolución sobre el poder de delegación legislativa, que se deriva del compromiso de todos los grupos políticos, presenta las cuestiones anteriores de manera satisfactoria y merece el apoyo del Parlamento.

## 17. Seguridad aérea: lista negra de la UE sobre compañías aéreas (debate)

**Presidenta.** – De conformidad con el orden del día, se procede al debate de la pregunta oral a la Comisión, presentada por el señor Simpson, en nombre de la Comisión de Transportes y Turismo, sobre la seguridad aérea: lista negra de la UE sobre compañías aéreas (O-0024/2010 – B7-0205/2010).

**Silvia-Adriana Țicău, suplente del autor.** – Señora Presidenta, la pregunta ha sido presentada por Brian Simpson, en nombre de la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento, siguiendo el informe de la Comisión que investiga la efectividad de la lista negra de la UE. La lista negra de la UE se estableció en 2006 para nombrar, avergonzar y prohibir las compañías aéreas que no cumplen las normas internacionales de seguridad. Se estableció como respuesta a las preocupaciones relativas al cumplimiento de las normas internacionales de seguridad tras varios accidentes aéreos mortales acaecidos durante un corto espacio de tiempo en 2004 y 2005.

Cuatro años más tarde, sabemos que la lista negra ha demostrado ser un instrumento efectivo y valioso para fomentar el cumplimiento de las normas de seguridad de la OACI y proteger a los ciudadanos. El modo de seguir avanzando en esta cuestión es la pregunta que se nos plantea hoy. Dicho de otro modo, ¿cómo podemos ampliar la protección más allá de nuestras fronteras y e intensificar nuestros esfuerzos para lograr el objetivo de mejorar la seguridad de la aviación internacional? La lista negra tiene una responsabilidad, no sólo a la hora de identificar los riesgos para la seguridad, sino también a la hora de garantizar que esta información se comunica de manera efectiva a los ciudadanos de la UE. Al hilo de esta cuestión, ¿cómo podemos garantizar que los ciudadanos de la UE que toman vuelos fuera de Europa sepan cuáles de las compañías aéreas prohibidas siguen operando en otras regiones del mundo?

En los casos en los que se ha revocado la licencia de la compañía aérea, y por tanto la compañía aérea no aparece en la lista negra, ¿cómo podemos estar seguros de que los pasajeros son conscientes de esta situación? Hemos visto la efectividad de reunir las distintas listas negras nacionales en una lista exhaustiva de la UE. No obstante, la lista negra es igual de positiva que el acceso que tenemos a la información relativa a la seguridad de las compañías aéreas. ¿Cómo podemos complementar la información que constituye la base de la lista negra mejorando el acceso a información verificable y fiable? Esto no sólo significa considerar el refuerzo de los controles que se realizan en los Estados miembros de la UE, sino también autorizar los datos informativos enviados por Estados que no pertenecen a la UE.

¿Consideraría la Comisión el establecimiento de inspecciones en pista (*ramp checks*) normalizadas y armonizadas y de la obligación de informar? En cuanto a la mejora de los datos informativos que se reciben de terceros países, ¿consideraría la Comisión el establecimiento de un sistema eficaz de intercambio de datos fiables a escala internacional, el cual nos acercaría a una especie de lista negra mundial que me consta que se ha planteado en el pasado? Además, cabe señalar que la lista negra ha demostrado ser un instrumento efectivo a la hora de incentivar a las líneas aéreas para que cumplan las normas de seguridad internacionales. Pero ¿cómo podemos trabajar de manera más proactiva hacia el objetivo final de mejorar la seguridad de la aviación internacional? Con esto quiero decir ¿cómo pretende la Comisión apoyar a las autoridades nacionales de aviación civil a la hora de hacer frente a los déficits de seguridad sobre la base de las auditorías de la OACI y de mejorar su capacidad de control?

Es esencial que garanticemos unos canales de comunicación efectivos con el público, pero también es de una importancia vital que, a largo plazo, sigamos intentando fomentar el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad de la aviación en todo el mundo. En última instancia, ésta será la forma más efectiva de mejorar la seguridad para todos los pasajeros. La Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo espera trabajar con la Comisión para intentar avanzar en los logros de la UE con respecto a la lista negra.

**Andris Piebalgs, Miembro de la Comisión.** – Señora Presidenta, doy las gracias a la señora Țicău por su evaluación tan positiva del enfoque relativo a la lista negra. La Comisión está convencida de que las medidas existentes ya proporcionan un nivel muy alto de información y derechos al público con respecto a los vuelos dentro y fuera de la Unión Europea.

La lista negra de compañías aéreas de la Unión Europea está a disposición pública en Internet y a través de acciones informativas seleccionadas. La Comisión colabora estrechamente con asociaciones de agencias de



viaje europeas e internacionales cada vez que se actualiza la lista. Esto les permite disfrutar de la mejor posición posible para ayudar a los pasajeros.

Los aeropuertos y las autoridades nacionales de aviación civil del territorio de los Estados miembros están obligados a llamar la atención de los pasajeros sobre la lista de la UE, tanto a través de sus páginas web como, en los casos pertinentes, en sus instalaciones.

La lista proporciona información útil a los ciudadanos que quieren viajar fuera de la Unión Europea para que eviten viajar con estas compañías aéreas. La lista carece de repercusiones extraterritoriales, ya que no se aplica fuera de la Unión Europea. Por ello, el Reglamento establece los derechos de los pasajeros a conocer la identidad de todas las compañías aéreas con las que vuelan durante la totalidad de su trayecto. Al formalizar una reserva, la compañía que realiza el contrato —o el agente de viajes u operador turístico— debe informar a los pasajeros de la identidad de la compañía o compañías aéreas que operan el vuelo. El pasajero también debe ser informado de cualquier cambio de compañía operadora, ya sea en la facturación o posteriormente, durante el embarque. El Reglamento también otorga a los pasajeros derecho a que se les reembolse el coste pertinente o se reserve otro vuelo si una compañía con la que se ha realizado una reserva se añade a la lista, ocasionando la cancelación del vuelo en cuestión.

Se utilizan distintas fuentes de información para supervisar y evaluar el cumplimiento de las normas de seguridad internacional por parte de los operadores, entre otras, las auditorías de seguridad realizadas por la Organización de la Aviación Civil Internacional, la información facilitada por las autoridades competentes de terceros países, la información facilitada por la Agencia Europea de Seguridad Aérea en el marco de las inspecciones e investigaciones que realiza en el territorio de la Unión Europea y de las misiones técnicas fuera de la Unión Europea, los resultados de las inspecciones en pista (*ramp checks*) realizadas sobre las aeronaves o las compañías aéreas en aeropuertos de la UE en el marco del Programa de evaluación de la seguridad de las aeronaves extranjeras, de conformidad con los requisitos de las normas aplicables de la UE y, por último, información contrastada sobre accidentes obtenida a partir de informes de accidentes o de investigación de incidentes graves.

También debo mencionar que, en este momento, la Comisión no dispone de una lista exhaustiva de los países que aplican una legislación similar, pero hay varios Estados —la República de Corea, Bahréin y el Reino de Arabia Saudí— que aplican las mismas restricciones que se definen en la lista europea.

Puedo confirmar que la Comisión está dispuesta a colaborar con el Parlamento para lograr una verdadera mejora de esta legislación sobre la lista negra que proporciona la seguridad aérea que tanto necesitamos.

**Christine De Veyrac**, *en nombre del Grupo PPE*. – (FR) Señora Presidenta, yo fui ponente de este reglamento hace casi cinco años, y por ello me complace ver que hemos instaurado un mecanismo que funciona y que incluso se ha ampliado con los años. El informe de la Comisión sobre la aplicación del reglamento de la «lista negra» parece exhaustivo y ofrece cuestiones interesantes sobre las que reflexionar. En particular, apoyo la idea de una lista negra internacional que sea la única garantía de un nivel armonizado de seguridad aérea a escala internacional.

No obstante, quiero plantear algunas cuestiones a la Comisión. En primer lugar, quisiera saber cómo se ejerce el derecho a la defensa cuando no se prohíbe a una única compañía aérea, sino a todas las compañías aéreas de un Estado. ¿Deben plantear su caso todas las compañías aéreas o únicamente la autoridad de aviación civil del país en cuestión? También a este respecto, ¿cómo pueden evitar determinadas compañías aéreas seguras que se les incluya en la lista negra?

Asimismo, otro punto que considero muy importante es la supervisión del aeroplano. ¿Supervisa la Comisión todas las aeronaves de una compañía aérea que ha sido incluida en la lista o cuya licencia se ha revocado, a fin de garantizar que estas aeronaves no vuelan de nuevo con un nombre distinto? A este respecto, ¿ha identificado la Comisión Estados que se sospecha que se utilizan como pabellones de conveniencia, aceptando compañías aéreas prohibidas que cambian posteriormente su denominación y Estado de registro? Además, cuando una compañía aérea se incluye en la lista negra, ¿dispone la Comisión de información relativa al modo en que las agencias de viajes y las entidades emisoras de billetes han notificado y compensado a los viajeros o les han ofrecido alternativas?

Por último, antes de terminar, tengo una pregunta sobre una cuestión concreta: varios diputados al Parlamento Europeo han recibido mensajes, que pueden describirse como insistentes, relativos a Indonesia, que ha visto cómo todas sus compañías aéreas han sido prohibidas, en los que se nos pide que solicitemos a la Comisión que retire a Indonesia de la lista negra. Considero que este tipo de presión es inapropiado, ya que las razones

comerciales no justifican el hecho de poner en peligro las vidas de los pasajeros. Quisiera saber cuál es la situación actual de ese país, y si, tras haber estado incluida en la lista negra durante varios años, Indonesia ha tomado medidas para subsanar las deficiencias de seguridad de las que se le acusaba.

**Saïd El Khadraoui**, *en nombre del Grupo S&D*. – (NL) Señora Presidenta, señor Comisario, Señorías, es evidente que es algo surrealista celebrar un debate sobre la lista negra en un momento en que todo el sector de la aviación en Europa se encuentra en una situación caótica, pero entiendo que mañana podremos celebrar un debate urgente de actualidad, y eso es lo que haremos.

La lista negra en sí constituye un tema importante, y podemos decir que ha sido un éxito gracias, entre otras cosas, al impulso de la señora De Veyrac, que realizó un trabajo considerable hace unos años para conseguir que se hiciera realidad. Debemos avanzar y aprender de la experiencia adquirida. Hay algunos ámbitos en los que se necesitan medidas adicionales.

En primer lugar, en el ámbito de la comunicación con los pasajeros. Es cierto que los pasajeros deben estar informados si van a reservar un vuelo con una compañía aérea incluida en la lista negra, en una agencia de viajes, por ejemplo, pero suele ocurrir que los pasajeros deciden tomar un vuelo nacional sólo cuando ya están en un lugar determinado. Por tanto, mi propuesta es que analicemos si es posible que las agencias de viajes y las compañías aéreas que reservan vuelos a países con compañías aéreas o aeronaves que no son seguras informen automáticamente a los pasajeros de esta situación, aunque ellos no se encuentren en la lista negra. Tenemos que considerar esta cuestión.

Un segundo aspecto es ayudar a los pasajeros a que eviten las aeronaves, las líneas aéreas y los países que han sido incluidos en la lista negra. Cuando se trata de la ayuda al desarrollo de capacidades para terceros países, y sin duda alguna en los países más pobres, la Unión Europea podría proporcionar mucha más ayuda y conocimientos y garantizar que las autoridades de aviación también dispongan de las capacidades necesarias para resolver las cuestiones que se les planteen. Un punto que ha mencionado la señora De Veyrac es, sin duda, que los ciudadanos son objeto de engaños. ¿Realmente contamos con un sistema hermético? ¿Estamos seguros de que no hay filtraciones a través de las cuales las compañías aéreas de un país incluido en la lista negra pueden operar a través de otros países o islas? Ya hemos visto ejemplos de esta práctica.

Para concluir, también creo que debemos esforzarnos para conseguir una lista negra a escala internacional. Quisiera saber los esfuerzos que ha realizado junto con sus colegas de otros países, por ejemplo, a escala de la OACI, para hacer realidad esta lista.

**Gesine Meissner**, *en nombre del Grupo ALDE*. – (DE) Señora Presidenta, en este momento, nuestro espacio aéreo se encuentra en un punto muerto; esto es algo que sabemos y que ya se ha mencionado en otras ocasiones. Pronto debatiremos cómo podemos resolver esta situación. Puede que, en relación con las cuestiones económicas especialmente, tengamos que temer que las compañías aéreas pronto se enfrenten a problemas todavía más considerables. Por supuesto, eso no significa que la seguridad deba verse afectada.

Se trata de la seguridad de la aviación para los pasajeros europeos. Para los europeos es un gran logro que los ciudadanos puedan desplazarse libremente y que los consumidores puedan decidir libremente cómo quieren viajar y con qué compañías aéreas quieren reservar sus vuelos. Para poder decidir libremente, sin duda también hay que disponer de la información pertinente.

Ahora acabamos de escuchar que ya disponíamos de esta lista negra en 2006, y que en principio, los ciudadanos deben estar informados de si pueden llegar con seguridad a su destino o no. Para mí, la verdadera pregunta es —como ya han afirmado la señora De Veyrac y el señor El Khadraoui— si el sistema tiene deficiencias, y si los ciudadanos siempre obtienen toda la información que necesitan en materia de seguridad. Lo único que queremos es que todos aquellos que vuelan a Europa sean transportados de manera segura y lleguen a su destino de manera segura.

Por último, otro factor que tiene que ver con la seguridad es saber si la situación financiera de la compañía aérea es sólida. Las compañías aéreas deben solicitar periódicamente a sus autoridades nacionales que se aseguren de que se les permite volar en el espacio aéreo europeo, y este proceso no sólo consiste en comprobar si realmente cumplen todas sus obligaciones en materia de seguridad, realizan todas las comprobaciones necesarias y pueden transportar a las personas de manera segura, sino también en comprobar que su situación financiera es lo suficientemente sólida para poder mantenerse en el sector del transporte a largo plazo. Por lo que yo sé, hasta la fecha no se ha incluido a ninguna compañía aérea europea en la lista negra. A pesar de ello, el año pasado se produjo el incidente de SkyEurope. Lo que ocurrió fue que ciudadanos europeos habían realizado una reserva con una compañía aérea europea, pero desconocían que esta compañía estaba al borde

de la quiebra. Los pasajeros tomaron el vuelo y quedaron abandonados, así que no tenían información que les habría protegido.

Esto hace que me pregunte —incluso si la Comisión ha afirmado que posee la información y su publicación, ya que existe la obligación de publicarla— por qué se desconocía esta situación. ¿Tenemos garantías de que se transmite toda la información que deben tener los pasajeros, todo lo que necesitan saber? Desearía recibir una respuesta a esta cuestión de manera general en el debate.

**Eva Lichtenberger**, *en nombre del Grupo Verts/ALE*. – (DE) Señora Presidenta, señor Comisario, el Parlamento ha hecho gala de una gran iniciativa al elaborar esta lista negra. Esta medida también se llevó a cabo de manera responsable, lo cual quiere decir que proporciona a los consumidores el máximo nivel de seguridad posible. No obstante —y esto también es otra cuestión—, debemos comprobar si ha funcionado correctamente durante la situación actual.

La primera cuestión que quisiera plantear a este respecto es la siguiente. Es posible acceder a la información en Internet, pero no siempre es una tarea sencilla en las distintas compañías aéreas. Yo misma lo he intentado. No siempre se puede encontrar información de manera inmediata, por ejemplo, con respecto a los vuelos de conexión que te obligan a aterrizar en un tercer país, así que aquí tenemos un problema.

La segunda pregunta abierta, y esta me resulta interesante a título personal, es ¿qué experiencias han tenido los ciudadanos con los contratos de arrendamiento con tripulación? A este respecto se han producido graves preocupaciones que podrían convertirse en lagunas para empresas que no gozan de muy buena reputación. ¿Se han producido avances positivos o negativos con respecto a esta cuestión?

En tercer lugar, y éste es un punto muy importante: ¿ha repercutido de manera preventiva este modo de regular compañías a través de la lista negra sobre las compañías, de modo que hayan cumplido —especialmente las de fuera de Europa— la normativa de seguridad más estrictamente? ¿Cómo funciona la autorización selectiva de algunas aeronaves propiedad de determinadas compañías aéreas, en la medida en que sólo les permitimos que utilicen determinadas aeronaves para desplazarse a Europa?

**Ryszard Czarnecki**, *en nombre del Grupo ECR*. – (PL) Señora Presidenta, señor Piebalgs, aunque no estoy seguro en absoluto, espero que los efectos de la erupción volcánica de Islandia no se hagan extensivos, por casualidad, a los pasajeros europeos en lo relativo a los precios de los billetes. Tiene razón al afirmar que estas paradas que se producen en el transporte aéreo probablemente se vean compensadas por incrementos en el precio de los billetes. Cabe señalar esto en defensa de los intereses del consumidor europeo. El Parlamento Europeo vuelve a pronunciarse una vez más sobre esta cuestión, lo que demuestra la importancia que concedemos a esta cuestión. Ya hablé sobre ella hace un par de meses. Muchas de Sus Señorías también lo hicieron, y recuerdo el anterior mandato parlamentario, en el que también hablamos muy abiertamente sobre esta cuestión. Después de todo lo que se ha dicho, tengo una reflexión personal. Un periodista del periódico más influyente de Polonia me preguntó: ¿Qué hacéis en el Parlamento Europeo? Al fin y al cabo, es una cuestión sin importancia. Hasta ahora los medios de comunicación no habían sido conscientes de que es una cuestión muy importante, una cuestión de seguridad y una cuestión totalmente fundamental desde el punto de vista de los intereses de los consumidores, votantes, contribuyentes y ciudadanos europeos.

No es normal que sepamos cómo es la lista negra de la Unión Europea pero que desconozcamos cómo es fuera de la Unión Europea. Se trata de una situación completamente esquizofrénica.

Vayamos a la cuestión final y muy importante: los pasajeros europeos no deben pagar cantidades adicionales por su seguridad; después de todo, se trata de una cuestión que compete a los Estados y a los Gobiernos.

**Mathieu Grosch (PPE)**. – (DE) Señora Presidenta, señor Comisario, vista de este modo, la lista negra fue un interesante logro de este Parlamento bajo el liderazgo de la señora De Veyrac y sus colegas del anterior mandato legislativo.

La lista negra puede repercutir en las compañías, los países o las aeronaves, y creo que a este respecto, la Comisión debe ofrecer respuestas más detalladas a las preguntas que se han planteado, especialmente con respecto a la medida en que las compañías pueden participar en el proceso de toma de decisiones en los distintos países, y por qué este procedimiento se lleva a cabo con cada una de las aeronaves.

Para nosotros también es importante que se sigan produciendo avances. Ya explicamos en el debate que se celebró hace algunos años que para nosotros sigue siendo importante que la Comisión mejore el seguimiento de estos actos y medidas en las comunicaciones, al menos con el Parlamento. Ello se debe a que existen determinadas cuestiones que siguen abiertas por lo que a nosotros respecta, sobre todo la supervisión de las

compañías aéreas, así como la cuestión de aeronaves que, de repente, pueden volar bajo un nombre distinto en un determinado momento, y con respecto al hecho de que hoy se exige un determinado grado de transparencia para aquellas decisiones concretas que pueden tomarse en el último minuto.

Con esto, llego al punto que para mí es el más importante: la información. Después de todo, consideramos —y creo que lo hacemos en todos los grupos— que los ciudadanos y los pasajeros tienen derecho, y de ahí se deriva una obligación, a que las compañías les informen de manera sistemática de que la información relativa a la lista negra puede obtenerse en los aeropuertos sin ningún tipo de problema, y también en las agencias de viaje, y a que, especialmente a la hora de volar a «determinados países» de los que actualmente ya se tiene constancia de sus problemas, las agencias de viaje señalen las compañías problemáticas a la hora de realizar nuevas reservas.

Para nosotros, el objetivo es que esta medida, que ya ha mejorado considerablemente la seguridad, no se amplíe únicamente a Europa y a los pasajeros europeos, sino que se aplique a escala internacional.

**Fiona Hall (ALDE).** – Señora Presidenta, quiero plantear una cuestión que está estrechamente relacionada a la seguridad de la aviación y que destaca la necesidad de lograr la máxima eficacia a la hora de utilizar la lista negra de la UE.

En diciembre de 2008, el Consejo adoptó finalmente el Código de conducta de la UE en materia de exportación de armas. Este código rige la exportación de equipamiento y tecnología militar desde la UE. No obstante, se ha manifestado la preocupación de que no todos los países de la UE que exportan armas cumplen el código y de que siguen suministrándose armas europeas a zonas de conflicto.

Sin embargo, hay una medida que ha demostrado una gran eficacia a la hora de reducir el suministro ilegal de armas, y es la lista negra de la UE en materia de aviación. Un estudio sueco realizado en 2008 demostró que los operadores del transporte aéreo que están involucrados en la transferencia de armas a zonas de conflicto son los mismos operadores que suelen infringir las normas de seguridad aérea.

Quizás no sorprenda que los operadores poco fiables que aplican un enfoque relajado con respecto a la seguridad también resulten ser operadores poco fiables con respecto al cargamento que transportan. Pero la consecuencia positiva de este vínculo es que las medidas que garantizan un control estricto de las aeronaves y que están diseñadas para proteger a los ciudadanos europeos también contribuyen a proteger a los ciudadanos de otros continentes, especialmente a África, de la destrucción que se genera cuando los conflictos se ven agravados por una amplia disponibilidad de armas pequeñas y ligeras.

Así que le pido al Comisario Piebalgs que, como Comisario de Desarrollo, aporte su influencia personal a los esfuerzos de la Comisión para garantizar que las listas negras se apliquen de manera efectiva y sistemática.

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – (RO) La lista negra de compañías aéreas poco seguras es una medida para proteger a los pasajeros europeos que acojo con gran satisfacción. Tanto la Comisión Europea como los Estados miembros, especialmente las agencias de viaje, deben hacer pública la lista. De hecho, todo se reduce a la buena fe y la buena voluntad de los operadores turísticos y las agencias de viaje.

Por otra parte, hay que encontrar una solución a las situaciones en las que las compañías aéreas poco seguras sean las únicas que operen un destino concreto. Hay un elevado número de compañías incluidas en la lista negra que operan destinos en países en desarrollo o subdesarrollados de África, el Sudeste Asiático y Asia Central. Esto plantea una pregunta válida: ¿En qué medida puede seguir garantizándose la competencia leal entre las grandes compañías aéreas de Europa, Estados Unidos y Extremo Oriente que se han establecido en estos países en desarrollo?

A este respecto, creo que debemos considerar el modo en que la Unión Europea puede apoyar su evolución a través de la mejora de la seguridad de sus vuelos, en lugar de excluirlos del mercado valiéndose de una prohibición. Ello permitiría a la Unión Europea cumplir con un deber de honor apoyando el desarrollo sostenible del sector del transporte aéreo también en los países menos favorecidos.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Señora Presidenta, quiero hacer un comentario general y después plantear dos o tres preguntas, dependiendo del tiempo que me asigne. El comentario general es el siguiente: considero casi ridículo que, en la situación actual, se nos haya asignado al Grupo de la Alianza Progresista de Socialistas y Demócratas del Parlamento Europeo un total de nueve minutos de tiempo de intervención en tres informes de seguridad aérea. Es cierto que mañana se celebrará una sesión especial, pero creo que ya es hora de que esta Cámara preste más atención a cuestiones que afectan verdaderamente a las personas, y quizás recorte en cierta medida los debates cuyo valor se ha aumentado de manera artificial.

Con respecto a las preguntas, señor Comisario, para mí la más importante es ¿cuál es la situación relativa a los vuelos de código compartido, es decir, las aeronaves que supuestamente deben operar las compañías aéreas europeas, pero que en la práctica pueden operarlas otras compañías aéreas, incluso las que están incluidas en la lista negra? ¿Qué ocurre con la información que se facilita a los ciudadanos que tienen que realizar desplazamientos aéreos? Se trata de una cuestión acuciante para mí, y espero que la responda. Voy a limitarme a plantear sólo esa pregunta.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Señora Presidenta, ahora que hemos abordado la cuestión de la seguridad de la aviación —y también debatiremos y votaremos la Agencia Europea de Seguridad Aérea pasado mañana—, quiero aprovechar la oportunidad para plantear otro ámbito problemático.

Los ciudadanos que participan en deportes de aviación en Austria y otros Estados miembros se enfrentan al hecho de que hay importantes series de normas para estos deportes que sólo están disponibles en inglés. Los deportistas implicados suelen tener un nivel de inglés excelente; no obstante, la mayoría de las veces no es fácil entender un tema que ya es complejo de por sí en una jerga específica de un ámbito expresada en otro idioma. A raíz de este problema, los Estados miembros intentan recabar opiniones de expertos de la UE. En mi opinión, este tiempo y este esfuerzo podrían evitarse si las normas estuvieran disponibles en los idiomas pertinentes. Estoy intentando que la normativa imprescindible para las personas que participan en deportes de aviación esté disponible también en alemán y francés, es decir, en los idiomas de trabajo que más se hablan.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) La lista negra, que se actualizó el 30 de marzo de este año, incluye a 278 compañías de 17 países distintos. La UE debe desarrollar sus capacidades técnicas y administrativas a fin de garantizar el cumplimiento de las normas de aviación civil aplicables, para que únicamente las compañías aéreas que cumplen con las normas internacionales de seguridad puedan volar en la Unión Europea. No obstante, al mismo tiempo debemos ayudar a los terceros países a que mejoren sus normas de seguridad en la aviación civil.

Las autoridades competentes de los terceros países deben mejorar su capacidad para supervisar las compañías aéreas a las que conceden licencias. El análisis de seguridad de los vuelos que se realiza en la Unión Europea a operadores de terceros países también incluirá comprobaciones realizadas a las aeronaves de estas compañías en el terreno, teniendo en cuenta las pruebas que ponen de relieve los graves incidentes y accidentes registrados por las compañías el año pasado. No obstante, debe proporcionarse información a los pasajeros durante todo su itinerario, en relación con todas las compañías que van a utilizar para realizar este trayecto. Esta información siempre debe facilitarse antes o en el momento de adquirir el billete.

**Andris Piebalgs, Miembro de la Comisión.** – Señora Presidenta, quiero agradecerles que hayan planteado sus preguntas. Ello demuestra, sin duda alguna, que esta Cámara respalda firmemente el enfoque de la lista negra. Puedo prometerles, en nombre del Vicepresidente Kallas, que mejoraremos la comunicación con el Parlamento con respecto a estas cuestiones.

También les prometo que todas las preguntas que se han planteado serán remitidas para una respuesta escrita, porque si me dedico a responderlas, obviamente no podré hacerlo en el minuto y medio restante. Por tanto, voy a abordar algunas de ellas, pero sólo porque no dispondré de tiempo para responder a todas las preguntas planteadas.

En primer lugar, los aspectos internacionales: la Comisión funciona siguiendo indicaciones que hagan posible desplegar el máximo esfuerzo para reforzar la cooperación internacional con terceros países animando a los Estados a que se adhieran a la evaluación de seguridad de un programa extranjero de aeronaves que englobe a los 40 Estados de Europa, pero también a través de proyectos de asistencia técnica para lograr el cumplimiento de la normativa internacional.

También trabajamos en gran medida con la ACI. Participamos en la Conferencia de Alto Nivel de Seguridad Operacional de la OACI que se celebró a finales de marzo en Montreal, y también estamos negociando actualmente un memorando de cooperación que permitirá una mayor cooperación con la OACI. Tienen razón. Necesitamos un enfoque internacional con respecto a esta cuestión, pero no debemos subestimar los resultados del enfoque de la lista negra en otros países.

Mencionaré un ejemplo de Indonesia sobre el que se me preguntó. Indonesia ha invertido un gran esfuerzo en la modernización de su sistema de aviación, incluida su legislación, la organización de la autoridad, y, al hacerlo, los procedimientos de certificación y un control de las compañías aéreas establecidas en este país. Hasta la fecha, ha demostrado que ha logrado una mejora considerable en el caso de cuatro compañías aéreas: Garuda, Airfast, Mandala y Premier. Esto se ha logrado con la ayuda de la Comisión, de los Estados miembros

y del sector. Se trata de un proceso que exige el uso de recursos adecuados, pero la Comisión está cooperando muy estrechamente con las autoridades y compañías de este país para permitir más avances positivos. Sin duda, nuestro enfoque anima a los países a que cambien de enfoque en cuanto a la seguridad de la aviación, y éste es tan solo un ejemplo.

Voy a terminar con una cuestión especialmente importante que se ha planteado: la información que recibe el consumidor. Exigimos que las agencias de viaje informen a los pasajeros oralmente y/o por escrito en el momento de realizar la reserva. Con frecuencia, las agencias de viaje también exigen a los pasajeros que renuncien a cualquier derecho de reclamación de indemnizaciones posteriores cuando acceden a viajar con una compañía prohibida. Estaré encantado de responder a todas las preguntas también por escrito, porque veo que estoy abusando de su amabilidad, señora Presidenta.

**Presidenta.** – El debate queda cerrado.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Señora Presidenta, quisiera intervenir de conformidad con el artículo 173 del Reglamento a raíz de un incidente que se ha producido hace unos minutos, durante el punto del orden del día dedicado a las intervenciones de un minuto. En el momento en el que ha llamado a Hans-Peter Martin, mientras estaba presente, ha pasado por delante de nosotros. En respuesta a nuestra pregunta jocosa de si se había dormido durante su propio discurso, el señor Martin ha adoptado una postura concreta, se ha cuadrado y ha realizado el saludo de Hitler.

Señora Presidenta, esto es inaceptable; se trata de una grave infracción de las costumbres de esta Cámara de conformidad con el artículo 9, y por ello le suplico que realice la oportuna llamada al orden contra este comportamiento incorrecto e inaceptable. También le pido que verifique si, en relación con este incidente, este comportamiento puede documentarse en el registro. Esto es inaceptable. Incluso si ha sido una provocación supuestamente jocosa, las bromas de este tipo no tienen cabida en esta Cámara.

**Presidenta.** - Muchas gracias por llamar nuestra atención sobre esta cuestión. Investigaremos el incidente y veremos qué ha ocurrido.

#### ***Declaraciones por escrito (artículo 149 del Reglamento)***

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), por escrito.** – (PL) Señora Presidenta, en referencia a las preguntas planteadas por el señor Simpson, quiero solicitar a la Comisión que describa los nuevos principios y planes que tiene en relación con la garantía de la seguridad de los pasajeros de Estados miembros que vuelan con compañías aéreas que no someten los vuelos internos en el espacio aéreo a la jurisdicción de la Unión Europea y, con frecuencia, infringen los reglamentos, poniendo así en peligro a los pasajeros. Sugiero que la Comisión, a través de los esfuerzos de la Alta Representante, elabore un acuerdo internacional sobre esta cuestión, que sería una garantía de nuestra seguridad común. Además, quisiera que la lista negra facilite información precisa sobre la compañía aérea, que incluya estadísticas y datos exhaustivos y que ponga de manifiesto los riesgos a los que se expone a los pasajeros, tanto de seguridad como de comodidad.

**Artur Zasada (PPE), por escrito.** – (PL) Sin duda alguna, el debate de hoy es un debate vital para la seguridad de los pasajeros que realizan desplazamientos aéreos en la Unión Europea. Me complace el hecho de que los Estados miembros observen las normas de la OACI en el ámbito de los principios y técnicas del tráfico aéreo internacional. No obstante, es evidente que el transporte aéreo no se limita únicamente al espacio aéreo de la Unión Europea. Por tanto, se plantea una pregunta: ¿cómo podemos garantizar la seguridad de los ciudadanos de la UE fuera del territorio de la Unión? En mi opinión, la Comisión Europea debe animar a los países que no pertenecen a la UE para que trabajen conjuntamente en la elaboración de una lista negra basada en normas de la UE o debe desempeñar del mismo modo un papel principal en la creación de una lista negra internacional. Además, quisiera llamar la atención sobre un problema potencial: cuando la Comisión supervisa una compañía aérea que está incluida en la lista negra, ¿supervisa también de manera exhaustiva toda la flota perteneciente a la compañía? Porque puede ocurrir que una aeronave no sea utilizada por una compañía aérea que está incluida en la lista negra, pero que se utilice, por ejemplo, en otra compañía bajo otros colores que fleta aeronaves individuales.

## **18. Tasas de protección de la aviación (debate)**

**Presidenta.** – De conformidad con el orden del día se procede al debate del informe (A7-0035/2010) del señor Leichtfried, en nombre de la Comisión de Transportes y Turismo, sobre la propuesta de Directiva del

Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las tasas de protección de la aviación [COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)].

**Jörg Leichtfried**, *ponente*. – (DE) Señora Presidenta, en este momento, la situación del ámbito de la seguridad de la aviación europea y las tasas de protección de la aviación es tal que todo el mundo hace lo que quiere. Nadie actúa de manera apropiada. No obstante, en algún momento tendremos que pagar por ello. Se trata de algo que no debemos aceptar sin protestar, y el objetivo de este informe es cambiar las cosas. Concretamente, ¿qué cambiará y qué pretende cambiar?

Sólo quiero decir de manera anticipada que en casi todos los puntos —y aquí quiero dar las gracias a mi colega diputado— hay una percepción unánime de que el informe podría hacer gala de una mayor transparencia. La transparencia implica que, por una parte, en el futuro las compañías aéreas podrán obtener información que les permita identificar las tasas de protección que les aplicarán los aeropuertos, el objetivo de dichas tasas, si son excesivas —ya que en ocasiones todavía sucede— y, por otra, que los pasajeros también tendrán que entender las exigencias de las compañías aéreas con respecto a ellos. También a este respecto sospecho que en ocasiones la transparencia de las compañías aéreas se limita de manera deliberada, incluso cuando, como dicen, se esfuerzan enormemente por ser transparentes.

Un punto muy importante a este respecto es el hecho de que, en Europa hay distintos sistemas de financiación para las instalaciones de protección. Hay estados que las han financiado íntegramente a través de impuestos. Hay otros estados en los que sólo paga el usuario final, y hay otros que aplican un sistema combinado.

Nuestra intención era garantizar que estos sistemas pudieran mantenerse. No queremos decirle a ningún Estado miembro cómo debe financiar las tasas de protección; simplemente queremos asegurarnos de que la persona que paga sepa lo que ha pagado.

Hay, o había, distintos pareceres sobre los aeropuertos que debían incluirse, y hemos decidido que ésa es una cuestión de seguridad. No se trata de ganancias ni de beneficios; se trata de seguridad. Por tanto, hemos decidido que todos los aeropuertos que se gestionen de manera comercial deben incluirse, y creo que ha sido una decisión acertada.

Por último, hemos llegado a un punto en el que tenemos un elevado grado de unanimidad en el pleno, a saber, sobre el punto en el que debemos realizar una distinción entre tasas de instalaciones de protección, medidas de seguridad incluidas en las normas de la UE y tasas de medidas de seguridad que van más allá, lo que se conoce como «medidas más estrictas».

En nuestra opinión, todo lo que se incluya en el contexto de la UE debe quedarse como está; cada Estado miembro puede hacer lo que considere correcto. No obstante, si se toman medidas de seguridad que sobrepasan este supuesto, entonces los Estados miembros que las apliquen deberán financiarlo ellos mismos. Por una parte, de este modo se garantiza que esta cuestión se aborde detenidamente, que no se tomen medidas de seguridad de manera precipitada sin considerar si verdaderamente son necesarias y también que se tenga en cuenta las implicaciones para los pasajeros, para las compañías aéreas y para los aeropuertos.

Por otra parte, también hay que garantizar, a este respecto, que se aplique el principio de que la seguridad también es un deber público. Como norma, los ataques a compañías aéreas no se dirigen a las compañías aéreas, sino a los estados de los que proceden dichas compañías aéreas, por lo que también debemos considerar que, en principio, la seguridad sigue siendo un deber público, por lo que debe financiarse públicamente.

Quiero decir brevemente unas palabras más sobre las enmiendas, que ya alcanzan un número elevadísimo: tres en total. Creo que todas están muy bien fundadas y justificadas. En mi opinión, especialmente con respecto a las dos enmiendas propuestas por el Grupo de los Verdes/Alianza Libre Europea, que sin duda alguna merecen un gran apoyo, no porque la señora Lichtenberger esté sentada a mi lado, sino porque incluyen requisitos sociales para los empleados de los aeropuertos. Creo que se trata de algo muy importante, especialmente en un momento en el que las compañías aéreas y los aeropuertos se encuentran presionados.

**Andris Piebalgs**, *Miembro de la Comisión*. – Señora Presidenta, la propuesta de directiva sobre las tasas de protección de la aviación es el resultado del debate sobre la financiación de la protección de la aviación que lleva encima de la mesa desde 2001. Procede de los costes de protección en aumento que se observaron tras los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 y del establecimiento de un marco reglamentario de la UE para la protección de la aviación.

A través de su propuesta legislativa, la Comisión pretende crear un marco transparente y no discriminatorio para gravar las tasas de protección de la aviación en Europa. Asimismo, la Comisión considera que las tasas

de protección de la aviación deben establecerse consultando a los usuarios de los aeropuertos y que deben estar vinculadas al coste. Quiero felicitar al señor Leichtfried por el excelente trabajo que ha realizado en este informe, y también dar las gracias a los diputados de la Comisión de Transportes y Turismo que también han contribuido al mismo.

Creo que el informe va precisamente en la dirección de los objetivos previstos por la Comisión, y acojo con satisfacción el apoyo que concede a la propuesta de la Comisión a este respecto.

Quiero hacer hincapié en dos cuestiones concretas que se abordan en el informe. En primer lugar, el informe introduce lo que supone un nuevo elemento, que es la importante, y en ocasiones controvertida pregunta de quién paga la protección de la aviación. Las propuestas de la Comisión no abordan esta cuestión, y el motivo es que casi todos los Estados miembros insisten en que no están en situación de asumir compromisos a este respecto, aunque reconocen que debe permitirse la financiación pública de la protección de la aviación.

En nuestra opinión, la elección deben realizarla los Estados miembros de manera individual, para abordarse mediante la subsidiariedad.

Teniendo esto en mente, y en relación con la posición descrita en el informe que se va a adoptar, la Comisión quiere observar que la enmienda 32, que obligaría a los Estados miembros a financiar medidas más estrictas, dará lugar a acalorados debates con el Consejo sobre esta propuesta de Directiva. No obstante, estoy seguro de que el ponente conocía todas estas cuestiones y prevenía esta lucha con el Consejo.

La segunda cuestión precisa de más aclaraciones, y se refiere a la evaluación de impacto que se realiza antes de adoptar medidas adicionales de protección de la aviación en virtud del reglamento marco. Sin duda alguna, se trata de una medida muy justificada, pero quiero que sepan que ya estamos aplicando mecanismos y no debemos sobrecargarnos.

En primer lugar, tenemos el Grupo consultivo de partes interesadas en materia de seguridad aérea, compuesto por representantes del sector del transporte aéreo, entre otros, y está plenamente involucrado en la concepción de cualquier medida propuesta sobre la protección de la aviación.

En segundo lugar, el procedimiento de reglamentación con control garantiza que el Parlamento pueda ejercer su derecho de veto si lo estima oportuno.

Muchas gracias por este excelente informe. Esperamos ansiosamente trabajar con el ponente y el Parlamento y seguir avanzando en esta cuestión.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Señora Presidenta, siento tener que cargar la sesión plenaria, pero de conformidad con el artículo 151, me veo obligado a hacer una observación personal. Hace un momento he sido blanco de un comentario. Esto es algo habitual si vives en Austria. Allí hay un grupo que, si atendemos a las normas internacionales, se clasifica como extrema derecha. Tienen líderes de partidos que realizan determinados gestos en el aire y para ellos no supone nada. También son personas que no soportan ser derrotadas en las elecciones democráticas, y por ello rechazan cualquier forma de contacto físico, como un apretón de manos. Si les saludas con la mano, sólo ven una cosa: aquello en lo que tienen experiencia, el saludo de Hitler.

Sin duda, estos son problemas que meramente ponen de manifiesto que, lamentablemente, mi país de origen no ha logrado aceptar el pasado, que pronto no tendremos que tratar con un partido de extrema derecha que está representado en esta Cámara, sino con dos. Me gustaría dejar una cosa clara una vez más: nosotros somos los demócratas. Los de la extrema derecha se sientan allí. Me enorgullece pertenecer a un grupo político que ha logrado contribuir de manera decisiva al hecho de que ya no tenemos un grupo de extrema derecha en este Parlamento, y ojalá nunca tengamos uno. La respuesta es ser más democráticos y no más políticas de extrema derecha, hostilidad hacia las personas y desprecio cínico hacia las personas. Esas son las personas que ya han dicho que necesito un psiquiatra porque no soportan perder las elecciones de manera democrática.

**Presidenta.** – Las preguntas con arreglo al procedimiento de tarjeta azul sobre un comentario personal en virtud del artículo 151 no están permitidas. Por tanto, su solicitud de intervención sobre este punto no puede aceptarse.

**Zoltán Balczó (NI).** – (HU) Ésta es una pregunta con arreglo al procedimiento de tarjeta azul para el orador anterior. Quisiera disponer de medio minuto para hacer una pregunta.



**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – Señora Presidenta, esta intervención —que es totalmente aceptable— interfiere con un debate sobre un tema. Sugiero que sitúe este tipo de cuestiones entre los informes.

**Presidenta.** – Muchas gracias. Vamos a reanudar el debate. He permitido la explicación personal porque la anterior cuestión sobre la observancia del reglamento se refería directamente al señor Martin. Ahora seguiremos con el debate y también le dedicaremos nuestra atención plena.

**Artur Zasada, en nombre del Grupo PPE.** – (PL) Señora Presidenta, para empezar quiero dar las gracias al ponente, el señor Leichtfried, por un informe espléndido y por haber hecho gala de una cooperación impecable durante nuestro trabajo sobre este documento.

Tuvimos que responder a cuatro preguntas, pero en primer lugar tuvimos que delimitar la tarea, que era proteger los intereses de los pasajeros de las compañías aéreas, y esta fue la parte más importante de nuestro trabajo. No obstante, las cuatro preguntas que nos hicimos a nosotros mismos trataban de responder a una cuestión sobre la transparencia o sobre qué grupos podrían ser admitidos para participar en el procedimiento. Se trataba de una cuestión relativa al ámbito de aplicación de la directiva, o a qué aeropuertos puede aplicarse la Directiva. Hubo una pregunta muy importante, sobre financiación, que la Comisión no pudo responder. No obstante, junto con el señor Leichtfried, logramos encontrar una solución, y le doy las gracias especialmente por ello. Me refiero a las medidas más estrictas, que deben financiar los Estados miembros.

Otra cuestión se refería a la competencia de la autoridad de supervisión independiente a la hora de establecer tasas asociadas a la seguridad del tráfico aéreo. Durante nuestro trabajo, desarrollamos una posición común, que considero muy ambiciosa. Hoy es un reto para el Consejo y la Comisión. Creo que, como pasajeros de compañías aéreas, y en contraposición a los pasajeros de barcos, coches y ferrocarriles, no deberíamos tener que pagar por este tipo de protección. Se trata de un gesto para con el Consejo, es una posición comprometida y hoy espero ver una posición igual de ambiciosa por parte del Consejo.

**Saïd El Khadraoui, en nombre del Grupo S&D.** – (NL) Señora Presidenta, Señorías, señor Comisario, para empezar, quiero dar las gracias al ponente por un excelente trabajo, algunos dirían que un fantástico trabajo. Así que gracias, y gracias a todos aquellos que han colaborado.

Si me lo permiten, les recordaré que la cuestión de la financiación no es nueva. Este expediente lleva en construcción desde el momento en que aprobamos un reglamento europeo sobre la aplicación de medidas de seguridad a escala europea después de los ataques del 11 de septiembre de 2001. Ya desde un principio, el Parlamento Europeo siempre ha subrayado que la cuestión de la financiación es una cuestión seria, y que tenemos que encontrar una solución a escala europea. No obstante, el Consejo siempre se ha opuesto a esto. Como seguimiento de este debate, debemos instar una vez más al Consejo a que cumpla los acuerdos que celebró con nosotros en el pasado, especialmente el que nos permite redactar una propuesta independiente sobre esta cuestión y que se comprometa a trabajar con nosotros para encontrar una solución.

Es evidente que debemos tener en cuenta varias consideraciones. La primera y la más esencial es la transparencia. De momento, no estamos considerando precisamente quién debe pagar la factura en cada uno de los Estados miembros. No obstante, algo que *claramente* queremos es organizar una consulta sobre esta cuestión, para alcanzar acuerdos y después ceñirnos a ellos. Dicho de otro modo, lo que queremos es que los ingresos se generen a partir de tasas de protección que se inviertan de nuevo en la financiación de medidas de protección, y no en un aparcamiento, por ejemplo. Se trata de algo esencial, y debe quedar claro que no debemos ceder ni un ápice en esta cuestión.

Una segunda consideración importante es que debemos distinguir entre medidas de protección acordadas conjuntamente a escala europea y otras medidas adicionales adoptadas por los Estados miembros a escala individual. Por lo que respecta a la primera consideración, las normas de transparencia están claras y deben aplicarse. Por lo que respecta a la segunda, debemos dejar claro que la responsabilidad financiera corresponde a los Estados miembros y que son ellos los que deben asumir los gastos derivados de las medidas de protección adicionales. La coordinación de las medidas de protección a escala europea también sería una ventaja, y si los Estados miembros deciden unilateralmente introducir escáneres corporales u otras medidas, tendrán que asumir las consecuencias financieras derivadas de estas decisiones.

**Gesine Meissner, en nombre del Grupo ALDE.** – (DE) Señora Presidenta, en primer lugar quiero dar las gracias al ponente, el señor Leichtfried, también en nombre de la señora Hennis-Plasschaert, que hoy no puede estar con nosotros. Ella lo gestionó todo junto con usted, y también estaba totalmente satisfecha.

También podemos decir que otro indicio de lo satisfactorio que es el informe es que la votación en comisión ha sido bastante unánime. Ésta también es una cuestión —como la pregunta con solicitud de respuesta oral que acaba de plantearse— relativa a la protección de los consumidores, al tiempo que es una cuestión de protección de la aviación. Queremos que haya seguridad; no obstante, también queremos que los consumidores sepan cuánto pagan y para qué. Ya se ha dicho que los sistemas de los diversos Estados miembros son muy distintos, y en general tampoco queremos cambiar esta situación. No queremos imponer nada. Sin embargo, queremos que haya transparencia sobre el modo en que se organizan los costes y sobre el porcentaje que pagará el consumidor. En este momento, no siempre se dispone de esto. Dicho de otro modo, queremos saber qué porcentaje del precio del billete —de momento sólo es un porcentaje del precio del billete lo que se paga por la seguridad— es pertinente para la protección. También queremos garantías de que los fondos destinados a la protección se utilizan verdaderamente con este fin, y que nadie se beneficia de ellos. Creo que el enfoque que hemos desarrollado con respecto a este tema también es un enfoque totalmente lógico.

Hay un escollo crítico entre lo que el Parlamento quiere y lo que los Estados miembros consideran positivo, y es la cuestión de quién pagará las medidas de protección adicionales que se adopten que vayan más allá de las pretensiones que tenemos en Europa con respecto a los pasajeros. A este respecto, hemos afirmado que, en realidad los gastos deberían sufragarlos los Estados miembros. Se trata de una cuestión de seguridad nacional por la que también los Estados nacionales deben interesarse en gran medida. Es evidente que los Estados no quieren pagar este gasto. Como ya se ha indicado, con respecto a la cuestión de si queremos escáneres personales o no, sin duda también tendremos que considerar si queremos tenerlos en toda Europa o no, y quién acabará pagándolos. No cabe duda de que también tendremos que plantearnos si realmente ofrecen una mayor seguridad.

Así pues, este tipo de tasas de protección de la aviación debe administrarse de manera transparente.

*(La Presidenta interrumpe a la oradora)*

**Anna Rosbach**, en nombre del Grupo EFD. – (DA) Señora Presidenta, érase una vez un aeropuerto en el que comprabas un billete para un vuelo, facturabas tu equipaje, mostrabas tu pasaporte y despegabas o aterrizabas. Hoy los aeropuertos se parecen más a pequeños pueblos que ofrecen todo tipo de instalaciones, pero con medidas de seguridad que los han convertido en una especie de Fort Knox, y las cosas sólo avanzan en una dirección: cada vez más medidas.

Es cierto que las aeronaves tenían accidentes en tiempos pasados, y lamentablemente los siguen teniendo. Por ese motivo es importante que se apliquen las mismas normas dentro y fuera de la UE. En este contexto, la UE tiene un tamaño demasiado reducido para ser un islote aislado. Se trata de un ámbito en el que podemos ver las ventajas de tener las mismas normas, las mismas normas transparentes para todas las aeronaves de todos los países. Y esto también se aplica a las tasas. Todos —tanto pasajeros como compañías aéreas— deben saber claramente lo que incluye una tasa de protección de la aviación. Nadie debe perderse en una selva de tasas y cargos poco claros. Los pasajeros deben saber con exactitud lo que incluyen las tasas y no deben estar obligados a abonar tasas nacionales especiales ni a pagar cantidades adicionales por las compañías aéreas. Apoyo decididamente el informe de la Comisión de Transportes y Turismo...

*(La Presidenta interrumpe a la oradora)*

**Mathieu Grosch (PPE)**. – (DE) Señora Presidenta, señor Comisario, en primer lugar quiero dar las gracias al ponente y al resto de grupos por su trabajo. En la Comisión de Transportes y Turismo hemos celebrado un debate interesante. Sin embargo, opino que ya hemos celebrado numerosos compromisos con el Consejo, que ha demostrado tener muy poca disposición para comprometerse a este respecto, al igual que lo ha hecho en otras ocasiones. Porque cuando empezamos a hablar de implantación, entonces cobra ritmo el debate. Como Parlamento, también a este respecto deberíamos esperar el apoyo de la Comisión a la idea de que las tasas de protección se aplicarán a todos los aeropuertos. No debemos repetir lo que hemos hecho en otros ámbitos —ya sean los servicios de tierra o las tasas de aviación—, es decir, permitir que las excepciones afecten a entre dos y cinco millones de pasajeros.

La segunda cuestión, y ésta es todavía más importante para mí, es, sin duda, garantizar la transparencia a los pasajeros —quién paga cuánto y por qué—, y se trata de un deber para los aeropuertos y las compañías aéreas. En mi opinión, se trata de una consideración muy importante.

Con esto, llego al tercer punto, el pago: un ámbito en el que no cabe duda de que siempre hay escollos. Personalmente, con respecto a la financiación, opino que la seguridad pública debe sufragarse con fondos

públicos. Ya nos estamos comprometiendo al dejar determinadas cuestiones a la llamada subsidiariedad. Aquí en esta Cámara, este truco siempre funciona, y también con la Comisión: si no se puede obtener una solución del Consejo, sencillamente se denomina una cuestión de subsidiariedad. Personalmente, eso no me alegra mucho, pero en fin. Por tanto, creo que, como mínimo, debemos ceñirnos a nuestras afirmaciones al hilo de que las medidas especiales, más estrictas, deben sufragarse con fondos del erario público. Las tasas de protección y la seguridad en general han aumentado considerablemente en los últimos años. Por tanto, este expediente también posee un aspecto económico. Estamos hablando de aproximadamente un 30 % de los costes. Si hablamos de seguridad y de quién paga esta seguridad, mañana también esta cuestión tendrá un aspecto económico. Por todo lo anterior, estos tres puntos son vitales para mí. Espero que, al menos en las solicitudes actuales, obtengamos un resultado positivo con el Consejo y la Comisión.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) La legislación que se está presentando ofrece un marco para el establecimiento de tasas de protección de la aviación transparente, no discriminatorio y que permite el derecho al recurso. La seguridad de los aeropuertos es responsabilidad de los Estados miembros.

No obstante, los pasajeros son los que, en última instancia, sufragan las medidas de seguridad mediante el precio de su billete. Por ese motivo los pasajeros tienen derecho a que se les informe de manera independiente sobre qué porcentaje del precio final del billete se destina a sufragar la seguridad.

La Directiva sobre las tasas de protección de la aviación y la Directiva relativa a las tasas aeroportuarias deberían armonizarse. El Parlamento ha solicitado en repetidas ocasiones que las tasas de protección de la aviación que se incluyen en esta directiva sean utilizadas por las compañías y los operadores aeroportuarios únicamente para implantar las medidas de protección de la aviación. El Parlamento también ha pedido transparencia y una relación de las tasas e impuestos de seguridad con los objetivos que se persiguen.

Los Estados miembros también pueden aplicar medidas de seguridad más estrictas, aunque el coste derivado deberá ser sufragado íntegramente por los Estados miembros. De cualquier modo, estas medidas de seguridad no deberían impedir el flujo ininterrumpido de tráfico de pasajeros en los aeropuertos. Lamentablemente, aquí en Bruselas especialmente, nos encontramos con colas interminables que los pasajeros tienen que hacer para viajar.

También quisiera mencionar la prohibición de embarcar líquidos. Ello significa que pueden confiscarse distintos artículos. Lamentablemente, en el aeropuerto de Bruselas, por citar un ejemplo, hay un procedimiento denso que implica tasas adicionales y la confiscación de artículos. Lamentablemente, este procedimiento no ofrece la opción de recibir el artículo posteriormente en la dirección del propietario.

**Jaroslav Paška (EFD).** – (SK) La introducción de tasas de protección ha generado un nuevo coste financiero para el mercado de la aviación, que los operadores aeroportuarios y las compañías aéreas transmitirán de manera inmediata y hábil a los pasajeros.

Por ello, es conveniente buscar mecanismos para proteger a los pasajeros con el fin de impedir que surjan cantidades ficticias ocultas como tasas de protección que se añaden de manera poco transparente como secciones bien escondidas, con el objetivo de generar beneficios no justificados para empresarios astutos del sector de la aviación. La cantidad de estas tasas debe corresponder únicamente a los gastos que pueda demostrarse que se han contraído para garantizar la seguridad de los pasajeros.

Señor Comisario, nuestro deber es, por tanto, definir normas inequívocas y transparentes, normas que eliminarán la actual anarquía que reina en este sector e impedirán que, en el futuro, los operadores exploten medidas obligatorias para la protección de los pasajeros a fin de generar beneficios que no se justifican.

Es necesario definir normas, y no establecer más instituciones y autoridades que sobrecarguen a los pasajeros, a los operadores de compañías aéreas y también a los contribuyentes con más costes adicionales.

Señor Comisario, si queremos contribuir a que Europa sea más competitiva, debemos olvidarnos de crear autoridades nuevas. Las autoridades no general el valor añadido que puede incrementar el nivel de vida de nuestros ciudadanos. Gracias por su atención.

**Presidenta.** – Hemos tenido un problema técnico, así que ha sido algo más de un minuto. No obstante, el reloj vuelve a funcionar, y esperemos que todo vuelva a funcionar conforme al calendario previsto.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Señora Presidenta, señor Comisario, los efectos de la nube de ceniza volcánica en el espacio aéreo europeo que, como es bien sabido, ocasionó la cancelación de varios miles de vuelos, son un buen ejemplo de por qué la protección de la aviación es importante. Ya hay un gran conflicto sobre quién

debe sufragar los costes ocasionados por este incidente —dicho de otro modo, quién debe pagar la catástrofe natural— y en qué medida se justifican las restricciones. Mientras los Ministros de Transportes agonizan por esta cuestión, debemos decidir qué costes relativos a la normativa de seguridad contra el terrorismo, que se están restringiendo cada vez más, pueden transmitirse a los pasajeros. Al fin y al cabo, los costes derivados de una tarea que debe realizar el Estado, a saber, el mantenimiento de la seguridad pública, no puede pasarse sin más a los ciudadanos. Sólo podremos impedir un incremento desmedido del número de escáneres personales y otras medidas de seguridad bastante ridículas si los propios países tienen que asumir las consecuencias económicas de las estrictas medidas de seguridad que se han prescrito.

Mientras seguimos luchando por el acuerdo SWIFT, los Estados Unidos están concluyendo acuerdos en nombre de la lucha contra el terrorismo para intercambiar datos de los pasajeros con la Comisión Europea y las distintas organizaciones de aviación. Además, el hecho de que la falta de controladores de tráfico aéreo y el incremento continuo de su volumen de trabajo pudiera tener consecuencias mortales para la seguridad de la aviación sirvió de trasfondo del debate. Desde la liberalización de la década de 1990 y la visión de un espacio aéreo europeo unificado, han sido principalmente los costes, y no tanto la seguridad, los que han sido prioritarios en las consideraciones. Lo que es evidente es que la nube de cenizas ha retrasado la huelga de pilotos que se había anunciado. Así que podemos arrojar algo de ironía sobre esta cuestión: esperemos que no pasemos de una situación de caos en la aviación a otra.

**Christine De Veyrac (PPE).** – (FR) Señora Presidenta, yo también quiero felicitar a nuestro ponente, el señor Leichtfried, por su redacción y su espíritu de cooperación en este asunto, y en particular apoyo sus propuestas sobre la financiación de la protección de la aviación, ya que estamos debatiendo la protección de la aviación, y no la seguridad aérea.

Nuestra comisión lleva muchos años luchando para lograr la aceptación del principio de que son los Estados miembros los que deben financiar las medidas de seguridad más estrictas, y apoyo plenamente a nuestro ponente con respecto a este punto. De hecho, la seguridad no se limita únicamente a los pasajeros, sino a todos los ciudadanos, y corresponde al Estado adoptar las medidas contra el terrorismo.

Por tanto, no es justificable hacer que los pasajeros aéreos sufraguen por sí solos el coste de las medidas de seguridad en los aeropuertos y a bordo de las aeronaves, especialmente si tenemos en cuenta que, en los medios de transporte como los trenes y los barcos, las medidas de seguridad las financian los Estados, ya sea parcial o totalmente, según corresponda. Por tanto, creo que tenemos que posicionarnos ante el Consejo y defender hasta el final la enmienda 32 del informe aprobado por la Comisión de Transportes y Turismo.

Quiero plantear rápidamente otro punto. Aunque apoyo el progreso que traerá consigo el texto en el ámbito de la no discriminación y la transparencia, no creo que el objetivo de esta directiva sea establecer un sistema único e idéntico de tasas de protección en Europa.

A la vez que respetan las normas comunes, debe permitirse que los Estados miembros mantengan sus sistemas actuales de gravámenes. Así, en estados como España, Italia o Francia, las tasas son aprobadas por sus parlamentos, y en estos casos, es la autoridad responsable de investigar los recursos a la ley quien debe actuar como autoridad de supervisión independiente. Éste es el tema de la enmienda 40, que espero que cuente con el apoyo de la mayoría de ustedes cuando realicemos la votación de dicha enmienda.

**Inés Ayala Sender (S&D).** - Señora Presidenta, a pesar de las dificultades que se han puesto de manifiesto de modo cruel esta semana en relación con la, a día de hoy, ausencia de un cielo único europeo y, sobre todo, de una verdadera autoridad única de control y gestión de ese cielo único, a pesar de ello, sin embargo, poco a poco vamos acercándonos al objetivo fijado y este texto debería ser, pues, una herramienta más en ese camino.

Conociendo la tenacidad del ponente, el señor Leichtfried, a quien felicito por su trabajo y, además, por su especial sensibilidad para los aspectos aéreos y sociales, en este caso considero, sin embargo, que tal vez estamos pecando de una cierta ingenuidad y maximalismo y corremos el riesgo de, pidiendo lo óptimo, no lograr lo mejor.

Así, pareciéndome perfecta la creación de un sistema común, con una autoridad de supervisión independiente y con todas las condiciones para establecer una competencia justa y transparente en cuanto a las tasas, que se tengan en cuenta los criterios medioambientales y sociales, la protección de pasajeros, etc., aún así me parece —y querría que la Comisión pudiera aclarármelo— que faltan todavía algunos aspectos. Por ejemplo, lo que acaba de decir la señora De Veyrac: es decir, no veo claramente reconocido el sistema por el cual el Parlamento vota las tasas por acuerdo parlamentario y es el organismo quien debe aplicarlo. Y tampoco

acabo de ver —y querría que la Comisión me lo aclarara— qué viabilidad puede tener este texto dadas las diferencias con el Consejo y, sobre todo, la coherencia o la incoherencia, a mi modo de ver, entre este texto y la Directiva general sobre tasas aeroportuarias.

Yo creo que, dada la gran incertidumbre y la oposición entre quién va a pagar los costes de esa seguridad —que admito que es pública—, hay que aclarar que cuando se habla de que van a pagar los Estados, van a pagar en general los ciudadanos. Cuando se habla de Estados, parece que sea alguien abstracto, pero no, son cada uno de los ciudadanos que también viajamos. Así que me temo que finalmente acabemos viendo pocos avances.

Desearía, pues, que la Comisión nos diera su opinión sobre cómo ve el futuro de este texto.

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – (RO) Es cierto que el transporte aéreo es el modo más seguro de transporte. No obstante, los incidentes de aviación de los que se derivan consecuencias a escala mundial, como el acaecido hace diez días, o el caos generado por una erupción volcánica, nos obligan a enfrentarnos a la cuestión de toda la cadena de seguridad del sector de la aviación: aeropuertos, compañías aéreas, torres de control, aeronaves, tripulación y pasajeros. Debe haber un vínculo estrecho entre todos estos enlaces, paralelamente a una comunicación abierta.

Los pasajeros que se preocupan por su propio viaje y su propia comodidad no pueden entender la necesidad de las medidas de seguridad, independientemente de lo estrictas o relajadas que puedan ser, e incluso los costes que generan, a menos que sean conscientes del significado de eventos trágicos o dramáticos como los del 11 de septiembre de 2001. Una amenaza terrorista, deficiencias técnicas, un malentendido entre el piloto y la torre de control y unas condiciones atmosféricas imprevistas, todos ellos son factores que deben predecirse, y deben adoptarse medidas estrictas en la aplicación del reglamento tanto en espíritu como de acuerdo con la letra.

Coincido en aceptar medidas excepcionales en las situaciones mencionadas. No obstante, estas medidas deben ser transparentes. Los pasajeros tienen derecho y deben disfrutar de un trayecto seguro en la misma medida en que tienen derecho a saber la verdad. Lamentablemente, la comunicación y la transparencia son factores del sector de la protección de la aviación que deben mejorarse urgentemente. Esta tarea deben llevarla a cabo los aeropuertos y las compañías aéreas, que deben hacerse más abiertos y transparentes. Por otra parte, los pasajeros deben darse cuenta de que tienen que ser conscientes de que, a pesar de lo estrictas que puedan llegar a ser, las medidas de seguridad que se aplican en los aeropuertos y a bordo de las aeronaves redundan en última instancia en beneficio de ellos mismos, y sólo de ellos mismos.

**Thomas Ulmer (PPE).** – (DE) Señora Presidenta, señor Comisario, Señorías, en primer lugar quiero dar las gracias al señor Leichtfried por un excelente informe que contiene propuestas positivas y sostenibles.

En esencia, ¿cuál es la verdadera cuestión? Se trata de reforzar la transparencia, la protección de los consumidores, la seguridad y la coordinación, así como el control de la calidad. Sin embargo, mi consejo es que no se cree una nueva autoridad para abordar estas cuestiones. Considero la subsidiariedad del informe como algo positivo, y creo que, sin duda, debe mantenerse. También es muy importante para mí que exista una clara separación entre impuestos y tasas, y todas las tareas que lleva a cabo el gobierno —toma de huellas dactilares y fotografías, tareas policiales, lucha contra el terrorismo y acciones similares— deben financiarse sin duda alguna a través de los impuestos y no de tasas a los consumidores. Si los Estados tienen un interés vital individual por tomar medidas de seguridad que vayan más allá de estas, entonces creo que, en este ámbito, también tienen el deber de sufragar los costes de las mismas. Quien impone medidas asociadas al gobierno también debe sufragarlas. Creo que es distinto en el caso de la seguridad técnica o personal, que sin duda puede transmitirse al pasajero, siempre que su objetivo se declare de manera clara.

Sin embargo, cabe señalar que en la evaluación de impacto que la Comisión nos ha presentado, hablamos de una cantidad aproximada de un 0,1 % de la cuota total correspondiente a estas medidas. En consecuencia, no debemos empezar con una cifra demasiado elevada.

Creo que estamos logrando un compromiso sostenible, también con la República Federal de Alemania, que alberga considerables reservas en el ámbito de la subsidiariedad. Espero que el resultado final se acerque mucho a nuestra propuesta.

**Zuzana Roithová (PPE).** – (CS) Aunque apoyo plenamente esta propuesta, puesto que incrementa en gran medida la transparencia de las tarifas y el cálculo de las tasas de protección para todos los consumidores europeos que utilizan el transporte aéreo, me sorprende que no exista un mayor grado de armonización en

este importante ámbito. Y me preocupa que, a raíz de la posición dominante de determinados aeropuertos, los pasajeros paguen tasas de protección excesivamente altas que no repercutan directamente sobre el grado, la rapidez o la calidad de las medidas de seguridad durante la facturación.

En su informe de evaluación correspondiente a los dos años posteriores a la entrada en vigor de esta directiva, la Comisión debería haber sido mucho más ambiciosa y debería haber propuesto un método unificado y vinculante para el cálculo de tasas de seguridad en todo el territorio de la UE.

Estoy totalmente de acuerdo con la exigencia de que las medidas más estrictas, como los escáneres personales, sean financiadas por el Estado y no por los pasajeros, especialmente porque sigue debatiéndose la necesidad de dichas medidas y los riesgos para la salud asociados. Por último, pero no por ello menos importante, me preocupa la interpretación de las disposiciones sobre el cobro del coste de las medidas que no se aplican a través de los aeropuertos, sino las compañías aéreas directamente, ya que, por el contrario, estos costes pueden cobrarse a los pasajeros, y en mi opinión, esto implica un posible riesgo de abuso en forma de sobretasa.

**Ioan Mircea Paşcu (S&D).** – Señora Presidenta, el señor Leichtfried tiene razón. En última instancia, deben ser los Estados miembros los que sufraguen el coste de la seguridad adicional. Después de todo, los pasajeros y todos los ciudadanos ya están pagando a los Estados miembros por su seguridad en general.

El Estado no puede limitarse a decirles a sus ciudadanos «tenéis lo que pagáis». Sus obligaciones van más allá de esto, porque el Estado no es otro mero proveedor de servicios motivado exclusivamente por los beneficios. Les recuerdo esta verdad tan sencilla porque, a pesar de este principio, son los pasajeros —y no sus Estados— los que finalmente están pagando la factura de la seguridad aérea adicional, como el ponente muy bien observa.

Además, en numerosas ocasiones, la seguridad adicional que los pasajeros obtienen mediante el pago de tasas extra ni siquiera la proporciona el Estado, sino que son compañías privadas subcontratadas, que a menudo ignoran a los pasajeros y sus derechos en virtud de la protección que general que otorga el secretismo que rodea a las cuestiones de seguridad en general. Y, sencillamente, debe ponerse fin a esto.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Señora Presidenta, habida cuenta de que las tasas de protección de la aviación en la UE se han abordado de muy distintos modos, creo que es importante aplicar una medida objetiva a este respecto. Tendría mucho sentido considerar una combinación del número de pasajeros y también un peso máximo de despegue como base para la evaluación. No obstante, es importante que exista un vínculo evidente entre la tasa de protección que se cobra y los servicios que se proporcionan. Es importante definir la protección de la aviación en sí, y también debemos saber exactamente lo que estamos pagando. El modo concreto en que se calcularán las tasas de seguridad debe ser comprensible. Debe facilitarse abiertamente información sobre el volumen de las tasas y el desglose de las mismas. La transparencia es imperativa a este respecto. Sin embargo, para llevar a cabo esta tarea necesitamos de autoridades de supervisión independientes a fin de poder contrarrestar cualquier distorsión de la competencia de manera rápida y eficaz.

**Andris Piebalgs, Miembro de la Comisión.** – Señora Presidenta, este debate sobre la protección de la aviación ha sido fascinante, y pone de manifiesto que todos tenemos experiencias personales en este ámbito.

En mi caso, perdí todo el queso que quería traer porque era *jde untar!* Pensé que era una medida excesiva, pero creo que hemos implementado mejoras en el sistema. La propuesta de la Comisión va un paso más adelante porque hay protección, también hay tasas y la primera norma es la transparencia. El informe y la propuesta de la Comisión se refuerzan mutuamente.

Con respecto a la pregunta de quién debe recaudar las tasas, mi opinión es que la subsidiariedad sigue siendo el mejor modo, porque, al fin y al cabo, no son los Estados miembros los que pagan, sino los ciudadanos. La única cuestión que se plantea es si deberían ser todos los contribuyentes los que pagasen, o sólo los pasajeros.

No es una pregunta de respuesta sencilla, pero considero que el aspecto de subsidiariedad de nuestra propuesta se ajusta a la normativa actual de protección de la aviación.

El Parlamento va un paso más allá al considerar el conjunto del sector de protección de la aviación. Veremos a dónde lleva el debate. Creo que la Comisión ha presentado una propuesta muy decente, y me complace enormemente que el Parlamento la haya aceptado ampliamente y que, como suele hacer, sea un poco más ambiciosa que la propuesta de la Comisión. Creo que el momento y el ámbito de aplicación de la propuesta son correctos.

**Jörg Leichtfried, ponente.** – (DE) Señora Presidenta, me siento algo avergonzado después de tantos elogios, así que seré breve. No obstante, quisiera aprovechar la oportunidad para dar las gracias a los ponentes y a los ponentes alternativos que han trabajado tanto juntos: el señor Zasada, la señora Hennis-Plasschaert, la señora Lichtenberger y el señor Kohlíček. Hemos trabajado mucho sobre esta cuestión durante casi un año. Así es como yo veo la política europea, no como un foro de desavenencias para ofrecer espectáculos, como quizás otros colegas diputados lo consideren.

En segundo lugar, quiero dirigirme al Consejo y hacer un llamamiento. La Comisión de Transportes y Turismo es una comisión muy amigable, una comisión que trabaja y debate de manera empresarial, y con este espíritu, hemos logrado consensos con el Consejo con respecto a esta ley. Desde el principio, hemos mostrado una gran voluntad de compromiso. No obstante, quiero advertir al Consejo que es mejor no reabrir heridas pasadas. Si se tiene voluntad de compromiso, entonces cabe esperar compromisos por parte del oponente o del socio.

Si el Consejo no tiene en absoluto voluntad de encontrarse a mitad de camino con el Parlamento Europeo, entonces la actitud de esta comisión también cambiará. Esa no sólo es mi opinión. Ya he escuchado a varios colegas decir que si el Consejo no quiere encontrarse a mitad de camino con nosotros, entonces también debatiremos la cuestión de los escáneres personales bajo una óptica distinta, y quizás tampoco queramos encontrarnos a mitad de camino con el Consejo. Esto es algo que no redundará en beneficio de la cuestión en su conjunto y que no debe ocurrir bajo ningún concepto. Por ese motivo hago un llamamiento al Consejo y a los Estados miembros para que avancen con respecto a esta cuestión. Ahora tenemos el Tratado de Lisboa. Tanto el Consejo como los Estados miembros deben seguir avanzando en esta cuestión, o de lo contrario escucharemos de nuevo: *Come on, let's SWIFT again!*

**Presidenta.** – El debate queda cerrado.

La votación tendrá lugar durante la próxima sesión plenaria en Bruselas.

#### ***Declaraciones por escrito (artículo 149 del Reglamento)***

**Nessa Childers (S&D), por escrito.** – El señor Leichtfried merece ser elogiado por un informe exhaustivo y concluyente que ha abordado de manera efectiva muchas de las cuestiones que el documento de la Comisión había dejado abiertas. Sin embargo, hay algunas cuestiones que siguen sin resolver, y deben considerarse en un nuevo contexto, después del cierre prolongado del espacio aéreo europeo. Con la perspectiva de que el sector de la aviación va a perder más de 1 000 millones de euros a raíz de la nube de ceniza volcánica, la UE debe actuar de manera rápida y decisiva para aliviar el golpe que han recibido las finanzas del sector de la aviación. Aunque el Comisario Almunia merece ser aplaudido por los comentarios favorables que hoy ha hecho con respecto a la crisis, como diputados al Parlamento Europeo, este informe también nos brinda la oportunidad de ayudar a un sector que acaba de ser doblegado por tercera vez en los diez últimos años. Esta Cámara y nuestros colegas del Consejo Europeo y de la Comisión deben empezar a considerar la financiación estatal para sufragar los costes de protección propuestos, especialmente en caso de que no se supere el umbral de pasajeros a la baja. A pesar de que estas medidas no eran populares antes de producirse la erupción la semana pasada, actualmente nos encontramos en un punto en que cualquier oportunidad no aprovechada de proporcionar asistencia al sector de la aviación podría tener consecuencias mortales.

**Debora Serracchiani (S&D), por escrito.** – (IT) Señora Presidenta, Señorías, quiero dar las gracias al señor Leichtfried por su excelente trabajo sobre el informe relativo a las tasas de protección de la aviación, que considera, entre otros aspectos, un punto importante: la protección del consumidor y los derechos de los pasajeros.

Debe haber normas claras y transparentes, porque si las compañías aéreas les cobran tasas adicionales a los pasajeros por las medidas de protección, en mi opinión, esta información debe ser accesible, para garantizar que los pasajeros no salgan perdiendo.

Creo que es justo que las organizaciones de protección de los consumidores participen en la consulta, y compartan su punto de vista sobre el precio de las medidas de protección, que pueden comparar con el precio del billete. Sólo de esta forma resultará posible garantizar una mayor transparencia e información para los pasajeros.

## 19. Orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (Refundición) (debate)

**Presidenta.** – De conformidad con el orden del día se procede al debate del informe (A7-0030/2010) del señor Simpson, en nombre de la Comisión de Transportes y Turismo, sobre la propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (Refundición) [COM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD)].

El señor Simpson no puede estar presente, así que el señor El Khadraoui hablará en su nombre.

**Saïd El Khadraoui, suplente del ponente.** – Señora Presidenta, el Presidente de la Comisión de Transportes y Turismo, el señor Simpson, no puede estar con nosotros hoy y me ha pedido que lea su declaración.

La refundición del desarrollo de las directrices de la red RTE-T pretende reunir las distintas enmiendas aprobadas a lo largo de los años con respecto a las directrices e incorporar enmiendas que tengan en cuenta la ampliación de la UE a los 27 Estados miembros.

Por describir un poco el contexto del informe, las directrices orientan el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte. El objetivo es implantar la red de manera gradual de aquí a 2020 integrando las redes de infraestructura de transportes terrestre, marítima y aérea en todo el territorio de la Unión.

Volviendo al informe que nos ocupa, estrictamente hablando, es una codificación del texto legislativo, pero al haber realizado la Comisión algunos cambios menores al anexo, se vieron obligados a hacerlo a través del procedimiento de refundición. Las modificaciones del anexo se realizaron para corregir errores iniciales que se cometieron durante la adhesión de los diez nuevos Estados miembros que se unieron en 2004. Las modificaciones no actualizan los mapas ni realizan cambios sustanciales.

Los dos cambios que el ponente ha introducido en el informe implican modificaciones menores en los considerandos y algunas correcciones técnicas a los mapas. Dichas correcciones se ajustan a las modificaciones realizadas por el Consejo y a la corrección de las directrices.

Siguiendo las recomendaciones de la Comisión, tanto el Consejo como el señor Simpson, en calidad de ponente y con el respaldo de la Comisión de Transportes, decidieron no realizar modificaciones sustanciales a las directrices. No obstante, el ponente es consciente de que los Verdes han vuelto a presentar sus propias enmiendas a fin de actualizar la línea que se extiende entre la ciudad de Múnich y el aeropuerto de Múnich, pero el ponente desea reiterar que las modificaciones realizadas en su informe pretenden corregir el texto, no actualizarlo.

El motivo de esta refundición es poner todo en orden antes de la revisión real de las directrices que tendrá lugar a principios de 2011. Es importante garantizar la claridad de las directrices como preparación para los cambios más sustanciales que se producirán el año que viene. Todos esperamos ansiosos la verdadera revisión de las directrices y la posibilidad de seguir desarrollando la red RTE-T, pero para llegar a esa fase, tenemos que poner en orden la legislación actual, y eso es lo que hemos hecho aquí.

**Andris Piebalgs, Miembro de la Comisión.** – Señora Presidenta, le estoy muy agradecido al orador y al ponente. Eso es justo lo que buscábamos, y por ese motivo no tengo nada que añadir, ya que creo que describe exactamente lo que está en juego.

Me voy a concentrar en esta revisión de medidas, en nuestra posición al respecto, porque es importante verlo como proceso. Sobre la base del Libro Verde publicado en abril de 2009, la Comisión ha iniciado una consulta pública que ha recibido más de 300 respuestas y ha establecido seis grupos de expertos que esperan trabajar sobre los resultados de dicha consulta en una nueva propuesta política.

En un breve período de tiempo reducido se presentará una propuesta al colegio, un documento que describirá la metodología para establecer la nueva red transeuropea de transporte. Así que prevemos que esta propuesta pueda presentarse al colegio el día 5 de mayo.

Posteriormente esta metodología se presentará a esta Cámara y al Consejo. Después la Comisión iniciará los preparativos de las propuestas para la nueva RTE-T y su financiación.

Así que esperamos poder adoptar dichas propuestas en el colegio durante el primer semestre de 2011. Le estoy muy agradecido al Parlamento por haber entendido la necesidad de estos cambios menores, y espero



que pueda celebrarse un debate amplio e intenso sobre nuevas opciones para la red transeuropea de transporte en los próximos meses.

**Sergio Paolo Francesco Silvestris**, *en nombre del Grupo PPE*. – (IT) Señora Presidenta, señor Comisario, Señorías, quiero agradecer a aquellos diputados que, después de recibir la información proporcionada por el ponente y por los ponentes alternativos, han permitido la rápida conclusión del proceso parlamentario relativo a esta cuestión. Han desistido de presentar enmiendas, que aunque son aceptables en cuanto a su contenido, habrían supuesto un obstáculo para la adopción de este texto de codificación.

Ahora nos encontramos en situación de proporcionar a la Comisión la base de la programación de la RTE-T de la próxima década. En un esfuerzo concreto por reducir los plazos, desde el momento en que el ponente se hizo cargo de esta cuestión, acordaron no presentar enmiendas que no contaran con la aprobación del Consejo. La Comisión de Transportes y Turismo ha aprobado las modificaciones técnicas analizadas por los servicios jurídicos del Parlamento y del Consejo, y el Consejo ha afirmado que puede concluir la cuestión en primera lectura si votamos al hilo de lo expuesto, lo cual es totalmente aceptable.

Los escasos cambios realizados por la Comisión de Transportes y Turismo son coherentes con este objetivo, y los considero apropiados y útiles para la presentación de un texto definitivo coherente y preciso. Por tanto, apoyo las enmiendas presentadas, aunque en este momento no considero apropiada la enmienda presentada por el Grupo de los Verdes/Alianza Libre Europea, que ya ha sido rechazada en la votación en la Comisión de Transportes y Turismo.

Aunque el contenido de la enmienda —a saber, la modificación de un mapa del aeropuerto de Múnich— es aceptable, habrá oportunidad de presentarla de nuevo durante la revisión de la RTE-T, que podría llevarse a cabo incluso en el verano, ya que el trabajo en el seno de la Comisión Europea progresa rápidamente.

**Silvia-Adriana Țicău**, *en nombre del Grupo S&D*. – (RO) Este documento técnico permite actualizar el Anexo mediante la inclusión de mapas de todos los Estados miembros y cambiar la fecha definitiva a 2020. El debate en profundidad sobre la actualización de la lista de proyectos RTE-T está previsto para finales de año. Esta lista debe incluir el desarrollo de corredores marítimos en el Mar Negro, enlaces por carretera con la República de Moldova y Ucrania y la ampliación de los proyectos prioritarios actuales 6 y 17 para que la línea de tren de alta velocidad pueda llegar a Bucarest y Constanza.

La erupción del volcán islandés ha puesto de relieve la debilidad del sistema de transporte europeo. La Unión Europea debería haber contado con un sistema eficiente para desviar a los pasajeros a otros modos de transporte. El desarrollo de una red transeuropea de transporte se está convirtiendo en algo vital para que las líneas de ferrocarril de alta velocidad puedan dar servicio no sólo a todas las capitales de los Estados miembros, sino también a otras grandes ciudades europeas. Otro aspecto que cada vez cobra mayor importancia es el desarrollo del transporte por vías fluviales interiores y los corredores marítimos europeos.

**Eva Lichtenberger**, *en nombre del Grupo Verts/ALE*. – (DE) Señora Presidenta, las redes transeuropeas son un tema que nos mantiene ocupados en este pleno y que debería mantenernos todavía más ocupados. Ahora contamos con una refundición, y a algunas personas —el señor Silvestris, entre ellas— les ha sorprendido el hecho de que los Verdes hayan presentado modificaciones a la lista de redes transeuropeas o lo que se considera parte de ella.

No deben olvidar que nuestras sugerencias incluyen un caso especial, que se produce cuando el propio Estado miembro afirma que esta parte de las redes transeuropeas sólo son un corredor de distribución, y por ello ya no serán relevantes para nosotros; este famoso itinerario de vuelo —ahora estoy hablando como el señor Stoiber; parece que estoy es contagioso y bastante peligroso— es algo que ya no queremos construir; sería mejor haber construido un corredor de distribución al aeropuerto de Múnich. Así pues, ése es el motivo de nuestra enmienda.

No obstante, en general pienso que debemos aplicarnos con especial esmero en la revisión de las redes transeuropeas, y debemos considerar un punto que para mí es especialmente importante. Hay un estudio elaborado por un neerlandés —que transmitiré con gusto al Comisario, cuando esté presente— que para mí es muy pertinente para el próximo debate, y que pone de manifiesto que los costes de un gran proyecto —y con frecuencia se trata de grandes proyectos— suelen subestimarse por norma en un promedio del 45 %, y sus beneficios siempre se sobreestiman, puesto que es necesario para implantar el proyecto. Ello significa que debemos replantearnos la estimación del coste de los proyectos transeuropeos, y les insto a que lo hagan. Es nuestra responsabilidad facilitar información clara y precisa a nuestros ciudadanos.

**Jaroslav Paška**, *en nombre del Grupo EFD*. – (SK) La definición de redes transeuropeas de transporte constituye un paso fundamental hacia la mejora de las conexiones de transporte para las zonas residenciales e industriales de Europa.

Mientras que en el norte, oeste y sur de Europa, los ferrocarriles y las carreteras terminan en puertos marítimos, las carreteras y los ferrocarriles del este cuentan con un potencial enorme para continuar hacia el este cruzando toda Asia hasta las costas del Pacífico.

Países asiáticos como China, Japón y la India están experimentando un crecimiento económico significativo y están convirtiéndose en socios comerciales importantes para las compañías europeas. En consecuencia, junto con la construcción de una estructura interna de transporte europeo, es necesario abrir las rutas de transporte hacia el este.

La línea de ferrocarril de vía ancha que sale de Vladivostok llega hasta la frontera de la UE en Čierna y Tisou. Se ha elaborado un proyecto para dar continuidad a esta línea hasta Viena, uniéndola con el Danubio, con los puertos, y sin duda, con la red europea.

En mi opinión, este tipo de proyectos también deben recibir un apoyo significativo en el futuro. Gracias.

**Franz Obermayr (NI)**. – (DE) Señora Presidenta, sí, prefiero «no inscrito». Aunque, llegados a este punto, sólo estamos hablando de una refundición de las directrices, quiero aprovechar la oportunidad para mencionar un proyecto especialmente problemático para Austria. El túnel de base del Brennero forma parte del eje ferroviario de alta velocidad que va desde Berlín a Palermo y del programa de la red transeuropea de transporte, y pretende cruzar por debajo el eje Innsbruck - Bolzano.

La situación actual es que la UE ha dejado a Austria, el Tirol, el norte de Italia y el sur de Alemania en un estado de incertidumbre, y existe el riesgo de que el túnel se convierta en un agujero negro de miles de millones de euros. La estimación original de 4 500 millones de euros realizada en 2002 se ha superado con creces desde entonces, y los expertos esperan costes adicionales de construcción en torno a los 16 000 millones de euros. Además, la financiación todavía no está clara. En principio, se supone que el proyecto se financia parcialmente entre los Estados miembros implicados y la UE. No obstante, la UE se niega a realizar una promesa jurídicamente vinculante para el período posterior a 2013, y en consecuencia, deja a los citados países en un estado de incertidumbre.

Pero eso no es todo. Obviamente, a fin de garantizar que el túnel se utilice plenamente, también deben establecerse líneas de distribución adecuadas. La cuenca hidrográfica implicada se extiende desde Múnich al norte hasta Verona en el sur, y a este respecto, la financiación no está nada clara, tampoco por parte de Italia. Por tanto, solicito que cuando se inicien los proyectos RTE, no se sometan a la planificación insuficiente de una parte y se deje a los Estados miembros implicados que paguen las consecuencias. La UE debe aceptar, como mínimo, el 50 % de los costes, y la planificación y las promesas deben cumplirse en los plazos establecidos.

**Werner Kuhn (PPE)**. – (DE) Señora Presidenta, señor Comisario, Señorías, estas directrices para el desarrollo de las redes transeuropeas de transporte en principio suenan muy técnicas. No obstante, el ponente, el señor Simpson, ya ha señalado que, sin duda alguna, son esenciales desde el punto de vista del desarrollo económico futuro de Europa.

Las carreteras son las arterias de nuestra economía. En esto estamos todos de acuerdo. También debemos reconocer una y otra vez que, como centro económico y comercial, Europa compite con los grandes centros económicos y comerciales de América y el sureste de Asia. Por ello, es necesario que desarrollemos nuestros sistemas interiores de transporte para el mercado nacional mientras, por otra parte, seguimos vinculando la capacidad de exportación de Europa al desarrollo de las redes transeuropeas y reforzándolas todavía más.

El objetivo de las arterias del tráfico es asumir el tráfico de origen y convertirlo en tráfico de destino, y en última instancia llevarlo donde se encuentran los clientes. La gran cuestión a este respecto es, sin duda, que el desarrollo de ejes de tráfico principales también debe facilitar el acceso a la zona, y por ello posee un papel en el desarrollo económico; no debemos olvidarlo. Europa es un continente con numerosas costas y puertos de gran tamaño que deben estar unidos; a este respecto, la movilidad es esencial. No obstante, no debemos adoptar un enfoque de última hora. También tenemos que trabajar de manera rentable, sólida y favorable al medio ambiente. Este aspecto será especialmente importante en el futuro.

Una pregunta totalmente crucial será la siguiente: si podemos convertir los enlaces norte-sur y este-oeste que tenemos actualmente por ferrocarril, carretera y sistemas fluviales interior en una verdadera red, porque

debemos reconocer la existencia de cuellos de botella que debemos solucionar. A este respecto, sin duda hay algunos factores a tener en cuenta. Con respecto al eje transeuropeo más largo —de Palermo a Berlín—, debe ampliarse todavía más a través de Rostock en dirección a Escandinavia. En el futuro tendremos que tener en cuenta este tipo de cuestiones.

*(La Presidenta interrumpe al orador)*

**Inés Ayala Sender (S&D).** - Señora Presidenta, el texto que nos ocupa hoy es una puesta a punto, una consolidación del procedimiento para establecer las redes transeuropeas, que nos prepara para el lanzamiento definitivo de las penúltimas y últimas fases de la revisión, ya en una Europa-27, más rica y más compleja espacialmente y con unas necesidades de movilidad nuevas e innovadoras.

Ya está trabajando, casi a pleno rendimiento, la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte, contamos con casi todos los coordinadores de los corredores y esperamos que en breve se completen los que faltan para que puedan impulsar aquellos que necesitamos.

Contamos además con una expectativa enorme en nuestra vecindad, sobre todo en el Mediterráneo, en relación con estas redes y con las que ellos poseen, y esperamos con impaciencia la comunicación que la Comisión nos ha prometido sobre la metodología, que completará la consulta y los debates, antes de lanzarnos a uno de los ejercicios más apasionantes de nuestra Comisión de Transportes y Turismo.

Se hace realidad la malla de movilidad y cohesión que articulará por primera vez de manera integrada y dinámica el espacio común de la Unión Europea-27, identificando los nodos esenciales —puertos, aeropuertos y nodos logísticos—, superando las barreras fronterizas e incluyendo, entre otros —y me lo permitirán—, la permeabilización central de una barrera histórica como los Pirineos mediante un túnel de baja cota, logrando así un proyecto de futuro para la Europa del siglo XXI que contenga tal fuerza de convicción que logre la financiación necesaria.

Ese es nuestro reto, pero hoy, de momento, más humildemente, nos limitaremos a aprobar este primer ejercicio de acicalamiento legislativo, por el que felicito a nuestro presidente, el señor Simpson.

**Michael Cramer (Verts/ALE).** – (DE) Señora Presidenta, Señorías, el sistema Transrapid no debe incluirse en estas directrices. No encaja en el panorama europeo. No reduce las diferencias existentes entre los sistemas con los que contamos actualmente, sino que las incrementa. Hemos pagado miles de millones para crear un sistema uniforme, y aquí se están desembolsando miles de millones a escala nacional para contrarrestarlo. Esto no puede permitirse.

Aunque el Parlamento Europeo se había pronunciado previamente en contra del sistema Transrapid, en 1996 volvió a aparecer de repente como proyecto entre Berlín y Hamburgo. Y después volvió a desaparecer, sin que nadie sepa por qué. En 2004, en enlace Transrapid entre el aeropuerto de Múnich y la estación central de Múnich también apareció repentinamente. Y quedó bloqueada en Alemania, con el apoyo complementario del Gobierno estatal de Bavaria. Hubo acuerdo para desguazar el proyecto, ya que nadie lo quería. Por este motivo ya no debe incluirse en las directrices.

Después de abandonar el mandato, el anterior Ministro-Presidente de Bavaria, Edmund Stoiber, fue designado para realizar una campaña destinada a reducir la burocracia en Europa. Es su responsabilidad. También es él quien debe tomar la decisión de no incluir este sistema Transrapid en estas directrices. Eso es algo de lo que todos debemos tomar nota. Debemos librarnos de este sistema Transrapid. Desde el punto de vista científico, era un modelo satisfactorio, pero no tiene cabida en Europa. No pertenece a este contexto, y como tal, no pertenece al ámbito de aplicación de estas directrices.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Señora Presidenta, quiero aprovechar esta oportunidad para felicitar al ponente, el señor Simpson, y al mismo tiempo, decir que lamento que no pueda estar hoy con nosotros. No obstante, nos las apañaremos. Quiero felicitarle especialmente por adoptar el enfoque que consiste, esencialmente, en dejar las cosas como están por lo que respecta a estas directrices, porque hay un principio muy importante, que es la fiabilidad y la previsibilidad por parte del legislador europeo. Sin duda, eso se cumple en este informe.

En segundo lugar, quiero mencionar que también necesitamos una propuesta para el futuro cuando podamos decidir una vez más lo que verdaderamente forma parte del sistema RTE y lo que no. Podemos celebrar el debate de la manera que, en cierta medida, ya se está celebrando. Algunos aducen carismáticamente argumentos en favor de enlazar una bota con una isla, y otros dicen que esto no debe incluirse de ningún modo. Sin embargo, ese modo de proceder no es el correcto. Tenemos que identificar lo que genera un valor

añadido para la Unión Europea y para los contribuyentes europeos. Además, debe proporcionarse apoyo claramente en los ámbitos en los que los Estados miembros ya están tomando medidas, donde se están produciendo acontecimientos, porque entonces, algo ocurrirá y no tendremos una situación en la que se elaboren planes RTE que nunca se implementen. Los ciudadanos y pasajeros europeos se beneficiarán, como lo harán los Estados miembros que se comprometan en última instancia a desviar tráfico de las carreteras para ubicarlo en el ferrocarril.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Señora Presidenta, a raíz de la caída del Telón de Acero y de la integración del centro de Europa, actualmente el corredor Báltico-Adriático, como lo conocemos, está recobrando la importancia que tuvo antes del derrumbamiento de la monarquía del Danubio. Sin duda, la UE ya ha confirmado la importancia del corredor báltico-adriático concediendo un estatuto prioritario a la zona norte que va desde Gdańsk a la República Checa. No obstante, todavía sería más importante conceder el mismo nivel de prioridad al desarrollo de la zona sur a través del ferrocarril del sur de Austria a Italia.

En esta red en concreto, que transporta la mitad de mercancías y pasajeros, debemos neutralizar una situación peligrosa de cuellos de botella. Sólo el túnel de Koralm podrá eliminar de manera permanente el obstáculo que plantea este cuello de botella.

Como sabemos, los ciudadanos que viven a lo largo de las rutas de tránsito están pagando un precio elevado, que no deja de aumentar, por el volumen de tráfico en alza. Sólo el desarrollo pleno de este corredor meridional producirá el tipo de cambio de la carretera al ferrocarril que no puede esperarse de ninguna otra medida de infraestructura en Austria.

**Elena Băsescu (PPE).** – (RO) En un momento en el que todo el tráfico aéreo en toda Europa está experimentando una grave interrupción raíz de la erupción volcánica de Islandia, la necesidad de desarrollar redes de transporte paneuropeas es más evidente que nunca.

La Unión Europea debe prestar un apoyo especial al desarrollo de la infraestructura de transportes y su interconexión con las principales rutas de transporte europeas en los países que se han adherido a la UE en los últimos años. Rumanía tiene tres corredores paneuropeos que atraviesan su territorio: 4, 7 y 9, que están enlazados estrechamente con la ciudad portuaria del Mar Negro de Constanza. En mi opinión, debe prestarse una atención especial al corredor 7.

El Danubio forma parte de la vía fluvial principal transeuropea de transporte Rin-Main-Danubio, que enlaza el Mar del Norte y el Mar Negro mediante los puertos de Rotterdam y Constanza. Podría ofrecer a Europa una espina dorsal de transporte apropiada. No obstante, debe haber cooperación para elevar el perfil de estos corredores de transporte lo antes posible.

**Gesine Meissner (ALDE).** – (DE) Señora Presidenta, las redes transeuropeas se utilizan para el tráfico regular en Europa. Incluso podríamos decir que el tráfico es la espina dorsal de todo el mercado interior europeo, que es, sin duda, uno de nuestros objetivos principales en Europa. Por tanto, debemos esforzarnos al máximo por garantizar el desarrollo de todos los corredores e identificar las necesidades de financiación y los ámbitos en los que la UE debe concentrar sus esfuerzos.

Sin duda, es evidente que siempre entran en juego los intereses nacionales. Ya lo hemos visto hoy: algunos hablan del Danubio, otros lo hacen del sur de Europa y otros mencionan el túnel de base del Brennero. Estos corredores de tráfico se encuentran en toda Europa. El objetivo que se persigue es que formen una red continua por todo el territorio de Europa, para que puedan transportarse no sólo mercancías, sino también pasajeros, desde A hasta B. Esa es la tarea a la que nos enfrentamos. Como he dicho antes, es natural que cada uno conceda importancia a las necesidades de su propia región. Debemos asegurarnos de evitar los cuellos de botella, y por encima de todo, de que contemos con una red funcional para todos los modos de transporte. De eso se trata precisamente, y eso es lo que debatiremos en consecuencia.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Señora Presidenta, durante este debate, también se han mencionado el túnel de base del Brennero y la nueva ruta ferroviaria de Múnich a Verona. En la actualidad se transportan aproximadamente 50 millones de toneladas de mercancía por carretera en esta ruta, por lo que este túnel se necesita con urgencia. No obstante, también se ha mencionado hoy en esta Cámara que a ambos lados del Brennero —en Austria y en Italia— la financiación del proyecto resulta compleja. Un modo sencillo de conseguir esta financiación por parte de Italia sería posible reasignando los ingresos del peaje de las carreteras, desde la autovía del Brennero, para financiar la ruta ferroviaria. No obstante, para que esto ocurra, sería necesario que la concesión de la autovía del Brennero no se sometiera a concurso —como es la intención actual a raíz de la presión de Europa—, sino que se diera la oportunidad al estado italiano de ampliar esta

concesión, como mínimo, otros 50 años en lugar de concedérsela a licitadores privados. De otro modo, no habrá financiación transfronteriza, lo cual significa que es muy poco probable que la ruta RTE se desarrolle en la zona italiana.

**Inés Ayala Sender (S&D).** - Señora Presidenta, el Parlamento va a proceder a la aprobación de esta refundición sobre las redes transeuropeas y yo querría que la Comisión me dijera lo más concretamente posible cuándo vamos a poder tener acceso a la comunicación sobre la metodología.

Como usted sabe, señor Comisario, se trata de una de las prioridades de la Presidencia española y ya estamos pasando el Ecuador. Por lo tanto, desearía saber lo más concretamente posible cuándo podremos tener ese texto, puesto que el Parlamento va a aprobar ya la refundición y, por lo tanto, estará libre para examinar ese nuevo texto.

**Andris Piebalgs, Miembro de la Comisión.** - Señora Presidenta, una vez más quiero dar las gracias a la Comisión de Transportes y Turismo por su apoyo en esta refundición técnica, y espero que la votación en el pleno lo confirme.

El debate de hoy se ha celebrado en una escala más amplia, lo cual ayudará a proponer una metodología. El Vicepresidente de la Comisión, el señor Kallas, enviará la propuesta al colegio el 5 de mayo. Ha hecho falta algo de tiempo porque esta nueva Comisión no lleva mucho funcionando, y lleva tiempo que el nuevo colegio elabore propuestas.

Lo que me llevo de este debate es que esta Cámara apoya firmemente la política de la red transeuropea. Creo que sin una infraestructura bien interconectada, en el transporte, en la energía o en las telecomunicaciones, resulta muy difícil hablar de Europa. En mi opinión, este debate nos ayudará a dar forma a nuestra propuesta de metodología, lo cual significa básicamente que la Comisión de Transportes tendrá la oportunidad de intervenir al respecto si todo va bien en mayo.

**Saïd El Khadraoui, suplente del ponente.** - Señora Presidenta, sólo quiero dar las gracias a los colegas que han contribuido al debate de hoy y reiterar que nuestro objetivo es corregir los errores cometidos en el pasado y no realizar modificaciones sustanciales.

Para eso ya habrá tiempo cuando se produzca la verdadera revisión de las directrices, y sin duda, esperamos ese debate. Por este motivo, el ponente, el señor Simpson y yo mismo, como coordinador de mi Grupo, daremos instrucciones a mi propio grupo político para que voten en contra de la enmienda presentada por los Verdes. Esperamos que el resto de grupos políticos puedan apoyarnos en este aspecto.

**Presidenta.** - El debate queda cerrado.

La votación tendrá lugar durante la próxima sesión plenaria en Bruselas.

## **20. Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018 (debate)**

**Presidente.** De conformidad con el orden del día, se procede al debate del informe (A7-0114/2010) del señor van Dalen, en nombre de la Comisión de Transportes y Turismo, sobre objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018 [COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)].

**Peter van Dalen, ponente.** - (NL) Señora Presidenta, se podría hablar largo y tendido sobre la política europea de transporte marítimo. Yo no voy a hacerlo, y, más bien, me centraré en un par de puntos clave y temas fundamentales.

El primer punto clave es la importancia del sector. El ochenta por ciento del comercio mundial se realiza por vía marítima, y la flota europea se ocupa del 41 % de este mercado mundial. En el seno del mercado europeo, el 40 % de las mercancías se transportan en buques de navegación marítima. Ello hace de la navegación un sector económico crucial, que tiene que competir en el mercado mundial. Cuando se entiende lo anterior, se deriva automáticamente la segunda cuestión clave: la competencia.

Sabemos que muchos países del mundo apoyan a su flota marítima de maneras muy diversas. Si En Europa lo permitiéramos, no tendrían que pasar muchos años antes de que nuestros barcos hubieran huido a países como Hong Kong o Singapur. Ello no sólo iría en detrimento de la flota, sino que, aún peor, asestaría un

duro golpe al conjunto del sector marítimo. Si nuestra flota nos abandonara, se asestaría un golpe insuperable al empleo en tierra, en los bancos, los astilleros, las compañías de seguros, en empresas de logística, en instituciones de formación y educación y en empresas que trabajan activamente en innovación y en la mejora del rendimiento ambiental de las flotas.

Como consecuencia de estos dos puntos clave, en mi informe se solicita a los Estados miembros que mantengan el impulso a sus banderas. Hablamos aquí de conceder incentivos fiscales, tales como la imposición por tonelaje para los buques y las deducciones fiscales para la gente de mar y los armadores. Ésa es la única manera de poder garantizar que, en Europa, tanto el sector como las agrupaciones marítimas sigan siendo relevantes a largo plazo.

En este sentido, tengo una pregunta para el señor Comisario: ¿Cuándo va a presentar la Comisión Europea las normas sobre ayudas estatales a los puertos de mar? Se supone que esa propuesta debería estar lista en otoño, pero ignoro de qué año. Lo que a mí me parece importante es que la ayuda estatal se conceda de forma transparente y que haya una rendición de cuentas adecuada. No deberíamos embarcarnos en ese proceso apoyando las terminales de escaso tráfico, ni los puertos que geográficamente estén cerca de terceros países. En ambos casos, estaríamos perdiendo el tiempo.

En relación con ello, tengo un comentario sobre el párrafo 5 del proyecto de resolución, cuya versión en inglés habla de «*pabellones de conveniencia*» (*flags of convenience*). En mi opinión, se trata de una denominación errónea, y habría preferido algo como buques «*deficientes*». Después de todo, lo que no queremos son pabellones y buques que sorteen las exigencias mínimas de seguridad y las normas sociales. Hablamos de la calidad del pabellón, y lo que en neerlandés denominamos «*goedkope vlag*» no es automáticamente un sinónimo de un «*pabellón de conveniencia*».

Para concluir, quiero mencionar otro punto clave, que se refiere a la tarea de hacer atractivo el sector marítimo para los jóvenes. La población de Europa está cada vez más envejecida, y, por ello, necesitamos hacer mucho más por nuestros jóvenes. Nunca es demasiado pronto para empezar a informarles sobre el sector marítimo y el transporte marítimo, y me alegró saber que los armadores están incluso visitando las escuelas de educación primaria para informar a los jóvenes sobre cómo trabajar en el mar.

Esos eran algunos de los puntos clave que quería mencionar por el momento, y estaré encantado de responder a las observaciones formuladas por los diputados y el señor Comisario cuando concluya el debate.

#### **PRESIDE: Libor ROUČEK**

*Vicepresidente*

**Andris Piebalgs**, *Miembro de la Comisión*. – Señor Presidente, en primer lugar, quiero dar las gracias al ponente por su excelente trabajo sobre esta importantísima cuestión política.

La Estrategia de transporte marítimo hasta 2018 ha sido muy utilizada durante la preparación de la Estrategia Europa 2020 de la Comisión, y está en curso el proceso para la elaboración de un nuevo Libro Blanco sobre el transporte. Podemos comprobar que esta estrategia de transporte está en primera línea de los principales avances estratégicos de Europa.

El transporte marítimo es uno de los puntos fuertes de Europa, y es natural que debamos aprovechar lo que hemos logrado en el pasado, pero también es importante mirar al futuro. Nuestro principal objetivo es garantizar y aumentar aún más la sostenibilidad y el rendimiento del transporte marítimo europeo a largo plazo. Ello significa servicios de transporte marítimo eficaces, seguros y respetuosos con el medio ambiente. El transporte marítimo proporciona puestos de trabajos en Europa de alta calidad, y potencia la investigación y la innovación industrial europea.

También tenemos objetivos ambientales ambiciosos, y la Comisión ha insistido siempre en la necesidad de soluciones globales, especialmente en la reducción de gases de efecto invernadero.

Los trabajos de elaboración de la estrategia más importantes se llevaron a cabo antes de la crisis económica. En vista de la recesión económica, la estrategia sigue siendo válida. En este contexto, debe ponerse el énfasis en el mantenimiento y la mejora del orden internacional. Nos enfrentamos a amenazas como el proteccionismo, la competencia desleal, los buques deficientes o la piratería. Tenemos que encontrar mejores respuestas a estas cuestiones, en concreto mediante el diálogo con los principales socios comerciales.

Acojo con satisfacción las conclusiones de la Comisión de Transportes y Turismo y el informe presentado, y puedo asegurarles que la Comisión ya está abordando muchas de estas cuestiones en diversas actividades encaminadas a aplicar la estrategia, como la propuesta relativa a las formalidades informativas exigibles a los buques, un elemento importante del espacio europeo de transporte marítimo sin barreras.

Los servicios de la Comisión también han empezado a trabajar en una agenda social para el transporte marítimo, así como en la iniciativa de sistemas marinos electrónicos de la UE; la Comisión tiene previsto presentar ambos proyectos en 2011.

También quiero dar respuesta al punto relativo a las directrices de las ayudas estatales al sector marítimo para 2010. Por un lado, las directrices de 2004 no «expirarán» en 2011, aunque la Comisión haya afirmado que «se revisarán antes de un período de siete años». Por otro lado, la crisis actual, con sus graves consecuencias para la navegación, requiere un enfoque muy cauteloso.

Con respecto a las medidas específicas, actualmente estamos preparando un plan de trabajo detallado para la aplicación de esta estrategia. Tenemos previsto publicarlo este verano.

**Georgios Koumoutsakos**, *en nombre del Grupo PPE*. – (EL) Señor Presidente, la declaración del señor Comisario me ha causado una impresión muy positiva, y le he escuchado con mucho interés, porque la navegación es, sin duda, un sector muy importante —yo diría que vital— de la economía europea.

La Unión Europea tiene todos los motivos para salvaguardar el papel de liderazgo que desempeña en este sector económico y para mantener un nivel elevado en el transporte marítimo. Éste es el reto: mantener nuestro papel de liderazgo en el mercado mundial del transporte marítimo, motivo por el cual necesitamos una estrategia de transporte marítimo efectiva y coordinada.

El informe sobre el que hoy debatimos, aprobado por una abrumadora mayoría en la comisión competente, es un informe detallado que va en la dirección adecuada, y considero que, incluso en su estado actual, sin cambios ni modificaciones, el texto responde plenamente a la necesidad de avanzar de manera firme en la dirección a la que me he referido antes.

Por supuesto, en la actualidad el transporte marítimo europeo se enfrenta a enormes retos, así como a un reto exógeno. El primer reto es la necesidad de aumentar la competencia. Es un hecho que la libre competencia es vital para la navegación. Al mismo tiempo, sin embargo, las ayudas estatales son, con frecuencia, necesarias, ya que a menudo debemos hacer frente a la competencia desleal de terceros países.

Por tanto, la conclusión es la siguiente: hay que conservar las ayudas estatales, porque han ayudado a mantener la competitividad de la navegación europea y de la economía de los Estados miembros. El segundo reto al que nos enfrentamos es la necesidad de fortalecer y mejorar la formación profesional de los recursos humanos del sector del transporte marítimo, porque se ha producido una reducción espectacular del número de jóvenes que acceden a la profesión y hay una falta de gente de mar cualificada.

Por tanto, necesitamos una política dinámica. Tenemos que abordar sin falta estas dos cuestiones, y creo que el informe va en la dirección correcta.

**Knut Fleckenstein**, *en nombre del Grupo S&D*. – (DE) Señor Presidente, señor Comisario, Señorías, en primer lugar, acogemos con gran satisfacción el hecho de que, en el futuro, en la UE tendremos una estrategia marítima, aunque tendremos que esperar un poco más la votación. Asumimos que este informe se incorporará al informe sobre el futuro del transporte y, posteriormente, al Libro Blanco.

A través de la Estrategia europea de transporte marítimo hasta 2018, estamos creando el marco para que la economía marítima europea sea más competitiva a escala internacional, y en esta estrategia hemos determinado, en primer lugar, que queremos que este marco se establezca sobre la base de las normas ecológicas y, en segundo lugar, que queremos unas normas sociales razonables a escala mundial para un transporte marítimo de alta calidad.

Permítanme referirme brevemente a tres puntos. En primer lugar, el transporte marítimo es un sector de transportes respetuoso con el medio ambiente y, por tanto, uno de nuestros objetivos era también que esta actividad económica contribuyera en el futuro a la lucha contra el cambio climático. Estoy muy a favor de que establezcamos incentivos como los puertos ecológicos, incluso aunque hoy no tomemos ninguna decisión, y en su lugar le encarguemos a la Comisión y al Consejo la tarea de averiguar qué se puede hacer en este sentido.

Creo que es igualmente importante mantener la competitividad internacional – incluida la competitividad en relación con otros modos de transporte. Por tanto, también es conveniente que la Comisión, sobre la base de nuestra propuesta, lleve a cabo una vez más una evaluación de impacto en relación con las zonas de control de emisiones de azufre del Mar del Norte y el Mar Báltico, ya que, si queremos aplicar en estas zonas unas exigencias mayores que en otros lugares, debemos tener en cuenta la competencia internacional y asegurarnos, si es posible, de que no estamos haciendo que el transporte de contenedores vuelva a las carreteras, lo cual sería contraproducente.

Permítanme mencionar una última cuestión que me parece particularmente importante, a saber, la inclusión de los grandes puertos europeos en la planificación de las redes transeuropeas. Ello nos parece de suma importancia, porque los puertos son intersecciones importantes en las cadenas de transporte y sólo pueden realizar su función con eficacia si se facilita y se refuerza la intermodalidad.

Podría mencionar muchos otros puntos. Señor van Dalen, felicidades por este excelente informe. Todos hemos contribuido un poco a su elaboración, y le pido su comprensión por el hecho de que no queramos echar a perder este excelente informe con la aceptación de sus enmiendas.

**Jean-Paul Besset**, *en nombre del Grupo Verts/ALE*. – (FR) Señor Presidente, el Grupo de los Verdes/Alianza Libre Europea apoya plenamente el informe y las recomendaciones del señor van Dalen. Nos presenta un texto equilibrado, que es el resultado de la estrecha colaboración que consiguió mantener con los demás grupos políticos.

Apoyamos este informe, porque establece claramente los retos de la política marítima de la UE, es decir, un aumento significativo del tráfico marítimo, tanto dentro como fuera de la Unión, sin sacrificar el medio ambiente ni las cuestiones sociales. Este texto es coherente con una lógica que queremos ver reflejada en todos los ámbitos: una política de desarrollo sostenible. Presenta vías positivas para permitir el desarrollo del transporte marítimo de aquí a 2018 en las mejores condiciones posibles.

En particular, destacamos la lucha contra los abusos de los pabellones de conveniencia o los buques deficientes. También destacamos la protección contra la piratería. Destacamos el hecho de contar con una política diseñada en el marco de un mar europeo único, y la importancia que se atribuye a la conexión multimodal de los puertos marítimos europeos con su espacio interior. Destacamos el apoyo a la simplificación de las normas administrativas que rigen la entrada y salida de los puertos europeos. Destacamos la promoción de las profesiones marítimas y de la formación continua para esos puestos. Por último, destacamos la prioridad que se concede a las cuestiones ambientales.

En general, todo aquello que, en nuestra opinión, ayude a promover un sector del transporte marítimo que pueda competir con el transporte por carretera y el transporte aéreo siempre contará con nuestro apoyo. El informe del señor van Dalen realiza un balance completo del problema mundial del medio ambiente, en relación con el cual el transporte marítimo es una de las soluciones. En particular, es una herramienta útil contra el calentamiento global.

Lo único que lamentamos es que ni el ponente ni la Comisión hayan tenido en cuenta la enmienda que hemos presentado para integrar el sector del transporte marítimo en el sistema de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. Desde nuestro punto de vista, ningún sector económico debe apartarse de la norma general, y el transporte marítimo, al igual que los sectores de transporte aéreo y por carretera, debe contribuir a reducir las emisiones de estos gases, aunque sus cifras de emisión sean bajas. Por tanto, vamos a presentar de nuevo nuestra enmienda en la sesión plenaria.

**Jacky Hénin**, *en nombre del Grupo GUE/NGL*. – (FR) Señor Presidente, Señorías, decir que la Unión necesita una verdadera estrategia de desarrollo del transporte marítimo es un eufemismo, ya que se trata de un tema muy importante para el futuro de nuestra Unión, en términos de independencia alimentaria, política y económica, así como de la protección del medio ambiente.

Para ser eficaz, esta estrategia debe ser exhaustiva y abarcar la construcción naval, la reparación de buques, los puertos, el empleo y la formación de los trabajadores, así como la seguridad. El rechazo del Parlamento en 2006 a la Directiva sobre la liberalización de los servicios portuarios representa, en mi opinión, la piedra angular de cualquier estrategia europea de transporte marítimo.

El Parlamento pide a la Comisión que continúe su lucha contra los abusos de los pabellones de conveniencia. Ello resulta positivo, pero en realidad la batalla todavía no ha comenzado. En última instancia, lo que tenemos que combatir no son los abusos de los pabellones de conveniencia, sino la propia existencia de esta práctica.



De lo contrario, todas nuestras buenas intenciones en materia de seguridad, de creación de empleo, están condenadas al fracaso.

Se trata de un paso positivo para que las ayudas estatales en este sector estén condicionadas al cumplimiento de criterios de calidad social y ambiental, y a la promoción del empleo y la formación para la gente de mar de los Estados miembros, ya que las únicas distorsiones reales de la competencia no se derivan de las ayudas estatales, sino del *dumping* social, salarial y ambiental.

La mejor garantía para la seguridad del transporte marítimo reside en contar con tripulaciones bien remuneradas y formadas, que disfruten de una adecuada protección social y buenas condiciones de trabajo.

Me complace ver que por fin hablamos sobre la formación permanente para la gente de mar y el refuerzo de las cualificaciones y las competencias profesionales. Ahora debemos asegurarnos de que todo ello sea reconocido como un derecho para toda la gente de mar, y hacer que los empleadores lo financien.

También apoyo los requisitos expuestos para la construcción naval y la calidad del acero. Desde luego, el texto que se nos presenta contiene una serie de avances, pero también contiene todavía muchas contradicciones. Sigue atrapado en las redes del dogma de la competencia libre y sin distorsiones. Todavía está demasiado influenciado por la presión del *lobby* de las navieras y por los peores escenarios utópicos ultraliberales.

Por ejemplo, ¿cómo puede apoyar el empleo para la gente de mar de Europa al tiempo que insta a la realización de estudios para determinar en qué medida las nuevas tecnologías podrían reemplazarles?

¿Cómo puede defender una reducción de las prácticas de *dumping* mientras defiende la libertad de circulación de unos trabajadores que ni siquiera tienen los mismos derechos dentro de la Unión? ¿Cómo puede hacer hincapié en la seguridad cuando lo que se impone son las autodeclaraciones, y cuando algunas partes, atraídas por el olor de los beneficios, no dudan en transportar mercancías que pueden resultar especialmente peligrosas para las personas y el medio ambiente, sin declararlas?

Todavía queda mucho trabajo por hacer, pero lo haremos conjuntamente, porque es indispensable que una política marítima racional y de alto nivel pase también, y sobre todo, por el respeto a esos hombres y mujeres tenaces que a menudo arriesgan su vida para satisfacer las necesidades de los demás.

**Anna Rosbach**, en nombre del Grupo EFD. – (DA) Señor Presidente, éste es un documento de estrategia ambicioso. Sin embargo, me gustaría hacer un par de comentarios.

Hablamos de que transiten más mercancías por los principales ríos de la UE, lo cual es magnífico, pero ¿cómo se tiene en cuenta el hecho de que, a menudo, en los últimos años, los niveles del agua han sido demasiado bajos como para permitir la navegación de barcas a plena carga? Si navegan sólo con media carga, los costes de flete son demasiado elevados.

Controles basados en los riesgos; entonces, ¿cómo detectamos si una barcaza de carbón está transportando personas de manera clandestina? Por sí solos, los controles basados en los riesgos no son suficientes. Es ingenuo esperar que todas las naciones marítimas del mundo acaten las estrictas normas medioambientales de la UE. Por el contrario, muchos barcos viejos procedentes de terceros países obtendrán una ventaja financiera con esta situación.

En cuanto a la piratería: ¿por qué sólo se menciona este problema en el contexto africano? El problema es mucho mayor en el entorno de las aguas de Indonesia. Ello también afecta a las empresas navieras de la UE.

Descarga obligatoria: la descarga obligatoria debe ser un requisito legal en todas las aguas costeras de navegación, para evitar los desastres ambientales.

También me parece lamentable que hayamos cerrado tantos puertos pequeños. Debemos invertir en el refuerzo del transporte marítimo costero, no en debilitarlo.

Una última observación: a menudo se nos habla de lo importante que resulta la industria de la construcción naval para la UE. Sin embargo, ¿qué hay del debate sobre el desguace de buques responsable y respetuoso con el medio ambiente? ¿Queremos seguir enviando nuestros buques a un desguace irresponsable en las playas de la India cuando ya no los necesitamos?

**Marian-Jean Marinescu (PPE)**. – (RO) Los asuntos marítimos de Europa no pueden analizarse al margen de los asuntos marítimos internacionales. Europa es un gran competidor en el mercado del transporte

marítimo, especialmente en términos de transporte de pasajeros y contenedores. La postura de la Unión Europea en el mercado mundial del sector debe mejorar.

Incrementar la calidad de la formación que reciben los marineros, así como sus condiciones de trabajo y de vida, tanto a bordo como en puerto y en radas, puede contribuir de manera significativa al cumplimiento de esta exigencia. Hay una escasez de trabajadores altamente cualificados en el conjunto del sector marítimo europeo, desde los astilleros hasta las embarcaciones de recreo.

Las empresas de los Estados Unidos, Asia y Oriente Próximo ofrecen muchas más facilidades que sus homólogos europeos. En estas condiciones, los profesionales europeos de este sector prefieren ser contratados por empresas navieras o armadores de Dubai o China, mientras que los buques europeos están tripulados por gente de mar de la India y Filipinas. Esta situación debe terminar. Las instituciones marítimas de los Estados miembros deben colaborar mucho más estrechamente a fin de armonizar sus programas de formación, así como ofrecer oportunidades de prácticas remuneradas e intercambio de experiencias con las compañías marítimas europeas.

También quiero plantear otra cuestión relativa a la seguridad, que es muy importante y que sigue obstaculizando la fluidez del tráfico marítimo mundial. Me refiero a la situación en el Cuerno de África. Acojo con satisfacción las acciones de la operación NAVFOR Atalanta, que está cumpliendo plenamente con su deber en la región. Sin embargo, debemos reconocer que es necesaria una inversión específica en la industria de defensa, con el fin de poder suministrar a los militares buques y otros recursos de intervención que son mucho más eficaces que los que actualmente despliega la armada Europea.

**Saïd El Khadraoui (S&D).** – (NL) Señor Presidente, Señorías, señor Comisario, estoy de acuerdo en gran medida con las observaciones realizadas por mi colega Fleckenstein y, antes de nada, quiero dar las gracias al ponente, el señor van Dalen, por su excelente informe. Pone de relieve una serie de cuestiones importantes, empezando por la importancia de la navegación para nuestra economía. También señala el hecho de que tenemos que competir en un mercado global, y que, por tanto, tenemos que prestar atención a la competitividad de nuestro sector marítimo y, al mismo tiempo, trabajar por un transporte más sostenible. En otras palabras, debemos contrarrestar el riesgo de decaimiento. Al tiempo, tenemos que actuar en igualdad de condiciones. Por tanto, es importante que las normas sobre ayudas estatales, anunciadas desde hace bastante tiempo, empiecen a aplicarse realmente en nuestros puertos. Estoy seguro de que tendremos que volver sobre ello en una fase posterior.

Hay tres ámbitos importantes a considerar. En primer lugar, el empleo y las condiciones de trabajo. Las profesiones vinculadas a la navegación tienen que ser de nuevo atractivas para los jóvenes, lo que, hoy en día, es muy difícil de lograr. Tenemos que esforzarnos más en divulgar la información sobre las oportunidades de carrera, sea en tierra o en otra ubicación. Estas son las cuestiones de las que tenemos que partir. Las condiciones de trabajo también deben mejorarse mediante la ratificación de la legislación de la Organización Internacional del Trabajo y llevando a cabo controles a nivel mundial, no sólo dentro de Europa, obviamente.

El segundo punto importante, ya mencionado por muchos de ustedes, es el impacto de la navegación sobre el medio ambiente. En sí, la navegación es un modo sostenible de transporte, pero existe todavía un amplio margen de mejora. En ese terreno, Europa debe desempeñar un papel pionero, incluso en las negociaciones en la Organización Marítima Internacional.

Por último, no hace falta decir que la seguridad es esencial. Una profesión sólo puede ser atractiva si puede ejercerse en condiciones seguras. Tenemos que hacer realidad el tercer paquete de seguridad marítima, y seguir prestando apoyo a la operación Atalanta, que se desarrolla frente a las costas de Somalia.

**Gesine Meissner (ALDE).** – (DE) Señor Presidente, ya que soy el primer orador del Grupo de la Alianza de los Demócratas y Liberales por Europa, quiero empezar dando las gracias sinceramente al señor van Dalen. Todos hemos visto su compromiso pleno con el transporte marítimo. Ha quedado muy claro.

Todos sabemos de la importancia de este ámbito. En los últimos años, antes de la crisis, la economía marítima en su conjunto estaba creciendo mucho más que otros sectores de la economía. Desde luego, el transporte marítimo desempeña un papel importante en ello, y se puede afirmar que las agrupaciones (*clusters*) marítimas serán absolutamente cruciales para el desarrollo futuro de Europa. También hay pronósticos que afirman que, ahora que hemos pasado lo peor de la crisis, el sector del transporte comenzará a crecer de nuevo y que, a su vez, el transporte marítimo ganará en importancia. El 90 % de nuestras exportaciones e importaciones viaja a través de los puertos. Por supuesto, y como ya se ha dicho, en este sentido, es importante prestar la

debida atención a los puertos y las conexiones con su espacio interior, en relación con los corredores y las redes transeuropeas.

Necesitamos sangre nueva. Si aumenta el peso del transporte en el sector marítimo, también necesitaremos, desde luego, personas que quieran trabajar en este ámbito. Para ello, necesitamos una formación de alta calidad que además esté armonizada en toda Europa y, al tiempo, necesitamos darle publicidad a este ámbito. Sencillamente, los jóvenes necesitan vislumbrar qué perspectivas de futuro podrían tener en el transporte marítimo. Queremos que haya unas buenas condiciones de trabajo —algo que también podemos y queremos armonizar en toda Europa.

Se han mencionado ya los aspectos ambientales. La navegación es muy respetuosa con el medio ambiente, especialmente en lo que respecta a las emisiones de CO<sub>2</sub>. Hay todavía mucho margen de mejora en relación con las emisiones de óxidos de nitrógeno y azufre. Hay que trabajar sobre ello, tanto en el sector en sí como en Europa en general, porque, como ya se ha dicho, esta cuestión es extremadamente importante, dada la fuerte competencia internacional existente en el transporte marítimo. En Europa, desempeñamos un papel bastante destacado, pero, además, tenemos que asegurarnos de mantener este papel de liderazgo. Además, en determinados casos, puede ser necesaria la ayuda estatal. Tenemos que asegurarnos de trabajar conjuntamente para seguir desarrollando este sector.

En resumen: el transporte marítimo va a ser un ámbito importante de cara al futuro y, por tanto, es bueno que estemos desarrollando una estrategia a largo plazo.

**Dominique Riquet (PPE).** – (FR) Señor Presidente, señor Comisario, es vital que llevemos a cabo una política marítima europea de transportes ambiciosa y orientada al largo plazo. Debe incorporar factores que son específicos de este sector y abordar los retos a los que se enfrenta.

El transporte marítimo es un sector estratégico para la Unión Europea desde diversos puntos de vista, principalmente debido al papel que desempeña en el crecimiento y el empleo, su dimensión internacional y sus aspectos ambientales y de desarrollo sostenible. Se ha mencionado que el transporte marítimo canaliza el 80 % del comercio mundial. La comunicación de la Comisión Europea y el informe del señor van Dalen nos muestran el camino que debemos seguir, marcan los objetivos estratégicos e identifican los ámbitos clave de acción para la política de transporte marítimo de la Unión Europea.

Personalmente, me gustaría destacar algunos puntos que mi colega, la señora Vlasto, y yo hemos promovido en el seno de la Comisión de Transportes y Turismo, como que la Unión Europea debe actuar para reforzar la competitividad del sector del transporte marítimo; que ello implica, en particular, la mejora de las condiciones de trabajo y las oportunidades de carrera en el sector, sin disociar el objetivo de la competitividad de los objetivos de desarrollo sostenible, competencia leal y seguridad. En cuanto a los aspectos medioambientales, la política de la UE debe promover la internalización de los costes externos y el establecimiento de zonas marítimas de control de las emisiones. Por último, en previsión de un aumento de los niveles de tráfico marítimo, debemos promover las inversiones destinadas a modernizar y aumentar la capacidad de nuestras infraestructuras portuarias.

Es importante que el Parlamento Europeo comparta su visión de la política de transporte marítimo de la UE desde ahora a 2018. Confío en que el excelente informe del señor van Dalen, que ha recibido un amplio apoyo en el seno de la Comisión, reciba un apoyo igualmente amplio del Parlamento, lo que nos proporcionará una base sólida para las negociaciones futuras.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) El transporte marítimo se está volviendo extraordinariamente importante para la Unión Europea. Teniendo en cuenta que el sector marítimo se enfrenta a la competencia no sólo a escala de la UE, sino especialmente a escala mundial, debemos hacer hincapié en la importancia de aumentar el peso del transporte marítimo como parte de las actividades de transporte en su conjunto, tanto en la UE como, sobre todo, fuera de ella. Sin embargo, hay que destacar que todavía hay Estados miembros de la Unión Europea en la lista negra o gris del Memorando de Entendimiento de París. Esa es la razón por la que instamos a los Estados miembros y a los armadores a esforzarse por figurar en la lista blanca del Memorando de Entendimiento de París.

Además, dado el registro de accidentes marítimos de los últimos años, creo que es necesario establecer centros europeos de intervención para situaciones de accidentes marítimos en todos los Estados miembros costeros.

Señor Comisario, quiero aprovechar esta oportunidad y este debate para reiterar mi petición a la Comisión de aprovechar al máximo el acceso directo de la Unión Europea al Mar Negro, una región de especial

importancia geoestratégica. En este sentido, la Comisión debe lanzar, como en otros mares europeos, convocatorias de propuestas para el desarrollo de los corredores marítimos del Mar Negro. El vínculo entre los puertos de Rotterdam y Constanza a través del corredor del Rin, el Canal Principal y el río Danubio reduce la distancia entre el Mar del Norte y el Mar Negro en 4 000 kilómetros. Por ello considero que esta cuestión es vital y pido a la Comisión y a los Estados miembros que aceleren la aplicación del proyecto prioritario 18.

Aunque el transporte por barco es menos contaminante, el Parlamento Europeo ha pedido que sea incluido en el régimen de comercio de emisiones, especialmente en el caso del transporte marítimo.

Los astilleros hacen frente a dificultades financieras, especialmente en la actual crisis económica y financiera. Por el momento, los representantes de los astilleros no contemplan una solución para superar la crisis económica actual.

El sector marítimo europeo se enfrenta a una escasez creciente de gente de mar cualificada. Los aspectos sociales y las condiciones laborales de que disfruta la gente de mar de la Unión Europea están estrechamente ligados a la competitividad de la flota europea. Creo que es necesario adoptar medidas para facilitar la movilidad de los trabajadores de este sector, sin barreras y restricciones injustificadas.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – Señor Presidente, felicito especialmente al señor van Dalen y también a mi colega Fleckenstein por esta brillante iniciativa, que adelanta la ambición del Parlamento Europeo en materia de política marítima de la Unión Europea, y les agradezco, además, su generosidad al aceptar una buena parte de mis sugerencias.

El informe así completado incluye aspectos tan importantes como el apoyo a la adaptación de puertos y embarcaciones a las necesidades de las personas con movilidad reducida, la exigencia de ratificación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 de la OIT —y solicita, además, que la industria lo incorpore a sus prácticas— y la extensión de las propuestas de formación profesional a todos los niveles de la marinería para luchar contra su infravaloración y explotación.

También propone el liderazgo en la lucha contra la contaminación ante la OMI, tanto en los aspectos de las alternativas al carburante bunker como en la reducción del sulfuro de las emisiones, y plantea que se haga mediante la utilización de sistemas inteligentes de transporte como el sistema satelital Galileo.

El informe propone asimismo el reconocimiento del incremento de la lucha europea contra la piratería y el apoyo a la eficacia creciente de la operación Atalanta así como la exigencia de mejorar la calidad del diseño de las naves para adaptarlas a las exigencias máximas de accesibilidad y seguridad.

Finalmente, me congratulo especialmente por el reconocimiento del papel de los puertos en las nuevas redes transeuropeas, incluida su conexión crucial con los puertos secos o puertos de interior y con las plataformas logísticas.

**Georgios Papanikolaou (PPE).** – (EL) Señor Presidente, la estrategia que debatimos hoy es muy ambiciosa y, por lo que respecta a las directrices básicas, el señor Koumoutsakos, ponente de nuestro Grupo político, ha cubierto ya todo lo que yo quería decir.

Permítame, sin embargo, hacer un comentario, como miembro de la Comisión de Libertades Civiles, Justicia y Asuntos de Interior, en relación con la iniciativa —muy interesante e innovadora— de crear el sistema marino electrónico, una red de vigilancia marítima. Personalmente, estoy de acuerdo con el texto de la Comisión: prevé la creación de un sistema integrado de gestión de la información para reconocer, controlar, y localizar todos los buques presentes en el mar, así como dar información sobre ellos y sus cargamentos.

Sin embargo, se están poniendo en práctica medidas de vigilancia electrónica similares —ignoro si más o menos desarrolladas— por parte de las fuerzas de Frontex, en el marco de la lucha contra la inmigración ilegal. Por tanto, quiero preguntar si ello se está teniendo en cuenta, si la Comisión debe aclarar alguna cuestión en su comunicación, si debe haber competencias específicas y diferentes para cada organismo, o si tal vez esta información debe combinarse, de modo que el resultado sea mejor para todos.

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – Señor Presidente, quiero referirme a dos cuestiones mencionadas por el ponente, pero que no se han desarrollado.

La primera es la piratería, en relación con la cual todas las recomendaciones son buenas, pero inevitablemente genéricas. Tal vez se podría utilizar nuestra experiencia, basada en las lecciones aprendidas de la operación Atalanta, para contribuir en mayor medida a las normas de autoprotección recomendadas por la OMI, dado

que probablemente aumenten los actos de piratería y nuestra Unión no puede reproducir este tipo de operaciones a lo largo de todo el espacio marítimo que utilizan las flotas de la UE.

La segunda cuestión es la necesidad de un vínculo mejor establecido entre el sector marítimo y el de vías navegables interiores, dada la complejidad de la actividad en esos ámbitos. Ello se ilustra, a modo de ejemplo, en la interconexión entre los factores económicos, sociales, ambientales y políticos en el caso del río Danubio y el Mar Negro.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) La primera cuestión se refiere un informe que solicitamos a la Comisión Europea sobre la eficacia del programa Marco Polo. La segunda cuestión se refiere a la posibilidad, o mejor dicho, a las futuras propuestas legislativas de incrementar el papel de los puertos marítimos de la Unión Europea en la logística marítima mundial.

**Georgios Koumoutsakos (PPE).** – (EL) Señor Presidente, he pedido la palabra para aclarar que, en mi primer informe, se pasa por alto algo que tampoco mis colegas han mencionado aquí. En particular, quiero referirme al papel de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, o EMSA. Recientemente, otros colegas y yo mismo tuvimos la oportunidad de visitar la EMSA, que lleva a cabo una labor importante, crucial para el desarrollo de la estrategia de transporte marítimo de la Unión Europea. La agencia necesita nuestro apoyo y creo que la información y los medios técnicos con los que cuenta no sólo facilitan la navegación y el transporte marítimo en la Unión, sino que también pueden ser de ayuda al resto de sectores mencionados anteriormente, sobre todo en lo que respecta, por ejemplo, a la información que Frontex también puede evaluar y utilizar.

Sinceramente, y este es mi último comentario, la EMSA lleva a cabo un trabajo importante que debemos reconocer y tener en cuenta al debatir la estrategia marítima de la Unión Europea.

**Andris Piebalgs, Miembro de la Comisión.** – Señor Presidente, ha sido un debate fascinante y sin duda refuerza el excelente informe del señor van Dalen. Creo que se ha hecho un buen trabajo, porque no hay nada más difícil que escribir un informe sobre estrategia en general, debido a que la estrategia es un instrumento que realmente tiene una visión a muy largo plazo y que, al mismo tiempo, debe centrarse en los puntos principales.

Actualmente, estamos trabajando en el seno del Colegio de Comisarios para preparar un plan de trabajo detallado para la aplicación. Podríamos tenerlo elaborado en verano. Me gustaría referirme a tres cuestiones específicas. Una se refiere a las directrices sobre ayudas estatales para los puertos. Esta cuestión está debatiéndose en la Dirección General de Competencia de la Comisión junto con un antiguo Comisario de Competencia; y realmente les gustaría que nosotros, como Comisión, trabajemos de manera conjunta, por lo que llevará algún tiempo. No puedo dar un calendario preciso, pero estamos trabajando en ello.

Por lo que respecta al programa Marco Polo, hemos debatido las cuestiones relativas a la red transeuropea de transporte, por lo que este debate se relacionará con ello.

Sobre los puertos marítimos, en este momento no tenemos preparada ninguna legislación.

Por último, gracias una vez más, señor Presidente y diputados, por este debate. Ha sido realmente muy útil para la Comisión.

**Peter van Dalen, ponente.** – (NL) Señor Presidente, le doy las gracias a usted y a todos los diputados. Creo que este informe es un buen ejemplo de una cooperación constructiva entre los diferentes grupos.

Quiero abordar tres puntos clave, que algunos de ustedes ya han mencionado. En primer lugar, el medio ambiente, que es crucial. El rendimiento ambiental de nuestros barcos debe mejorar de manera sustancial y, en mi informe, propongo una serie de opciones en este sentido, en particular, la imposición de un gravamen sobre los combustibles de los buques con un perfil ambiental deficiente. No sé si la Comisión estaría dispuesta a reconsiderar esa idea.

Por último, el concepto de «puertos ecológicos», denominación que han utilizado algunos diputados. En un puerto ecológico, un barco respetuoso con el medio ambiente recibiría un tratamiento más rápido y también tendría que pagar una tasa portuaria menor. Un concepto de este tipo funciona como una recompensa para el buen comportamiento ambiental. De ese modo, en realidad se combina un sistema de incentivos y penalizaciones. Si se tiene un buen historial ambiental, se obtienen recompensas; si no se da la talla, la cartera se vacía rápidamente. Apoyo firmemente un sistema de ese tipo.

En relación con la seguridad, uno de los diputados ha dicho que los Estados miembros tienen que aplicar el tercer paquete marítimo con prontitud. Es necesario. La señora Țicău mencionó el Memorando de

Entendimiento de París. Tiene toda la razón: la inspección se está orientando hacia una inspección basada en los riesgos, lo que es mucho mejor que el porcentaje fijo. Ello da un gran impulso a la inspección, y se recompensa la conducta apropiada. Es decir, los buques tienen que mostrar un buen comportamiento. Eslovaquia todavía no está en la lista blanca y debe hacer un esfuerzo extra en esta dirección.

He hecho especial hincapié en la construcción naval y el mantenimiento de los buques. Sabemos que en tiempos de recesión económica, el mantenimiento decae rápidamente. Claramente, no podemos permitir que esto suceda, y las sociedades de clasificación, en particular, se enfrentan actualmente a grandes demandas.

Respaldamos plenamente la operación Atalanta contra la piratería. Se trata de una misión positiva y ya ha demostrado ser un éxito. Sólo durante la semana pasada, una fragata de la Armada neerlandesa ayudó a liberar un buque mercante alemán. Me parece ideal una cooperación de este tipo. En este caso en particular, todos los armadores tuvieron que trabajar conjuntamente y navegar en un convoy, ya que ninguno de ellos podía hacerlo solo.

Por último, quiero dar las gracias al señor Comisario y a la Comisión y esperamos que este informe se traduzca en una plan de trabajo.

**Presidente.** – Se cierra el debate.

La votación tendrá lugar dentro de dos semanas, durante el período parcial de sesiones en Bruselas.

#### ***Declaraciones por escrito (artículo 149 del Reglamento)***

**Sergio Berlato (PPE)**, *por escrito.* – (IT) Señor Presidente, Señorías, el sector europeo del transporte marítimo desempeña un papel clave en el mercado globalizado. Su importancia se basa en una estadística clave: los países de la Unión Europea gestionan el 41 % de la flota mundial.

Sin embargo, tras el aumento de las ayudas estatales al sector del transporte marítimo en terceros países, la posición competitiva de la flota europea está sujeta a una presión creciente. Por tanto, pido a la Comisión que presente rápidamente las nuevas normas sobre ayudas estatales, a fin de desarrollar unas condiciones justas para el comercio marítimo internacional.

Diversos estudios recientes estiman que, en 2018, el transporte marítimo se incrementará en los Estados miembros desde los 3 080 millones de toneladas de 2006 hasta los 5 300 millones. Por tanto, estoy de acuerdo con el contenido del informe en cuestión; es decir, estoy de acuerdo con que es prioritario desarrollar la capacidad de las infraestructuras portuarias europeas, con el fin de mantener el crecimiento del sector del transporte marítimo.

Por último, creo que deberían promoverse en mayor medida las profesiones marítimas entre los jóvenes europeos, ayudándose de una información adecuada, que actualmente parece echarse en falta. A mi modo de ver, de hecho, la creciente falta de profesionales en el sector del transporte marítimo europeo puede llevar a su debilitamiento con el paso del tiempo.

**Danuta Jazłowiecka (PPE)**, *por escrito.* – (PL) Señorías, una mirada a la situación del transporte marítimo en la Unión Europea puede llevar a conclusiones ambivalentes. Por un lado, los datos que se han presentado dan cuenta del hecho de que las banderas de los Estados miembros suman una enorme cuota del transporte a nivel mundial, así como en la Unión. Ello subraya la importancia de la UE en la aplicación de nuevas tecnologías y sistemas organizativos, especialmente en lo relativo a la protección del medio ambiente y la mejora de las condiciones de vida de las tripulaciones. Por otro lado, sin embargo, se observa una competencia cada vez más fuerte de terceros países, y, especialmente, por parte de lo que se conoce como pabellones de conveniencia. También resulta reseñable la creciente renuencia de los jóvenes a emplearse en lo que es, sin duda, un sector difícil. En resumen, la situación actual del mercado del transporte marítimo en la UE no es mala, pero las perspectivas no nos hacen ser optimistas. Sin embargo, para mí, personalmente, son prioritarias las medidas para ayudar a la navegación interior y garantizar conexiones óptimas entre el transporte marítimo y el transporte terrestre de mercancías. Represento a la región de la cuenca alta del río Odra, y soy testigo del escaso uso que se hace del potencial de los puertos fluviales de esta región, especialmente como ruta de transporte para conectar las regiones del interior de la República Checa, Polonia y Alemania, con el puerto marítimo de Szczecin. Este aspecto también debería tenerse en cuenta en el contexto del transporte marítimo de la UE, a fin de que las medidas adoptadas en el marco de la política objeto de debate contribuyan al desarrollo de la UE en su conjunto, y no sólo al de las zonas costeras.

**Vilja Savisaar (ALDE), por escrito.** – (ET) Señor Presidente, señor van Dalen, Señorías, el 41 % de las flotas de todo el mundo pertenecen a Europa, pero, por desgracia, otros países ofrecen más apoyo a sus flotas y armadores que los Estados miembros de la Unión Europea, o imponen unos requisitos menos estrictos en materia de seguridad y de respeto de los buques por el medio ambiente.

Europa debe garantizar unas condiciones de trabajo mejores para sus marineros, la seguridad de sus buques y la mejora de la situación del medio ambiente marino. Para ello, debemos exigir a los Estados miembros su apoyo al sector marítimo nacional (o tal vez animarles a que presten ese apoyo), o que garanticen que los buques que figuren en el registro de ese Estado cumplen la convención que se ha ratificado, así como los requisitos internacionales. Aunque el transporte marítimo es más respetuoso con el medio ambiente que el transporte aéreo o por carretera, todavía es posible reducir más la contaminación.

Espero que la presentación de esta propuesta de cambio haga que las futuras operaciones de atraque sean más eficaces y menos contaminantes, algo que sin duda se verá favorecido por los procedimientos sin papel, así como por la utilización más amplia de sistemas inteligentes de transporte. Por otra parte, el objetivo principal de los sistemas inteligentes de transporte no es reducir la contaminación, sino aumentar la eficiencia y garantizar una mejor competencia.

La seguridad del sector marítimo es muy importante. Debemos hacer todo lo posible para garantizar la seguridad de nuestros marineros, los pasajeros, los buques y las mercancías, pero, al mismo tiempo, no podemos resolver este problema con los ojos cerrados. Debemos analizar la situación de manera más amplia y encontrar una solución a los problemas existentes en este ámbito.

En pocas palabras, diría que la actividad marítima es una parte muy importante de la economía y la vida cotidiana de muchos europeos. Por tanto, debemos hacer todo lo posible para garantizar la competitividad y la sostenibilidad de este sector, sin olvidar los factores ambientales y humanos.

## 21. Europeana – los próximos pasos (breve presentación)

**Presidente.** – De conformidad con el orden del día, se procede a realizar una breve presentación del informe (A7-0028/2010) de la señora Helga Trüpel, en nombre de la Comisión de Cultura y Educación, sobre Europeana – los próximos pasos [COM(2009)0440 – 2009/2158(INI)].

**Helga Trüpel, ponente.** – (DE) Señor Presidente, Comisaria Kroes, Europeana va a ser el gran proyecto cultural digital de la Unión Europea. ¿Qué significa Europeana? Se trata de una biblioteca digital, un museo digital y un archivo digital de nuestro patrimonio cultural europeo. La intención es facilitar el acceso de todos los ciudadanos a este recurso digital, no sólo en el seno de la Unión Europea, sino en todo el mundo. El proyecto Europeana se inició en noviembre de 2008 y a su establecimiento contribuyeron un millar de instituciones culturales. Cuenta con 150 organizaciones asociadas. Hasta el momento, se han digitalizado alrededor de 6 millones de obras de nuestro patrimonio cultural europeo. En junio de 2010 se espera tener 10 millones de obras digitalizadas y en 2015 se espera que esta cifra alcance los 15 millones.

Como pueden ver, se trata de una empresa muy ambiciosa, y es muy importante para la Unión Europea. Hasta ahora, el proyecto ha sido financiado por el programa eContent *plus* y por los Estados miembros. Sin embargo, hasta ahora, la tasa de digitalización ha sido muy desigual entre los Estados miembros. Francia está a la cabeza con más del 40 %, Alemania está en torno al 16 %, pero muchos otros Estados miembros están considerablemente más atrás, y, recordémoslo, se supone que este programa es nuestro buque insignia de la política cultural digital europea.

Es particularmente importante que entendamos que se trata de una institución cultural pública, y que tiene por objeto, por razones comprensibles, posicionarse como una fuerte competencia a la digitalización de libros de Google Books, ya que, sencillamente, no queremos que sea un monopolio quien se encargue de nuestro patrimonio europeo. Queremos un recurso público, en el mejor sentido Europeo, para nuestro patrimonio cultural europeo. También queremos conservar una capacidad pública de influencia, porque eso significa que los ciudadanos europeos pueden también tener una influencia política real.

No hay ningún problema en relación con las obras que ya no están sujetas a derechos de autor o que están en el dominio público. Los problemas son mucho mayores cuando se trata de «obras huérfanas», es decir, obras que no han sido liberadas de derechos de autor, pero cuyos titulares de derechos resultan muy difíciles de localizar. Y también es otra cuestión cuando se trata de obras protegidas por derechos de autor. Si se pretende que Europeana también contenga obras protegidas por derechos de autor, tendrá que fijarse el pago

de una cuota para poder realizar descargas privadas, porque, de lo contrario, acabaremos con nuestro valor añadido cultural en los mercados culturales.

Por tanto, desde un punto de vista político, lo que quiero lograr es, por una parte, una digitalización rápida y eficaz, pero sin renunciar a conservar los derechos de autor, porque ese es el único modo en que podremos mantener la diversidad cultural de la Unión Europea. Por tanto, necesitamos soluciones de consenso para las obras huérfanas y una investigación muy exhaustiva para determinar quiénes son los titulares legítimos de los derechos de autor. Desde una perspectiva política, la cuestión que a mí me parece absolutamente clave a la hora de debatir la estrategia post-Lisboa y la Estrategia Europa 2020, y a la hora de modernizar nuestra economía, desarrollar la sociedad digital, la sociedad basada en el conocimiento y la diversidad cultural, es que Europeana también debe financiarse en parte con cargo al programa Europa 2020 —por supuesto, con la participación de los Estados miembros. Debe ser un proyecto europeo común. Por tanto, también necesitamos una campaña de «participa en Europeana», para sumar así, con suerte, patrocinadores privados. Así y todo, debemos dejar claro que tenemos que crear conciencia de que existe este recurso entre nuestros ciudadanos y, sobre todo, entre los jóvenes. Mucha gente todavía no sabe nada de Europeana. Esa es la gran tarea que ahora, conjuntamente, debemos afrontar.

**Piotr Borys (PPE).** – (PL) Señor Presidente, Europeana es una empresa de importancia crucial, que puede hacer que el patrimonio cultural de Europa esté a disposición del mundo entero. Como todos sabemos, no es sólo una biblioteca, ya que es también un museo y un archivo virtual. Ojalá que todos los que estamos en esta Cámara pudiéramos decir que las obras de los grandes creadores nacionales, como en mi caso Chopin, Marie Curie (Sklodowska de soltera) o Słowacki, están disponible en Internet. Quisiera mencionar tres factores clave. En primer lugar, en el caso de Europeana, no podemos permitir un recorte de la calidad. Debemos tener cuidado con esta cuestión durante el desarrollo del proyecto. En segundo lugar, se requiere una solución a la cuestión de los derechos de autor en el caso de las obras huérfanas y en el de las agotadas. En tercer lugar, quiero poner mucho énfasis en pedirle a la señora Kroes que agilice la digitalización en los Estados miembros, de modo que en el futuro podamos sentirnos orgullosos de este gran proyecto emblemático.

Quiero dar las gracias a la señora Trüpel por un informe excelente.

**Ioan Enciu (S&D).** – (RO) Como ponente de opinión de la Comisión de Industria, Investigación y Energía sobre el informe «Europeana - los próximos pasos», celebro que se haya concluido este informe y espero que la Comisión adopte sus recomendaciones. Durante los debates mantenidos hasta el momento sobre este tema, se han analizado una gran variedad de temas, como la estructura de las TI, la gestión del sitio web de Europeana, el libre acceso a la información de la biblioteca, la necesidad de normalizar el proceso de digitalización y el problema de la cobertura de la página web en los medios de comunicación. Algunos de estos temas figuran en el informe, lo que me lleva a albergar esperanzas de que hayamos logrado elaborar un informe exhaustivo.

Sin embargo, espero que, en el futuro, continúe el debate sobre determinados aspectos, como la gestión del sitio web, los métodos de financiación y, sobre todo, la organización del sitio web en forma de base de datos única y no como un portal. Espero que las recomendaciones especificadas por el Parlamento Europeo, junto con las reflexiones de la Comisión sobre las cuestiones mencionadas anteriormente, den lugar a un proyecto exitoso. El proyecto Europeana puede ser exitoso para la Unión Europea, siempre que se construya sobre los valores e ideales de la UE y se convierta en el centro de la información cultural europea.

**Hannu Takkula (ALDE).** – (FI) Señor Presidente, en primer lugar quiero dar las gracias a la señora Trüpel por su excelente informe. La conozco bien desde hace cinco años, a raíz de la actividad de la comisión, y sé que todo lo que hace lo hace con auténtico esmero y profesionalidad, y ésta es una buena muestra de ello.

Este proyecto es del tipo que necesitamos en Europa, porque la Unión Europea está considerada como una comunidad de valores, pero también es una comunidad cultural fuerte. Tenemos 27 Estados miembros diferentes, con una cultura muy rica y variada.

Si, en un momento en el que aumenta el número de autopistas de la información, podemos poner la información a disposición de la gente de manera más sencilla, entonces nos encontramos ante la clase de riqueza europea en la que vale la pena invertir y buscar recursos para ella. De este modo, los países pequeños tendrán también la oportunidad de promover sus propias culturas, únicas y especiales. Una vez que la banda ancha llegue a todas partes, mediante el trabajo de la Comisión y los Estados miembros, el principio de igualdad se hará realidad en la oferta de servicios culturales, en las bibliotecas, museos y archivos electrónicos.



**Marek Henryk Migalski (ECR).** – (PL) Mi Grupo político, y yo personalmente, no estamos especialmente a favor de grandes programas e instituciones ni de la creación de entidades innecesarias. Sin embargo, Europeana no es una entidad de ese tipo. De hecho, se trata de algo muy importante, sobre todo porque vivimos en tiempos de una cultura visual, y no escrita. Ello significa, como Neil Postman ha puesto de manifiesto en su excelente libro *Divertirse hasta morir*, que la cultura visual está devaluando el debate público y nos está convirtiendo en ciudadanos más pobres. A su vez, lo anterior significa que si un proyecto puede mejorar el hábito de la lectura, puede mejorar la capacidad de pensar de los ciudadanos, y de esta manera, la Unión Europea contribuiría al fortalecimiento de la calidad de la educación de sus ciudadanos y el modo en que se comportan, y esto significaría que, en los Estados miembros, esos ciudadanos serían más activos y más sabios, y serían mejores ciudadanos.

**Georgios Papanikolaou (PPE).** – (EL) Señor Presidente, Señorías, estamos debatiendo una iniciativa que puede llegar a ser un verdadero tesoro para la Unión, y en este punto me gustaría dar las gracias una vez más a la ponente, la señora Trüpel, por el excelente informe que ha presentado.

Nos estamos refiriendo a un depósito cultural electrónico de los Estados europeos, que permitirá el acceso a la información cultural básica, y, en este punto, me gustaría hacer hincapié en que el éxito de Europeana dependerá del formato que decidamos darle en última instancia. Con ello quiero decir que no queremos que Europeana sea una copia de otras plataformas electrónicas ya existentes, como Google o Wikipedia.

Queremos una fuente seria y fiable, cuya información sea científicamente importante y de valor, una fuente en la que los derechos de propiedad intelectual estén protegidos y en la que se proteja la seriedad de los contenidos. Creo que todo ello se garantiza con las enmiendas presentadas y con el debate que mantuvimos sobre el tema en la Comisión de Cultura y Educación. Desde luego, lo que en última instancia no puede salvaguardar es el interés por parte de los Estados miembros en hacer uso de esta herramienta para promover su cultura.

Ahí es donde todos tenemos que jugar nuestro papel, explicando la importancia de este proyecto a nuestros gobiernos nacionales y a los ciudadanos de los Estados miembros, para que este proyecto tenga impacto y, a medio plazo, todos podamos hacer uso de Europeana de la mejor manera posible.

**Petra Kammerevert (S&D).** – (DE) Señor Presidente, Señorías, en primer lugar quiero expresar de nuevo mi agradecimiento a la señora Trüpel por el informe sobre que el que hoy debatimos, realmente excelente.

Creo que éste es un proyecto magnífico, que va a poner el variado patrimonio cultural europeo a disposición de los europeos y de todo el mundo, mediante una biblioteca digital en línea. Sin embargo, todavía son necesarios más esfuerzos conjuntos por nuestra parte para hacer realmente de este proyecto un éxito. En opinión de mi Grupo, un requisito previo importante para ello es el acceso libre —y eso también quiere decir, en la medida de lo posible, sin coste— a nuestro patrimonio cultural a través de Europeana.

En los debates conjuntos hemos alcanzado un compromiso adecuado, que, por una parte, protege los intereses de los autores de obras protegidas y, al mismo tiempo, proporciona el libre acceso necesario, y me gustaría mucho que la Comisión también tuviera en cuenta estas propuestas y las adoptara en el futuro.

Otro requisito previo es que los Estados miembros sean cada vez más conscientes de su responsabilidad. En lo que respecta a mi propio país, ello significa que no es admisible que Goethe esté disponible en polaco y francés, pero no en el alemán original. En este sentido, todos debemos pedir conjuntamente a los Estados miembros con más fuerza que proporcionen los recursos financieros adecuados para hacer de Europeana un auténtico éxito también en este nivel.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Teniendo en cuenta los beneficios que ofrece a los ciudadanos de la Unión Europea el acceso a Europeana, creo que el contenido digital existente debe estar disponible en todos los idiomas oficiales de la Unión Europea. También creo que es de suma importancia ofrecer a las personas con discapacidad el acceso a los contenidos digitales de Europeana. Con ello en mente, no sólo se necesita un formato adecuado, sino también un acceso que se adapte a sus necesidades.

Recomendamos que la Comisión Europea pida los proveedores de contenidos digitales que certifiquen la seguridad de los sitios web vinculados a Europeana. Por último, pero no menos importante, creo que es importante crear un sistema sostenible en lo que respecta a la financiación y el desarrollo del proyecto Europeana. Señora Comisaria, le ruego también que nos ponga al día de la revisión de la Directiva relativa a la armonización de determinados aspectos de los derechos de autor y derechos afines en la sociedad de la información.

**Neelie Kroes**, *Vicepresidenta de la Comisión*. – Señor Presidente, Señorías, y, por supuesto, especialmente, señora Trüpel: estamos absolutamente fascinado con su informe. Lo acogemos con satisfacción. Efectivamente, creo que «Europeana – los próximos pasos» es sólo el inicio de una estimulante aventura, y que muestra, por cierto, el sólido apoyo político para el futuro desarrollo de Europeana como punto de acceso común al rico y diverso patrimonio cultural de Europa en la era digital.

Por ello, me gustaría dar las gracias a la señora Trüpel, la ponente, por el trabajo que ha realizado y también felicitarla por el nombre escogido, que por sí mismo ya es único: «Europeana» —ya está todo dicho, no hace falta explicar de qué se trata.

La Comisión también está en condiciones de apoyar la propuesta alternativa de resolución, que cuenta con el acuerdo de los principales grupos políticos del Parlamento, según me han informado.

Se trata de un proyecto ambicioso, y, repito una vez más, es sólo el comienzo. Su objetivo es poner a disposición del público, a través de Internet, libros, periódicos, mapas, objetos de museo, material audiovisual y archivos sonoros digitalizados de toda Europa. Ello es esencial para garantizar el acceso a la cultura en la era digital. No se trata únicamente de lo que ha dicho el señor Migalski: algo que nos hace mejores ciudadanos. Bien, esperemos a ver, pero, de todos modos, da la oportunidad de ser más felices, ya que disfrutar de la cultura supone, en la mayoría de los casos, disfrutar de la felicidad, por así decirlo.

El informe del Parlamento subraya acertadamente que también hay un componente económico. La digitalización y la accesibilidad en línea a nuestro patrimonio cultural beneficiarán a diversos sectores de actividad: piensen en la educación, la investigación, el turismo y los medios de comunicación.

El sitio web Europeana es el resultado de una colaboración sin precedentes entre las bibliotecas, los archivos y los museos europeos. En la actualidad, como bien ha mencionado la señora Trüpel, permite el acceso directo a siete millones de objetos digitalizados. Una vez más: esto es sólo el comienzo y vamos a ir más allá. Aún puede hacerse más, y debe hacerse. El informe del Parlamento destaca diferentes ámbitos de Europeana y de las políticas relacionadas en los que hay que avanzar durante los próximos años.

El desarrollo del sitio web depende, en primer lugar, de las aportaciones de los Estados miembros, que deben hacer más por digitalizar su patrimonio cultural y hacer que todos los objetos digitalizados estén disponibles a través de Europeana. Me alegro de que el Parlamento se una a la Comisión para pedir a los Estados miembros avanzar con rapidez en esta tarea. Cuanto antes, mejor.

El Parlamento subraya que Europeana no sólo debe dar acceso a las obras de dominio público, sino que también debería incluir los materiales que están sujetos todavía a derechos de autor. De hecho, hay una necesidad urgente —y esa es mi respuesta a la señora Țicău— de encontrar soluciones viables que permitan mostrar en línea las obras agotadas, y resolver la cuestión de las obras huérfanas (obras para las que es imposible localizar a los titulares de los derechos). De no hacerlo, corremos el riesgo de que Europa se quede atrás en pocos años, especialmente en comparación con los EE.UU.

En la actualidad, la Comisión está llevando a cabo una evaluación del impacto de una posible solución jurídica a escala europea para las obras huérfanas y estamos analizando qué se puede hacer; pero si me lo permiten, volveré sobre ello cuando hablemos de la agenda digital, ya que ése es uno de los temas que tenemos que abordar.

A finales de este año se lanzará una versión mejorada de Europeana, y, para entonces, se espera que ofrezca acceso a más de diez millones de objetos digitalizados. El sitio web seguirá desarrollándose durante los años posteriores. El Parlamento señala acertadamente que, para el éxito de Europeana, es necesario aumentar la conciencia de la existencia del sitio web, tanto entre las instituciones culturales, que podrían contribuir con sus contenidos digitalizados, como entre el público en general. Como bien ha mencionado, se debe prestar una especial atención a las personas más jóvenes, una parte muy importante de nuestra población, a los que podríamos dirigirnos a través de las escuelas.

La Comisión está plenamente comprometida a continuar trabajando en el desarrollo de Europeana y las políticas relacionadas con este proyecto, y a que sea un ámbito clave de trabajo en la agenda digital europea. Sin duda vale la pena luchar por ello.

**Presidente**. – Se cierra el debate.

La votación tendrá lugar dentro de dos semanas, durante el próximo período parcial de sesiones en Bruselas.

**Declaraciones por escrito (artículo 149 del Reglamento)**

**Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D)**, *por escrito*. – (PL) Europeana, la biblioteca digital europea, se enfrenta actualmente a muchos retos. El éxito de esta empresa paneuropea en modo alguno puede darse por asegurado. En primer lugar, porque, hasta ahora, Europeana ha albergado, principalmente, obras procedentes de sólo algunos de los países más activos. En segundo lugar, no se trata de obras contemporáneas, que atraerían el mayor interés, sino de obras antiguas, que están en el dominio público. Quiero llamar la atención sobre un aspecto del proyecto Europeana, que, en mi opinión, reviste una importancia crucial para su éxito: la financiación. El proceso de ampliar las colecciones digitales es muy caro y llevará muchos años más. Al mismo tiempo, Europeana sólo tiene garantizados los recursos financieros hasta el año 2013, como parte de un proyecto financiado en parte por la Comisión Europea y los Estados miembros, y también por patrocinadores privados. Creo que es esencial asegurar unas fuentes estables de financiación, como parte de las nuevas perspectivas financieras para 2014–2020. Los fondos europeos, en forma de subvenciones concedidas a entidades culturales de los Estados miembros, deben alentar a estas entidades a ser más eficaces en la digitalización de las colecciones. Al mismo tiempo, deben establecerse objetivos de digitalización obligatorios, que los Estados miembros tendrán que cumplir en un plazo determinado. Sólo la aplicación consistente de la estrategia del palo y la zanahoria garantizará que Europeana se convierta en un portal atractivo y de gran interés para lectores e investigadores, y no en un trastero digital en el que almacenar antiguallas con valor sentimental.

**Iosif Matula (PPE)**, *por escrito*. – (RO) Nuestra intención es que Europeana sea un proyecto totalmente nuevo, dedicado a los valores culturales europeos, y no una alternativa al proyecto de digitalización de libros de Google. Europeana —una biblioteca, un museo y un archivo digital, todo en uno— debe impulsar un patrimonio europeo único, ofrecer una fuente creíble de información y permitir a los Estados miembros añadir contenido de manera formal y estructurada.

Europeana no debe convertirse en un portal como Wikipedia, donde cualquiera puede introducir texto sin que previamente sea verificado. Obviamente, esta práctica lleva a numerosos errores en el contenido allí publicado. En este sentido, se podría crear una sección especial en el sitio web, en la que los usuarios pudieran tener conversaciones entre sí, sin ofrecerles la posibilidad de modificar el contenido cultural publicado en el sitio.

Es importante que centremos nuestra atención en la presentación gráfica del sitio de Europeana, en elevar su perfil y hacerlo accesible, en un momento en que su diseño actual no aporta una gran facilidad de uso y puede contribuir a una pérdida de interés del público. Basándome en estas consideraciones, apoyo la propuesta de resolución presentada por el Grupo del Partido Popular Europeo (Demócrata–Cristianos), como alternativa a la opción actual formulada en el informe, para que podamos ayudar a crear un portal valioso, que sea importante en términos de la información que el público podrá encontrar.

**Emil Stoyanov (PPE)**, *por escrito*. – (BG) Señorías, una de nuestras tareas fundamentales de hoy día, como políticos y ciudadanos, es preservar nuestro patrimonio cultural europeo para las generaciones futuras. Europeana es uno de los principales proyectos en este ámbito, ayudando a acelerar los procesos de digitalización del patrimonio cultural en cada Estado miembro. Sin embargo, todavía hay que resolver los problemas culturales y legales asociados a la digitalización masiva de libros, incluidos los que se conservan actualmente en las bibliotecas europeas. Los derechos de autor y la legislación de los Estados miembros que los gobierna representan uno de los mayores retos a los que se enfrenta Europeana. La competencia con Google también saca a la luz numerosos asuntos que habrá que resolver. En este sentido, es necesario reunir todos los recursos posibles para apoyar a las bibliotecas, los museos y los archivos nacionales, de modo que el proyecto Europeana pueda convertirse en un fiel reflejo de la riqueza y diversidad del patrimonio cultural europeo. Durante los debates mantenidos en la Comisión de Cultura y Educación, sugerí que el Parlamento Europeo debería mantener determinados controles sobre el proyecto, pero me doy cuenta de que, basándonos en las normas actuales, ello no resulta posible. Sin embargo, quiero que el Parlamento Europeo, como única institución de la UE cuyos miembros son elegidos directamente, pueda ejercer algún día su control sobre las iniciativas europeas. Gracias por su atención.

## **22. Evaluación del Plan de acción comunitario sobre protección y bienestar de los animales 2006-2010 (breve presentación)**

**Presidente.** - De conformidad con el orden del día, se procede al debate del informe (A7-0053/2010) de la señora Marit Paulsen, en nombre de la Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural, sobre la evaluación del Plan de acción comunitario sobre protección y bienestar de los animales 2006–2010.

**Marit Paulsen, ponente.** – (SV) Señor Presidente, de hecho, el bienestar de los animales es algo que le importa a la mayoría de los ciudadanos de Europa. La cuestión del bienestar de los animales no sólo tiene que ver con los animales. También tiene que ver con nuestra propia identidad, con lo que creemos representar y lo que creemos que Europa representa, con cuáles consideramos que son los sellos de la civilización; es una cuestión de respeto y de cómo tratamos a nuestros acompañantes en el viaje de la vida.

De acuerdo con mi evaluación, apoyada por la Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural, la gran mayoría del plan quinquenal aprobado por el Parlamento en 2006 —del cual fue ponente la señora Jeggle— se ha aplicado de manera bastante razonable. Falta encajar una pieza muy importante del rompecabezas: el cumplimiento. En consecuencia, al esbozar el próximo plan quinquenal —plan que tanto yo como la Comisión confiamos que se apruebe este año—, me he centrado en el endurecimiento del cumplimiento de la legislación vigente.

Actualmente, ello atañe, en particular, a la Directiva sobre la vida, el bienestar y las medidas gestión de los cerdos. Atañe también al problema recurrente del transporte de larga distancia de los animales, a veces en condiciones terribles. En otras palabras, de lo que se trata es del cumplimiento de las leyes, las directivas y los reglamentos que ya han sido aprobados, de su control y de las sanciones que contienen.

Además, me gustaría ver un enfoque ligeramente nuevo —y, en particular, un enfoque más holístico. Me gustaría ver una ley general de protección de los animales que establezca una norma básica para Europa, la UE y el mercado interior, con el establecimiento de unos niveles mínimos.

Ello es importante por dos razones. En primer lugar, debido a la competencia en el mercado interior dentro de la Unión; es decir, un país no debe poder obtener una ventaja competitiva como consecuencia de desatender a los animales. La segunda razón, y quizás la más importante, es que planteamos grandes demandas a los agricultores y los productores europeos. Por tanto, necesitan protección contra la competencia desleal de terceros países. No es razonable trasladarles estas grandes demandas si no estamos preparados para garantizar un comercio justo. Además —y puede que esto no sea tan popular—, de un modo u otro, tenemos que pagar por el bienestar de los animales. Queda para otra ocasión el debate sobre si debe ser en el punto de venta o a través de los impuestos. También tenemos que establecer una red permanente y bien organizada —y tengan en cuenta lo que estoy diciendo: no se trata de una nueva autoridad, sino más bien de funciones de coordinación para las instituciones científicas extraordinariamente buenas con las que ya contamos en Europa.

Por último, pero no menos importante, tenemos que ocuparnos del uso de antibióticos en la cría de animales. No me refiero en este momento al riesgo de presencia de residuos de antibióticos en los alimentos, sino a la resistencia a los antibióticos, especialmente entre las bacterias zoonóticas, lo que constituye una amenaza considerable para la salud pública.

**Chris Davies (ALDE).** – Señor Presidente, quiero referirme a una norma que el señor Comisario —que fue Comisario de Energía durante cinco años— conocerá bien. Se trata de la Directiva sobre las gallinas ponedoras, que exige que, a finales del próximo año, se mejoren los estándares de bienestar de los animales aplicados a las jaulas de las gallinas ponedoras.

Yo pensaba que esto iba a costar un dineral. De hecho, en muchos centros comerciales sí cuesta mucho dinero, en la medida en que afecta a equipamiento industrial a gran escala. Muchos países han cumplido con la Directiva. Muchos criadores han invertido grandes sumas de dinero para garantizar que las normas de bienestar de los animales mejorasen hasta el nivel requerido, pero creo que es poco probable que a finales del próximo año la Directiva se cumpla en toda la Unión Europea.

Quiero saber qué medidas tomará la Comisión, y qué medidas está poniendo en marcha para tratar de alcanzar el cumplimiento.

La ponente ha pedido que se prohíba el comercio de huevos cuyas condiciones de producción no se ajusten a la legislación. No estoy seguro de que sea posible. Sin embargo, quiero pruebas de que la Comisión está siendo proactiva en la tarea de tratar de garantizar que los Estados miembros y sus productores continúan mejorando esas normas de bienestar de los animales y que hay igualdad de condiciones para todos.

**Michel Dantin (PPE).** – (FR) Señor Presidente, señora Paulsen, gracias por su informe. Quiero aplaudir la labor realizada por los diversos ponentes alternativos como parte de la preparación de este expediente y, en particular, la ponente de mi Grupo, la señora Jeggle.

Este problema tiene diferentes connotaciones en los diferentes países europeos. No todos los productores ni los consumidores lo perciben de la misma manera. A pesar de ello, la legislación europea poco a poco va consiguiendo establecer una norma muy estricta, de la que me parece que deberíamos hacer un uso mucho mejor en las negociaciones internacionales y, en particular, en el control de los productos importados.

No obstante, como ya se ha dicho, estas normas acarrear un coste, y día tras día asistimos al incremento de este coste para los productores y otros agentes, precisamente en un momento en que la rentabilidad del sector primario está sufriendo duros recortes. Por tanto, ello es una clara justificación para la política agrícola común. Dado que invertimos cien euros por habitante y año en la financiación de una política agrícola común, el bienestar de los animales es una buena razón para justificar la necesidad de esa financiación.

**Vasilica Viorica Dăncilă (S&D).** – (RO) Quiero felicitar a la señora Paulsen por este informe, que ofrece soluciones en materia de bienestar de los animales y de los problemas que plantea esta cuestión en las políticas europeas. Es bien sabido que la salud de los animales abarca su bienestar y un determinado confort biológico mínimo, sin los cuales no pueden expresar plenamente su vitalidad, incluido su comportamiento natural, en función de los cambios que ocurren en su entorno vital.

Por eso creo que debe mantenerse a escala de la Unión Europea la mejora y el aumento de la competitividad del sector agrícola, mediante la promoción y el cumplimiento de la normativa vigente en materia de bienestar de los animales, que también tiene que satisfacer las exigencias relativas a su protección. Ello conlleva que los Estados miembros consideren una revisión de sus tecnologías de cría de ganado y la sustitución de tecnologías antiguas con otras más actuales y de elevado rendimiento, en las que se tenga en cuenta las necesidades fisiológicas de los animales, y que permitan aprovechar su potencial productivo biológico en condiciones óptimas, lo que también lleva a una mayor seguridad alimentaria. Obviamente, se contempla tanto la asignación de fondos apropiados en este ámbito como el uso eficaz de las oportunidades de apoyo que ofrecen estos fondos, de modo que los Estados miembros puedan invertir en soluciones modernas e innovadoras, orientadas a la mejora del bienestar de los animales.

Creo que, con el fin de encontrar las mejores soluciones, puede asignarse un papel importante a la participación de los ciudadanos de a pie y la sociedad civil en la elaboración y ejecución de programas en este ámbito, adaptados a las situaciones reales de cada Estado miembro.

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE).** – (FI) Señor Presidente, el bienestar de los animales es también una medida de nuestro grado de civilización, como ciudadanos europeos. La Unión Europea debe garantizar que la legislación esté actualizada y que la supervisión funcione. Por el momento, hay lagunas en ambos ámbitos.

Se ha planteado aquí la cuestión del transporte de animales. Hemos visto en la televisión películas crueles y duras, y, en este asunto, así como en todos los asuntos relacionados con el bienestar de los animales, cabe esperar una acción rápida por parte de la Comisión para que podamos estar seguros de que se trata a los animales de manera decente.

**Andris Piebalgs, Miembro de la Comisión.** – Señor Presidente, quiero dar las gracias al Parlamento y, en particular, a la señora Paulsen por el informe de propia iniciativa sobre el Plan de acción comunitario sobre protección y bienestar de los animales. El informe no sólo es un reflejo de lo que ha pasado, sino que también contiene ideas importantes y útiles para una futura estrategia sobre bienestar de los animales.

Básicamente, el Plan de acción, adoptado en 2006, ha sido un éxito. Ha puesto en común iniciativas independientes de la UE bajo el paraguas de una única visión sobre el bienestar de los animales, y su aplicación ha sido ampliamente satisfactoria. Dicho esto, la Comisión comparte la opinión expresada durante esta interesante sesión en el sentido de que la aplicación sigue siendo un grave problema y que es necesario mantener y mejorar los esfuerzos para garantizar una aplicación adecuada.

En cuanto a la pregunta formulada por Chris Davies, le proporcionaremos una respuesta por escrito sobre esa cuestión en particular, pero, básicamente, la Comisión se centra en la aplicación. Las normas adoptadas deben ser aplicadas. No se trata únicamente del Estado de Derecho, sino también de la competencia leal.

También estamos de acuerdo con la necesidad de promover la competencia leal entre los productores de la UE y los no comunitarios. El bienestar de los animales también es una «preocupación no comercial», que debe ser defendida y explicada en las negociaciones de la OMC. Nuestra futura estrategia tendrá que dejarlo claro.

Tomo nota de la demanda de un nuevo plan de acción para 2011–2015, y me complace informarles de que la Comisión ya ha empezado a trabajar en esa dirección. Nuestra ambición es establecer una nueva estrategia

para el bienestar de los animales que adopte un enfoque holístico, teniendo en cuenta los costes globales para los productores de la UE y los efectos de las medidas sobre bienestar de los animales sobre su competitividad.

Como se menciona en el informe, el artículo 13 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea subraya la necesidad de tratar con consideración a todos los animales. La idea de una ley general europea sobre bienestar de los animales, que cubra a todos los animales, es también muy interesante. Una ley general de ese tipo podría ser la base para iniciativas futuras, incluidas las de carácter legislativo, pero también la información al consumidor, la educación, la investigación y la promoción de normas más estrictas.

Asimismo, tomo nota del apoyo para el establecimiento de una red europea de centros de referencia para el bienestar de los animales, y lo agradezco. Ello ayudaría a las instituciones de la UE, a los Estados miembros y a las partes interesadas, para sus acciones de promoción de iniciativas para el bienestar de los animales.

Comparto su opinión de que la futura estrategia debe prestar especial atención a los costes y la competitividad. Debemos garantizar la coherencia entre nuestras políticas, teniendo en mente la sostenibilidad general de nuestras propuestas desde una perspectiva global.

El informe también destaca que el presupuesto de la UE debe corresponderse con nuestras ambiciones, especialmente, proporcionando recursos suficientes para la investigación, las nuevas tecnologías y las técnicas en el terreno del bienestar de los animales. También destaca la necesidad de contar con recursos suficientes para un control adecuado y para apoyar a los productores de la UE.

Como ya he dicho, la Comisión acoge con satisfacción todas estas ideas, que, en conjunto, muestran que el bienestar de los animales es un tema importante de la agenda de la UE. La Comisión tiene previsto presentar una nueva estrategia de la UE sobre el bienestar de los animales en 2011.

**Presidente.** – El debate queda cerrado. La votación tendrá lugar dentro de dos semanas, durante el período parcial de sesiones en Bruselas.

#### ***Declaraciones por escrito (artículo 149 del Reglamento)***

**Véronique Mathieu (PPE), por escrito.** – (FR) El bienestar de los animales es una cuestión importante. La legislación europea en esta materia debe aplicarse de modo riguroso, como recomienda el informe de la señora Paulsen. También debemos asegurarnos de que las normas de bienestar de los animales impuestas en la UE se aplican de manera recíproca a las mercancías que entran en territorio europeo. De hecho, nuestros productores y la industria agroalimentaria europea no deben ser penalizados en un momento en que están incurriendo en costes adicionales para cumplir con los requisitos de la UE. Las normas de bienestar de los animales deben ir de la mano con la política europea de comercio, con la protección de nuestros puestos de trabajo y con las políticas sobre caza para la gestión de la fauna, que son cruciales para el equilibrio de la biodiversidad. Por otra parte, quiero expresar mis reservas acerca de la creación de una red europea de centros de referencia para la protección y el bienestar de los animales. Como ponente de la aprobación de la gestión de 2008 que debía concederse a los organismos descentralizados de la UE, soy muy consciente del problema de la creación de agencias que, por desgracia, carecen de coherencia global alguna. Antes de considerar la creación de nuevas agencias, debe resolverse este problema, que está siendo analizado por el grupo de trabajo interinstitucional sobre las agencias.

### **23. La agricultura de la UE y el cambio climático (breve presentación)**

**Presidente.** - De conformidad con el orden del día, se procede al debate del informe (A7-0060/2010) del señor Stéphane Le Foll, en nombre de la Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural, sobre la agricultura de la UE y el cambio climático [SEC(2009)0417 – 2009/2157(INI)].

**Stéphane Le Foll, ponente.** – (FR) Señor Presidente, señor Comisario, el informe que presento al Parlamento pretende explicar que el sector agrícola tiene que desempeñar un papel en la lucha contra el calentamiento global.

Esta misma semana, la naturaleza nos ha recordado —esta vez en forma de volcanes— que puede tener un gran impacto en las actividades humanas y en el clima. Sin embargo, ello significa que, a pesar de todo, los seres humanos, y Europa en particular, deben asumir la responsabilidad de luchar contra lo que denominamos calentamiento global.

Mi informe tiene como objetivo mostrar que el sector agrícola puede seguir reduciendo tanto sus emisiones de carbono como su consumo de combustibles fósiles, y, sobre todo, a la vez, puede contribuir de manera muy activa a la fijación de carbono, de manera que, a nivel mundial, podamos lograr la reducción de las emisiones de carbono y asegurarnos de que se almacena y se captura una mayor proporción de carbono.

El informe trata de ilustrar la necesidad de que la agricultura se aleje de un enfoque compartimentado, consistente en introducir una nueva directiva sobre el suelo, el agua, los pesticidas... y así sucesivamente cada vez que hay un problema; y que se aproxime a un enfoque que trate de abordar la cuestión agrícola de una manera más exhaustiva y sistemática.

Con un enfoque de este tipo, tendremos que determinar las vías que garanticen, como he mencionado antes, que el sector agrícola no sólo reduce su consumo de energía sino que también, al mismo tiempo, participa activamente en la fijación de carbono. Este papel se relaciona, en particular, con la fotosíntesis y la biomasa, y en especial con una cuestión muy querida para mí: el suelo y la capacidad de los suelos europeos de almacenar carbono orgánico.

Creo que este enfoque, que analizo en este informe y que espero que se apruebe durante la votación que tendrá lugar durante el período parcial de sesiones en Bruselas, permitirá a la agricultura europea entrar en una nueva fase de la sostenibilidad y hacer la transición hacia un estado ambientalmente más consciente, lo que la colocaría por delante de otros continentes y otros sistemas agrícolas. De ese modo, tendría un impacto más positivo, tanto económico como ambiental y, en consecuencia, un impacto más positivo en términos sociales.

Por tanto, el presente informe aborda la cuestión específica de la agricultura en relación con la lucha contra el calentamiento global, pero también pretende —al menos así lo espero— explorar otros puntos de vista para el debate que ha de mantenerse sobre el futuro de la política agrícola después de 2013.

Me dirijo a la Comisión; me dirigiré a las comisiones de agricultura, como he hecho con frecuencia, y me dirigiré también a los diferentes ministros cuando tenga la oportunidad. Creo que debemos corregir el rumbo. La política agrícola común después de 2013 tiene que ser ambiciosa. Debe estar basada en objetivos que ayuden a los ciudadanos a comprender por qué necesitamos una política agrícola común.

Necesitamos una política agrícola común porque la comunidad agrícola de Europa tiene que garantizar la seguridad alimentaria y emprender el camino de la sostenibilidad. En cualquier caso, esa es la dirección que propongo en mi informe, y esa es la dirección en la que espero que me acompañe una gran mayoría del Parlamento.

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Señor Presidente, muchas gracias al ponente por su informe. La agricultura es el sector económico que más hace —y más puede seguir haciendo— para proteger el medio ambiente. Así, ya hemos logrado reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la agricultura en un 20 %. Además, los suelos y las plantas agrícolas eliminan grandes cantidades de CO<sub>2</sub> de la atmósfera. Por tanto, la agricultura es parte de la solución al problema del cambio climático. Por otra parte, la producción de alimentos para 500 millones de ciudadanos de la UE debe ser prioritaria, utilizando los recursos tan eficazmente como sea posible y ofreciendo el mayor nivel posible de protección para el medio ambiente y la biodiversidad.

Los agricultores no pueden manejar esta situación por sí solos. Necesitan el apoyo de una política agrícola europea sólida. Sólo así podremos tener éxito en la tarea de producir alimentos suficientes para una población mundial creciente y, al mismo tiempo, proteger el medio ambiente para luchar contra el cambio climático.

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE).** – (FI) Señor Presidente, el informe del señor Le Foll es muy importante, porque la producción alimentaria europea y la agricultura son cuestiones importantes.

Europa debe ser autosuficiente. Ello también es importante para prevenir el cambio climático, ya que la mejor manera de combatir el cambio climático es acortar las distancias del transporte de alimentos y recurrir a los alimentos producidos localmente.

La agricultura debe ser sostenible ecológicamente y, en este sentido, tenemos mucho trabajo por hacer. Los Estados miembros de la Unión Europea pueden desempeñar un papel pionero en este tema, y, en este sentido, Europa y los Estados miembros están en una buena posición, ya que tenemos la oportunidad de invertir en investigación.

**Martin Häusling (Verts/ALE).** – (DE) Señor Presidente, quiero expresar mi más efusivo agradecimiento al señor Le Foll por su informe. Contiene puntos muy importantes, a los que tendremos que prestar atención

en el futuro. La protección del clima también debe formar parte de la nueva reforma agraria; tiene que incorporarse en esa reforma. En el futuro, necesitaremos procedimientos sostenibles y ecológicamente racionales, que garanticen la protección del medio ambiente. La agricultura no es sólo una víctima en relación con la protección del clima, sino también una parte significativa de la causa. El diez por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero siguen procediendo de la agricultura. También aquí hay que lograr una reducción.

También tenemos que tomar nota de una cuestión que se menciona en el informe Le Foll: el hecho de que importamos una gran cantidad de soja de Brasil, por ejemplo. La agricultura europea también es parcialmente responsable de que las áreas de bosque primario de otros países se estén convirtiendo en tierras agrícolas cultivadas muy intensivamente, lo que, en última instancia, también tiene un impacto posterior entre nosotros. Es algo que hemos de considerar en el futuro. En el futuro, también tendremos que esforzarnos por restablecer en Europa nuestro propio suministro de proteínas. Ello también forma parte de la solución a los problemas ambientales relacionados con la protección del clima.

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – (HU) Un aspecto sumamente importante del informe Le Foll es que sin la agricultura no tendríamos ninguna posibilidad de tomar medidas contra el cambio climático global. Al mismo tiempo, pienso ahora en particular en la silvicultura, que a día de hoy no recibe el apoyo adecuado. Estoy totalmente de acuerdo con que, en el futuro, la agricultura debe ser más ecológica y respetuosa con el medio ambiente. Por una parte, se trata de una cuestión muy importante; por otra parte, la agricultura produce numerosos bienes ambientales de valor público —biodiversidad, protección del paisaje, pureza del agua, y otros—, que el mercado no valora suficientemente, ni tampoco la política agrícola común. Por tanto, nuestra política agrícola común para después de 2013 debe crear un mercado para los bienes ambientales públicos, de modo que los agricultores puedan recibir servicios y compensaciones adicionales por estos servicios adicionales que llevan a cabo.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Señor Presidente, este informe de iniciativa propia se refiere a un ámbito muy importante, porque, en el futuro, el papel que desempeña la agricultura no hará sino ganar peso. La demanda de alimentos está aumentando rápidamente en todo el mundo, al mismo tiempo que el cambio climático esta haciendo disminuir en todo el mundo la superficie de tierra disponible para la agricultura. Además, las demandas de los consumidores respecto a la calidad de los alimentos van en aumento.

Además de velar de manera fiable por su propia seguridad alimentaria, Europa también debe desempeñar un papel en la tarea de mantener el suministro de alimentos en otros continentes.

La inversión en silvicultura sostenible y la mejor explotación de los bosques también deben considerarse como una parte importante de la política climática de la UE. Debido a ello, también a mí me decepcionó un poco que en la Estrategia Europa 2020 sólo se invierta una cantidad minúscula en la agricultura y la silvicultura. Después de todo, la agricultura y la silvicultura desempeñan un papel vital en garantizar la seguridad de los alimentos europeos, la producción más eficaz de bioenergía y la viabilidad de las zonas rurales.

**Marit Paulsen (ALDE).** – (SV) Señor Presidente, si me lo permite, quiero darle las gracias al ponente por haber adoptado un enfoque nuevo y muy estimulante. Personalmente, estoy convencido de que la agricultura y la silvicultura son probablemente los factores más importantes en relación con nuestros esfuerzos para reducir las emisiones de dióxido de carbono, sobre todo si queremos retener carbono en los árboles, las plantas y las raíces y fijarlo en el suelo. No se trata de llegar a dominar nuevas tecnologías o de llevar a cabo proyectos de investigación, porque ya tenemos los conocimientos e instrumentos necesarios.

Dado que acabo de intervenir en relación con la protección y el bienestar de los animales, me gustaría plantear una pregunta radical: ¿Acaso no es la política agrícola común en sí misma lo que tenemos que cambiar? Si pagáramos a los agricultores por todos los beneficios que generan con su actividad y que son absolutamente vitales para toda la sociedad —como en este caso—, entonces, en lugar de pagar por lo que la gente posee, estaríamos pagándoles por lo que hacen.

**Vasileica Viorica Dăncilă (S&D).** – (RO) En primer lugar, quiero felicitar al ponente por el enfoque exhaustivo que ha adoptado al abordar uno de los problemas más urgentes de la actualidad. El cambio climático es una de las amenazas más graves no sólo para el medio ambiente, sino también para la economía y la sociedad. El rendimiento de los cultivos fluctúa de un año a otro, fuertemente influenciado por las variaciones en las condiciones climáticas extremas, lo que tiene una incidencia implícita en todos los sectores de la economía, aunque la agricultura sigue siendo el más vulnerable.



En este contexto, las estrategias de la Comisión Europea deben considerar tanto la prevención como la mitigación de las consecuencias adversas para la agricultura europea, mediante la aplicación de un plan de acción en las zonas más afectadas. Me refiero en este punto a la adaptación de las actividades agrícolas a las nuevas condiciones: la forestación, la gestión de los recursos hídricos para la agricultura y la conversión ambientalmente respetuosa de las tierras contaminadas.

La otra medida debe ser un plan para el futuro, orientado a eliminar las causas del cambio climático mediante la promoción de una economía global baja en carbono, en combinación con la promoción de la seguridad energética. La Unión Europea debe mantener su posición de liderazgo en la lucha contra el cambio climático, cuya prioridad debe mantenerse a pesar de las dificultades económicas actuales.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Señor Presidente, estoy impresionado por el exhaustivo enfoque de este informe. Sin embargo, tengo una pregunta simple: ¿Cuál es la verdadera responsabilidad, influencia e impacto de la agricultura en el cambio climático? Pienso tanto en los efectos beneficiosos como los negativos. ¿Se puede decir que la posición de la ciencia y los resultados de nuestras investigaciones son argumentos suficientemente fuertes como para esperar un gran aumento del gasto en la lucha contra un calentamiento que no ha sido plenamente definido? Después de todo, existe una necesidad muy urgente de combatir los efectos de la crisis económica, el desempleo y otros problemas que se derivan de la situación socioeconómica de la Unión.

¿En qué medida está ya aplicando la política agrícola común los requisitos de protección del clima, y qué instrumentos pueden aplicarse en el futuro en este ámbito mediante la PAC?

**Chris Davies (ALDE).** – Señor Presidente, solo quiero hacer una mención a mi hogar. Tengo la suerte de vivir junto a los Páramos de Saddleworth, entre las ciudades de Manchester y Leeds. Es el extremo sur de una zona de turberas que se extiende desde Inglaterra a Escocia.

Es un hábitat muy raro en toda Europa, pero también es un hábitat que se ha visto muy afectado por 250 años de contaminación industrial, que han devastado la variedad de especies que puede albergar. Todo ello, complementado con un pastoreo excesivo —quizás de ovejas— y con los incendios. Por supuesto, la turba libera gases de efecto invernadero a medida que se seca. Se está liberando una fuente potencialmente enorme de gases de efecto invernadero, en lo que debería ser una zona maravillosa.

Actualmente, la *Royal Society for the Protection of Birds* intenta restaurar el hábitat y que el musgo que originó las turberas vuelva a crecer. La financiación que necesitan para ello no se mide en términos de millones, sino más bien en decenas de miles o tal vez cientos de miles. Se trata de una pequeña aportación, que puede contribuir a la restauración y el fomento de la diversidad biológica, y también a la protección de este hábitat de páramos, que garantice la retención en su seno de los gases causantes del calentamiento global. Es algo que debemos tener muy en cuenta al tratar la reforma de la política agrícola común.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) La agricultura genera una parte significativa del volumen total de emisiones de dióxido de carbono. Esta es la razón por la que destacamos la necesidad de mejorar la eficiencia energética en este sector. Insto a la Comisión a examinar de manera constante el vínculo entre los altos precios de los alimentos y los precios en aumento de la energía, especialmente los de los combustibles utilizados.

Quiero recordarles que los incentivos para fomentar los cultivos sostenibles con fines energéticos no deben poner en peligro la producción de alimentos. Por esta razón, pedimos a la Comisión que supervise los efectos del aumento de la producción de biocombustibles en la Unión Europea y en terceros países en relación con los cambios en el uso del suelo, los precios de los productos alimentarios y el acceso a los alimentos.

Hacemos un llamamiento a la Comisión y a los Estados miembros para promover la investigación y el desarrollo, con el fin de prevenir y poder adaptarnos al cambio climático. Me refiero, en particular, a la investigación sobre la próxima generación de biocarburantes.

**Andris Piebalgs, Miembro de la Comisión.** – Señor Presidente, quiero dar las gracias al ponente, el señor Le Foll, por este importantísimo informe sobre la agricultura y el cambio climático.

La lucha contra el cambio climático es una prioridad absoluta a escala mundial. La UE también está haciendo una enorme contribución, y también el sector agrícola contribuye ya en la lucha contra el cambio climático. Tenemos una política que limita las emisiones de gases de efecto invernadero. La agricultura también proporciona fuentes de energía renovables, mediante una mejor utilización de todo el ciclo productivo y

todos los productos derivados de la agricultura. Además, con la política agrícola, la UE trabaja para optimizar una función de sumidero de carbono de los suelos agrícolas.

Desde la reforma de 1992, se han realizado progresos importantes en la integración de todas las vertientes ambientales en la política agrícola común. El «chequeo» reciente de la PAC representa un paso más en esta dirección, con especial hincapié en la mitigación y la adaptación al cambio climático.

El marco actual de la política agrícola común proporciona un enfoque equilibrado entre los requisitos vinculantes aplicados mediante el cumplimiento cruzado, que establece los límites de algunas prácticas agrícolas, y los incentivos positivos para las prácticas agrícolas respetuosas con el clima que ofrece el desarrollo rural.

La Comisión comparte plenamente la opinión de que, ahora, el cambio climático debe abordarse a nivel mundial y es importante que los demás también sigan nuestro ejemplo. Tenemos que seguir ayudando a la agricultura de la UE para que contribuya a mitigar el cambio climático mediante la reducción de sus propias emisiones de gases de efecto invernadero, la mejora de las técnicas de secuestro de CO<sub>2</sub> en los suelos y el uso de las energías renovables procedentes de otras fuentes. Y, por otra parte, también tenemos que ser más productivos, tenemos que ser más eficaces al suministrar los alimentos, demostrando, de este modo, que se pueden lograr ambos objetivos: la seguridad alimentaria, por un lado, y la sostenibilidad ambiental, por el otro.

Durante el proceso actual de preparación de la política agrícola común para después de 2013, y a la luz de los resultados de las negociaciones en curso sobre el cambio climático, la Comisión examinará diversas alternativas para una mayor y mejor integración de los objetivos de adaptación y mitigación en los instrumentos de la PAC.

**Presidente.** – Se cierra el debate.

La votación tendrá lugar dentro de dos semanas, durante el próximo período parcial de sesiones en Bruselas.

#### ***Declaraciones por escrito (artículo 149 del Reglamento)***

**Robert Dušek (S&D)**, *por escrito.* – (CS) La agricultura está, y seguirá estando, directamente afectada por el cambio climático, porque implica organismos vivos y porque sus resultados de producción están influenciados, sobre todo, por la calidad del suelo, el agua y el aire. Por desgracia, actualmente la agricultura también es responsable de una parte (casi el 10 %) de la producción de gases de efecto invernadero. El óxido nitroso se libera de los abonos nitrogenados, y en los procesos digestivos de los animales se produce metano. Es precisamente la agricultura, desde luego, la que puede ayudar a la lucha contra el calentamiento global, especialmente mediante nuevos métodos de cultivo orientados a la conservación del suelo y a la reducción del almacenamiento de CO<sub>2</sub>, mediante el apoyo a la silvicultura y la agrosilvicultura y mediante el apoyo a la agricultura ecológica. Acojo con satisfacción y respaldo plenamente la opinión del ponente sobre la introducción de una verdadera política forestal europea, en la que sería posible apoyar la gestión de los bosques y su producción, sin limitar su explotación a actividades económicas orientadas principalmente a los beneficios financieros, sea por parte de entidades semipúblicas o privadas. La investigación científica demuestra que este sector es el único capaz de capturar el carbono de forma natural y no contaminante. Los bosques también ayudan a resolver los problemas de erosión y degradación del suelo, de escasez de agua y de contaminación, y a preservar la diversidad biológica de especies vegetales y animales. Por todas estas razones, respaldo plenamente la aprobación del informe.

**Mairead McGuinness (PPE)**, *por escrito.* – Acojo con satisfacción este oportuno informe, que aborda el papel que puede desempeñar la agricultura en la mitigación de los efectos del cambio climático. El informe de la FAO «El Estado mundial de la Agricultura y la Alimentación 2009» subraya la importancia de la ganadería en la producción de alimentos de todo el mundo. Para satisfacer la demanda mundial de alimentos, es esencial mantener nuestros niveles de producción actuales. Sin embargo, tendremos que encontrar un equilibrio entre el suministro de suficientes alimentos para la población mundial, y la producción de estos alimentos de manera que no conduzca al aumento de los impactos negativos sobre el clima. El papel que pueden desempeñar los agricultores europeos en este contexto se clarificará durante el debate en curso sobre el futuro de la PAC después de 2013, y es esencial que la UE ayude a nuestros agricultores a lograr este equilibrio.

Apoyo plenamente la petición contenida en este informe del Parlamento Europeo de compensar a los agricultores por sus esfuerzos en la reducción de las emisiones y prestar apoyo para la adaptación a las medidas de mitigación del cambio climático. La propuesta del informe de desarrollar una estrategia a escala

de la UE para hacer frente a los efectos de las condiciones climáticas adversas en la agricultura de la UE resulta muy positiva y, desde luego, muy pertinente, teniendo en cuenta las condiciones climáticas excepcionalmente duras que han sufrido los agricultores durante los últimos meses.

**Rovana Plumb (S&D), por escrito.** – (RO) El cambio climático tiene una influencia directa en la agricultura. Sus efectos más graves son especialmente evidentes para la población de las zonas rurales, que dependen de la agricultura como medio de vida. Las mujeres se encuentran entre los grupos de población más vulnerables a los efectos del cambio climático. Las razones son que, por un lado, en muchos países representan la mayoría de la mano de obra agrícola, al tiempo que, por otra parte, no tienen acceso a las mismas oportunidades que los hombres para obtener ingresos.

Los métodos agrícolas utilizados en el milenio que acabamos de estrenar requieren un esfuerzo humano que debe satisfacer exigencias importantes: garantizar la seguridad alimentaria para la población mundial (que se espera que aumente hasta los 9 000 millones en 2050), armonizar las medidas de apoyo al aumento cuantitativo y cualitativo de la producción agrícola destinada a la producción de alimentos con las exigencias de desarrollo que impone la producción de biocombustibles, y proteger los ecosistemas y romper el vínculo entre el crecimiento económico y la degradación del medio ambiente.

Creo que es necesario adoptar una nueva estrategia, basada en un nuevo enfoque que se centre en modelos sostenibles de producción agrícola, que requiera ayudas compensatorias para cubrir los costes adicionales vinculados a estos objetivos (por ejemplo, los contratos locales de certificación ecológica), así como en la creación de «empleo verde» y la integración de la mujer en el mercado de trabajo (conservación de las zonas rurales, conservación de la biodiversidad, invernaderos para hortalizas y flores).

## **24. Agricultura en zonas con dificultades naturales: una revisión específica (breve presentación)**

**Presidente.** - De conformidad con el orden del día, se procede al debate del informe (A7-0056/2010) del señor Herbert Dorfmann, en nombre de la Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural, sobre la agricultura en zonas con dificultades naturales: una revisión específica [COM(2009)0161 – 2009/2156(INI)].

**Herbert Dorfmann, ponente.** – (DE) Señor Presidente, señor Comisario, Señorías, en este informe nos ocupamos de una comunicación de la Comisión en relación con la agricultura en zonas con dificultades naturales.

Específicamente, trata sobre la delimitación de las zonas desfavorecidas y, en particular, sobre la búsqueda de nuevas formas de delimitarlas. En la actualidad, estas zonas se definen sobre la base de criterios nacionales, principal o exclusivamente. Existen más de cien criterios de este tipo, y son completamente diferentes en los diversos Estados miembros de nuestra Unión.

Con ello no se garantiza la uniformidad, lo que resulta en un estado de cosas que el Tribunal de Cuentas ha criticado en varias ocasiones. En su comunicación, la Comisión propone ahora un nuevo modo de delimitar estas zonas, utilizando ocho criterios diferentes, con los que se pretende llegar a una redefinición completa de estas zonas.

El Parlamento desconoce el impacto que tendrán estos criterios, debido a que las simulaciones de las zonas que pidió la Comisión a los Estados miembros no estaban a nuestra disposición cuando trabajábamos en el informe, y tampoco con posterioridad hemos logrado revisarlas.

Me gustaría resumir lo que proponemos en el informe. En principio, nos parece que resulta lógico, y posiblemente también necesario, disponer de un método uniforme de delimitación, para garantizar la uniformidad en el seno de la Unión Europea. También creemos que las ayudas compensatorias —que se podría decir que son el resultado más importante del proceso de delimitación, ya que éste se realiza principalmente para que estas áreas pueden recibir pagos compensatorios— son un elemento muy importante de la política agrícola y, sobre todo, hace posible la agricultura en lugares donde, de otro modo, sería muy difícil, es decir: en las zonas desfavorecidas, especialmente en las zonas montañosas.

Sin embargo, no podemos realizar una evaluación sobre la calidad de esos criterios, es decir, sobre si los criterios funcionan adecuadamente, ya que actualmente no tenemos acceso a simulación de las zonas. A pesar de todo, existen dudas muy específicas sobre si los criterios propuestos serán lo suficientemente precisos.

También hay que aclarar todavía si los criterios que la Comisión propone ahora deberían tratarse realmente de este modo, es decir, por separado, criterio por criterio, o si, en determinadas circunstancias, hay que tener en cuenta una suma de estos criterios. A menudo, las dificultades naturales se asocian con varios factores al mismo tiempo, y nos parece perfectamente razonable plantear si no sería absolutamente esencial tener en cuenta una suma de estos criterios.

También tenemos que considerar si el principio de subsidiariedad debe tenerse en cuenta en este sentido, en otras palabras, si, también en este caso, tendríamos que elaborar un marco de trabajo general con los nuevos criterios y después darles la oportunidad de afinarlo a los Estados miembros y las regiones.

Por último, creo que también es esencial considerar la posibilidad de tener períodos de transición. Esta delimitación se traducirá en la eliminación de algunas zonas de la relación de zonas delimitadas, y estas zonas necesitan un período transitorio suficientemente largo.

En resumen, quiero decir —y creo que el informe también refleja esta opinión— que la comunicación actual de la Comisión todavía necesita ajustes adicionales, y que, antes de su aplicación, debe estudiarse con mucho cuidado, porque tendrá consecuencias de largo alcance para los agricultores afectados.

Por último, quiero expresar mi más sincero agradecimiento a los diputados del Parlamento y también al personal de la Comisión que, en los últimos meses, me han ayudado a elaborar este informe.

**Peter Jahr (PPE).** —(DE) Señor Presidente, muchas gracias al ponente por su excelente informe. La subvención de las zonas desfavorecidas es un elemento central de la política agrícola común, con el objetivo de mantener la difusión universal de la agricultura en toda Europa. Por tanto, hay que acoger con satisfacción el enfoque de la Comisión de desarrollar un sistema que pueda ser utilizado en toda la UE para la delimitación de estas zonas. Sin embargo, el punto crucial es si los ocho criterios que se han desarrollado para ello serán realmente suficientes. No estoy convencido de que éstos sean realmente los criterios a utilizar adecuados. No puedo entender —y creo que lo mismo cabe decir en relación con el ponente y toda la Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural— por qué la Comisión no ha puesto a nuestra disposición los resultados de la simulación de los efectos de estos ocho criterios. Por tanto, realizo un llamamiento a la Comisión: realmente, este tipo de cosas no deberían ocurrir tan a menudo.

Cuando queremos y debemos evaluar algo, naturalmente también necesitamos conocer los resultados. En cierta medida, lo considero como una falta de confianza en el Parlamento. Lo que significa que, en lo que respecta a esta propuesta de reglamento particular, aún queda mucho por hacer. Espero que la Comisión revise detenidamente el informe Dorfmann, que asumimos como propio. Personalmente, espero que el señor Dorfmann pueda seguir realizando contribuciones políticas en esta materia.

**Martin Häusling (Verts/ALE).** —(DE) Señor Presidente, yo también quiero dar las gracias al señor Dorfmann por su informe. Lo que ha presentado muestra claramente que todavía hay algunas cosas que deben aclararse en lo que respecta a este asunto. Al igual que los oradores anteriores, yo también creo que el marco actual para la delimitación de estas zonas es demasiado rudimentario. Muchas de sus partes no satisfacen las necesidades de las regiones desfavorecidas. Me pregunto si nos las arreglaremos únicamente con estos criterios naturales.

También tenemos que tener muy en cuenta la situación social, que desempeña un papel importante en las regiones desfavorecidas. Dado que los pagos a las regiones desfavorecidas son vitales para la supervivencia de muchas explotaciones, la Comisión tiene que reconsiderar cómo mejorar el marco actual, a fin de que muchas regiones tengan la oportunidad de sobrevivir.

Me temo que la aplicación del sistema actual conduciría a cambios muy considerables, que no siempre resultan comprensibles, y daría lugar a grandes dosis de inquietud e incertidumbre en el sector agrícola. Tenemos que reflexionar sobre todo ello una vez más.

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** —(HU) Es muy importante que, sobre la base del informe Dorfmann, el presupuesto de la política agrícola común siga priorizando el apoyo a las zonas agrícolas con dificultades naturales, ya que, sin ese apoyo, en esas zonas se producirían daños ecológicos y problemas sociales graves. Es gratificante que la Comisión —y en este punto la Comisión merece el elogio— deje que sean los Estados miembros los responsables de la identificación de las zonas subvencionables, basándose en ocho criterios. Al mismo tiempo, quiero llamar la atención sobre el hecho de que, hasta la fecha, existen diferencias y discriminación entre los Estados miembros, no sólo en cuanto a los pagos directos, que se imponen a los nuevos Estados miembros, en particular, al propio país del Comisario, Letonia, y también a otros Estados

miembros recientes. En mi país, preocupa el abastecimiento de agua en la región de las dunas (Homokhátság), ya que el nivel de agua subterránea ha bajado en 4–5 metros en cuatro décadas, y la zona se ha convertido en casi un desierto. En el sur de Europa se plantea también el mismo problema, y, por tanto, es especialmente importante encontrar una solución a la cuestión de la gestión del agua en la futura política agrícola común.

**Michel Dantin (PPE).** – (FR) Señor Presidente, quiero dar las gracias a nuestro colega, el señor Dorfmann, por su excelente trabajo en este informe. Creo que resume perfectamente el estado actual de la cuestión, en lo que respecta a las propuestas de la Comisión.

Quiero dirigirme en particular al señor Comisario. Este trabajo se ha ido fraguando durante unos cuantos meses. Está generando una gran agitación en el seno de diversas industrias de nuestros países, amenazadas por la reclasificación, y esta reclasificación tiene lugar, o puede tener lugar, en un momento en el que —y esto será objeto mañana por la tarde de una pregunta oral— muchos sectores productivos experimentan especiales dificultades. Por tanto, necesitamos avanzar, y avanzar rápidamente. No creo que podamos esperar tres años para dar una respuesta clara a los agricultores afectados por este ejercicio de delimitación.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Señor Presidente, es muy positivo que en este informe se haya hecho especial hincapié en las regiones desfavorecidas. La idea realmente central, apoyada probablemente por todos los presentes, es que hay que salvaguardar en toda la UE las condiciones previas de la producción agrícola rentable, ahora y en el futuro.

Parece existir una gran confusión derivada de los criterios utilizados para definir las regiones desfavorecidas. Debemos prestar especial atención a la agricultura en las regiones desfavorecidas, porque, con mucha frecuencia, las anteriores reformas de la política agrícola común se han llevado a cabo desde el punto de vista de las regiones favorecidas.

Para que podamos seguir creciendo en las regiones desfavorecidas, es muy importante utilizar mecanismos de regulación proporcional. La cancelación por parte de la UE de algunos de los mecanismos de regulación agrícola anteriores no ha tenido éxito. Por ejemplo, la retirada de las cuotas lecheras y la abolición del sistema de retirada de tierras son decisiones que no han tenido éxito en lo que respecta a las regiones desfavorecidas.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Señor Presidente, la subvención de la agricultura europea no puede ponerse en cuestión. Los motivos para las subvenciones incluyen diversas condiciones de producción, como el clima, la calidad del suelo, el problema del acceso al agua, la situación de la tierra y las condiciones sociales e históricas. La mayor parte de estos criterios tienen una influencia significativa en los resultados de producción y de rendimiento económico, y han influido en la configuración de los elementos actuales de la política agrícola común.

Comparto los puntos de vista y las preocupaciones del autor en relación con la no disponibilidad de los efectos esperados del nuevo enfoque. ¿Es posible que los criterios utilizados hasta ahora hayan sido tan inadecuados? Estamos a la espera de revisar los cálculos y de un análisis más profundo de los efectos. Una cuestión importante es cómo mantener la producción agrícola en las zonas desfavorecidas. En mi opinión, todavía es necesario que el apoyo a estas zonas se mantenga en un nivel adecuado, como parte de la política agrícola común en el futuro marco financiero.

**Andris Piebalgs, Miembro de la Comisión.** – Señor Presidente, quiero dar las gracias al señor Dorfmann por su excelente informe sobre la comunicación de la Comisión titulada «Hacia una mejor orientación de la ayuda a los agricultores de zonas con dificultades naturales».

Quiero referirme a un par de cuestiones. El objetivo general de los pagos por las dificultades naturales es garantizar un uso continuado de la tierra y, mediante la gestión de las tierras agrícolas, conservar el paisaje, así como fomentar los sistemas agrícolas sostenibles. Los pagos a los agricultores de estas zonas compensan los costes adicionales y las pérdidas de ingresos de los agricultores, que se producen como consecuencia de las dificultades naturales existentes.

El Consejo ha decidido suprimir los criterios socioeconómicos de la lista de objetivos de los pagos por dificultades naturales. La supresión de los criterios socioeconómicos debe considerarse en el contexto del conjunto de medidas disponibles para los Estados miembros en el Reglamento de desarrollo rural: diversificación hacia actividades no agrícolas, desarrollo de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas y de las actividades turísticas, así como prestación de servicios básicos.

Así, los pagos por dificultades naturales no son la herramienta de intervención con la que se pretende abordar el problema de la despoblación. Compensar a los agricultores en zonas donde la producción no se ve

obstaculizada por las dificultades naturales y donde no hay ningún coste adicional o pérdida de ingresos podría distorsionar la competencia con los agricultores de otras zonas. Además, los indicadores socioeconómicos cambian con el tiempo y, por tanto, sería necesario un seguimiento y un proceso de revisión continuos de cada zona en cuestión.

La propuesta de tener en cuenta la lejanía no resulta práctica en el contexto del marco conjunto acordado por el Consejo, que se refiere a las dificultades naturales. En lo que respecta a la situación periférica de determinadas zonas, hay otros niveles posibles de delimitación, por ejemplo, el artículo específico del Reglamento sobre dificultades.

En las diferentes etapas del proceso, la Comisión invitó a los Estados miembros a presentar propuestas alternativas para los criterios biofísicos y sus umbrales. Estas propuestas serán analizadas por un grupo de científicos, para comprobar su validez y, sobre todo, su transparencia y su posible aplicación a escala de la UE. No obstante, los umbrales alternativos deben llevar a concluir que una zona en cuestión está afectada por una dificultad significativa, como desea el Consejo.

Una vez que finalice el ejercicio de poner a prueba una delimitación basada en criterios biofísicos, sus resultados serán tenidos en cuenta en la propuesta de la Comisión para la política agrícola común después de 2013. Entre los objetivos de cualquier propuesta legal figurará también el de garantizar una transición suave para aquellas zonas que puedan perder su estatus de zonas con dificultades naturales.

**Presidente.** – Se cierra el debate.

La votación tendrá lugar dentro de dos semanas, durante el próximo período parcial de sesiones en Bruselas.

#### ***Declaraciones por escrito (artículo 149 del Reglamento)***

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE), por escrito.** – Quiero dar las gracias al ponente por su excelente trabajo. Mantener la diversidad y la actividad de las zonas rurales es importante por varios motivos, entre los que destaca la demanda mundial creciente de productos alimentarios y de turismo ambientalmente sostenible. Además, dejar de cultivar la tierra sería un grave retroceso en muchos ámbitos, tanto en términos de los ingresos rurales —vitales— como de la pérdida del paisaje, que puede haber tardado varios siglos en adquirir su forma actual.

**Petru Constantin Luhan (PPE), por escrito.** – (RO) El sistema de ayudas para las zonas afectadas por dificultades naturales ha contribuido eficazmente al mantenimiento del cultivo de las tierras agrícolas en esas regiones. La importancia de la concesión de pagos compensatorios apropiados para las zonas desfavorecidas es indiscutible.

El proceso para la delimitación y clasificación de estas zonas se ha llevado a cabo por parte los Estados miembros, basándose en una serie de criterios, de acuerdo con sus propios conjuntos de indicadores. Sin embargo, resulta extremadamente difícil incluso comparar estos conjuntos de indicadores, ya que utilizan diferentes métodos para clasificar y ponderar las regiones. El establecimiento de un conjunto común de criterios de clasificación aumentaría la transparencia, la fiabilidad y la eficacia del sistema en el conjunto de Europa. En este sentido, apoyo la necesidad de revisar el régimen de ayudas a los agricultores de las zonas con dificultades naturales y elaborar una estrategia global para las zonas desfavorecidas, reduciendo así las disparidades que han aparecido entre los Estados miembros en términos de asignación de apoyo financiero.

**James Nicholson (ECR), por escrito.** – Debemos recordar que, actualmente, el 54 % de la superficie cultivada de la UE se clasifica bajo la categoría de zonas desfavorecidas. La continuación del régimen de ayuda a las zonas desfavorecidas resulta vital si se quiere compensar a los agricultores por la provisión de bienes públicos, evitar el abandono de tierras, contribuir a la promoción de la diversidad biológica y contribuir al apoyo de las comunidades rurales. El mercado ni premia ni compensa a los agricultores por todo ello en las zonas donde la agricultura tiene dificultades naturales. Por tanto, tenemos que asegurarnos de que la futura reforma del régimen de ayuda a las zonas desfavorecidas se financia adecuadamente con cargo al presupuesto general de la PAC y que el sistema utilizado para la clasificación es justo y no discriminatorio. Sin duda, los ocho criterios biofísicos propuestos en la comunicación inicial de la Comisión para evaluar la clasificación de zonas con dificultades naturales significativas tenían un sesgo a favor de los climas más cálidos y más secos de la Europa continental. Por tanto, me alegró comprobar que se aprobaban en comisión las enmiendas que mencionan la «humedad del suelo» y los «días de capacidad del suelo». Es un primer paso para asegurar que no se discrimina a los países del norte de Europa, como el Reino Unido e Irlanda, en el marco de un nuevo sistema de clasificación.

## 25. Simplificación de la CAP (breve presentación)

**Presidente.** - De conformidad con el orden del día, se procede al debate del informe (A7-0051/2010) del señor Richard Ashworth, en nombre de la Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural, sobre la simplificación de la CAP [COM(2009)0128 – 2009/2155(INI)].

**Richard Ashworth, ponente.** – Señor Presidente, señor Comisario, estamos en las primeras etapas de un debate que ha de conducir a la reforma de la política agrícola común después de 2013. En este informe, he propuesto algunos de los principios en los que debería basarse la política agrícola común reformada. Es evidente que la industria agrícola tiene que cambiar. Tendrá que cambiar para reflejar los retos de los tiempos actuales, pero sobre todo de los tiempos que están por venir.

Esos retos serán cuestiones como la seguridad alimentaria, la volatilidad del mercado, el cambio climático, y la necesidad de satisfacer adecuadamente las expectativas de suministro de los bienes públicos. Por tanto, es evidente que la política agrícola común tiene que cambiar, para reflejar esos retos, pero también es evidente que tiene que cambiar la forma en que aplicamos la política agrícola común.

De manera deliberada, no he entrado en detalles a la hora de establecer esos principios en los que debería basarse la nueva política agrícola común; llegarán en informes posteriores. Pero lo que he desarrollado son dos temas principales. En primer lugar, que la política agrícola común tiene que ser más sencilla, más justa y más transparente y, en segundo lugar, que la cultura de la política agrícola común tiene que cambiar, que la futura política agrícola común reformada tiene que estar guiada en mayor medida por los resultados y debe soportar una menor carga de regulación excesiva.

He puesto de relieve cuatro formas de reducir la carga burocrática sobre las empresas agrícolas. En primer lugar, debemos asegurarnos de que las exigencias impuestas a la industria sean proporcionales al riesgo evaluado. En segundo lugar, podemos armonizar las normas de inspección y debemos eliminar las duplicidades de normas y de procedimientos de inspección que se aplican a la industria. En tercer lugar, puede o debe haber un mayor margen para la autocertificación de la industria y, en cuarto lugar, tenemos que asegurarnos de que las sanciones impuestas a las empresas agrícolas son acordes con la magnitud de la infracción, en vez de continuar con el sistema actual de sanciones fijas, que resulta inapropiado, especialmente en los casos en que las infracciones no son culpa del agricultor.

En mi opinión, uno de los objetivos de la política agrícola común debe ser ayudar y alentar a la industria a adaptarse a estos nuevos retos. Para ello, es necesario un cambio de cultura en la política agrícola común. Es necesario que adopte un enfoque más flexible y de menor injerencia. Es necesario que haya consultas más amplias con las partes interesadas de la industria, en particular, para evaluar mejor el impacto de la propuesta de reglamento. Asimismo, su interpretación tiene que resultar más sencilla. La nueva política agrícola común debe ser capaz de demostrar públicamente que la industria provee bienes públicos. Debe encontrar maneras de reducir el coste para el sector derivado de cumplir con sus exigencias y, por último, debe gestionar la industria agrícola de manera eficaz y eficiente y equitativa.

Este informe establece una serie de formas en que se puede lograr todo ello.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Señor Presidente, definitivamente, hay que reducir las cargas de la gestión agrícola en lo que respecta a los agricultores, y hay que acoger con gran satisfacción los métodos que el ponente ha puesto de relieve. Algunos agricultores han afirmado que, a la hora de intentar batallar con los diversos documentos y reglamentos administrativos, se sienten como si fueran delincuentes. La política agrícola común tiene que ser más simple.

También hay que decir que, dado que siguen apareciendo más y más cambios en los mercados y que se están reduciendo las medidas de protección de la UE contra las importaciones, en el futuro, los mecanismos administrativos y de regulación del mercado también serán necesarios. Por ejemplo, los sistemas de inventario y, probablemente, la labor de promoción de las exportaciones también serán necesarios en el futuro.

Es evidente que no puede haber una manera sencilla de mantener estos sistemas. Especialmente, en el caso de productos delicados, como la leche, debemos crear un sistema de regulación similar a un sistema de cuotas. De lo contrario, la producción en las regiones desfavorecidas se volverá imposible.

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – (HU) Felicito al ponente, ya que tanto sus propuestas concretas como el conjunto la filosofía del informe son excelentes. Excelente, porque busca apoyar en el futuro a aquellos que realizan labores agrícolas de manera activa, es decir, a los que cultivan la tierra. También me parece excelente

el punto sobre que sería importante que, en la futura política agrícola común, se ponga fin a las distorsiones sectoriales y de otros tipos y, en este punto, me gustaría una vez más hacer hincapié en la discriminación que sufren los nuevos Estados miembros. Del mismo modo, es muy importante no sólo que se simplifique la normativa de la UE sino que se aplique por parte de los Estados miembros. Permítanme citar un ejemplo típico: hace dos años, el Consejo adoptó un Reglamento que establecía el requisito de la obligatoriedad de identificación electrónica individual de cada animal de la cabaña ovina y caprina que fuera a sacrificarse antes de los doce meses. En el caso de los Estados miembros más pobres, donde el Estado no puede proporcionar apoyo, esta norma empobreció al sector y lo colocó en una situación desesperada. Este es otro ejemplo de cómo, a menudo, la regulación excesiva y el exceso de burocracia pueden causar daños graves al amparo de la política agrícola común, y constituye otra razón más de la importancia del informe del señor Ashworth, al igual que los de los señores Dorfmann y Le Foll.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Señor Presidente, muchas gracias, señor Ashworth, por este excelente informe. La política agrícola común es una política exitosa, pero a veces enturbiamos su éxito con un exceso de burocracia. Eso es tan cierto para el primer pilar de la política agrícola como para el segundo. Sin embargo, es particularmente cierto en el caso de las pequeñas explotaciones, en las que, en ocasiones, las exigencias burocráticas resultan sencillamente desproporcionadas en relación con el resultado que representa el dinero recibido.

En el curso de la reforma de nuestra política agrícola, tenemos que considerar la posibilidad de contar con un reglamento para los pequeños productores y cómo idear un método mucho más simple para estas explotaciones, a las que, a menudo, y con cargo a diversos capítulos del presupuesto, asignamos en primas sólo algunos cientos o miles de euros, sin perder de vista nuestros objetivos y sin que eso suponga una falta de claridad en la concesión de subvenciones. Tiene que ser posible, y tenemos que esforzarnos para lograrlo.

**Zoltán Balczó (NI).** – (HU) El informe de Richard Ashworth sobre la simplificación de la política agrícola común presenta una serie de propuestas excelentes. Su gran mérito es que se examina la cuestión desde la perspectiva de los agricultores. Naturalmente, también es importante que el dinero de los contribuyentes se utilice de la manera más legítima posible. Sin embargo, ello sólo es un medio, no un fin en sí mismo. El objetivo es cumplir todas las tareas de la política sectorial. A menudo, los consejos agrícolas confunden estas dos cuestiones, en detrimento de la consecución del objetivo. Se necesita un cambio radical de perspectiva. En lugar de lo que podríamos describir como una cultura de la subordinación entre clientes, agricultores y funcionarios, necesitamos una cultura de la cooperación. Asimismo, la Comisión debe elaborar un reglamento que imponga a los consejos agrícolas una obligación de compensación cuando los intereses de los agricultores se vean perjudicados por su culpa, y que les imponga sanciones cuando se dé esa misma circunstancia. Debemos asegurarnos de que los que están facultados también tienen derecho a acudir a un tribunal independiente en busca de reparación. En Hungría, todavía no es posible.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Señor Presidente, la simplificación de la política agrícola común es una hermosa idea, y cuesta imaginar que alguien pudiera oponerse. La simplificación significa una reducción en el número de inspecciones, una restricción de los gastos de administración y un ahorro de tiempo para el agricultor. Ciertamente, es maravilloso.

Sin embargo, quiero señalar dos casos que requieren un enfoque algo diferente. En primer lugar, hay ámbitos de producción especiales en los que resulta difícil simplificar los instrumentos de apoyo. Pienso en el tabaco, el lúpulo y otros productos especializados de este tipo. El segundo caso se refiere al mantenimiento de la producción en las zonas desfavorecidas, en las que es necesario utilizar instrumentos muy específicos para apoyar a la producción, mencionados por un orador anterior. Comparto la opinión del autor en el sentido de que la política agrícola común, la política del futuro, debe ser clara y transparente, pero también debe ser eficaz, y la eficacia no siempre va de la mano de la simplicidad.

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Señor Presidente, la política agrícola europea debe hacerse más simple, más transparente y más fácil de entender. Ese es el mensaje transmitido por el ponente, el señor Ashworth, y es un buen mensaje, y es el apropiado.

Nuestro informe tiene por objeto animar a la Comisión a intensificar sus esfuerzos para simplificar la política agrícola común (PAC) de manera tangible. Hacerlo ahorraría a nuestros agricultores una gran cantidad de tiempo y dinero y aumentaría la aceptación social de la PAC.

Además, nuestros agricultores podrían centrarse de nuevo en su verdadera labor: la producción de alimentos. Por tanto, me gustaría comprobar que la simplificación de la política agrícola común se convierte en una tarea a largo plazo, aquí, en el Parlamento, y en la Comisión.



**Andris Piebalgs**, *Miembro de la Comisión*. – Señor Presidente, la simplificación y la mejora de la legislación son las prioridades de la Comisión. Quiero dar las gracias al ponente, el señor Ashworth, por su excelente informe sobre este ámbito, en buena medida complicado y estimulante.

La Comisión está completamente de acuerdo con que la simplificación y la reducción de las cargas administrativas deberían beneficiar especialmente a los agricultores. Ello permitirá a los agricultores dedicar más tiempo a sus labores agrícolas principales. La Comisión acoge con satisfacción el informe presentado; aborda, en general, las principales preocupaciones de los agricultores europeos y ofrece a la Comisión ideas y observaciones novedosas con respecto a la simplificación de la política agrícola común.

Durante los años anteriores, la Comisión ha realizado progresos sustanciales en la simplificación de la política agrícola común. Me gustaría dar sólo una prueba de ello: el llamado Grupo Stoiber, que asesora a la Comisión sobre el tema de las cargas administrativas, ha indicado claramente que el nivel de burocracia para los agricultores se ha reducido considerablemente como resultado de las actividades de simplificación llevadas a cabo por la Comisión. Pero la simplificación es un proceso continuo, y el trabajo continuará en 2010.

Por otra parte, hay un proceso de reflexión general sobre el futuro de la política agrícola común. Ya hemos puesto en marcha un debate público, lo que significa que tendremos que trabajar todos juntos para encontrar formas eficaces de reducir las cargas administrativas sin renunciar a mantener un alto nivel de protección de los intereses financieros de la Unión Europea y, a la vez, una agricultura muy eficaz. En este proceso, también quiero realizar una advertencia sobre un deseo, y mencionaré sólo un ejemplo de ello. A veces, la simplificación no debe hacerse a expensas del reto al que podríamos enfrentarnos. Tomemos como ejemplo la trazabilidad. En los últimos años, hemos disfrutado de una situación tranquila, sin grandes escándalos ni brotes de epidemias, pero, al mismo tiempo, la trazabilidad es la clave. No debemos suprimirla porque no hayamos tenido ninguna crisis. Así que creo que, durante todo el proceso, debemos ser muy cuidadosos al simplificar; no debemos olvidar las lecciones del pasado y las razones por las que se han establecido determinadas normas. Por tanto, la Comisión seguirá trabajando en este proceso y pondremos un gran cuidado en no olvidar las lecciones aprendidas.

**Presidente**. – Se cierra el debate.

La votación tendrá lugar dentro de dos semanas, durante el próximo período parcial de sesiones en Bruselas.

#### ***Declaraciones por escrito (artículo 149 del Reglamento)***

**Jarosław Kalinowski (PPE)**, *por escrito*. – (PL) El nuevo sistema debe estar basado en criterios objetivos e imparciales. Para lograr este objetivo, es esencial reducir las diferencias en los pagos entre los diferentes Estados miembros. Los precios del transporte de mercancías, la maquinaria agrícola y los fertilizantes y los costes del trabajo tienen un techo similar en muchos países. Para que las condiciones de competencia en el mercado único sean iguales, el nivel de los pagos directos básicos debe ser el mismo, o comparable, en toda la Unión. Ha llegado el momento de que los principios que están en vigor en otros ámbitos de la economía también tengan efecto en la agricultura. También hay que recordar que los nuevos Estados miembros necesitan medios importantes para apoyar la modernización y la reconstrucción de la agricultura y para ponerse al día con los países de la antigua Europa de los quince.

## **26. Orden del día de la próxima sesión: véase el Acta**

## **27. Cierre de la sesión**

*(Se levanta la sesión a las 23.00 horas)*