

resulta de ninguna utilidad y, ciertamente, no constituye un ejemplo de buena gobernanza. Sólo cabe esperar que a partir del 1 de junio de 2009 entre en vigor un procedimiento perfeccionado con el Reglamento (CE) n° 1907/2006 (REACH).

10.2 El CESE destaca también que haya llevado tanto tiempo materializar estas modificaciones: la primera lista de prioridades se publicó en mayo de 1994. Aunque esta propuesta se haya tramitado por la vía rápida, tal como se deseaba, apenas tendrá una leve repercusión en el mercado de aquí a finales de 2010 (e incluso a partir de entonces será difícil registrar las posibles mejoras en la salud humana). También es difícil achacar estos retrasos exclusivamente a aquellos fabricantes a los que se les solicitó facilitar la información en la que se basan los RAR, puesto que ésta ya ha estado disponible algún tiempo. Si esta circunstancia se debe a una falta de recursos en la Comisión, en sus comités científicos o en cualquier otro órgano o agencia responsable de la seguridad del público en general, habrá que

abordar esta cuestión antes del 1 de junio de 2009, cuando se registrará una carga de trabajo mucho mayor y, en gran parte, de carácter no prioritario.

10.3 El CESE respalda claramente la Declaración del Consejo de 2004 sobre la lucha contra el terrorismo y las diversas acciones que se han emprendido desde entonces, y considera que la sociedad civil tiene un papel fundamental que desempeñar a este respecto. Por todo ello, espera ser considerado un interlocutor válido y útil –y parte interesada– en este proceso, a la vez que señala que se está procediendo en la actualidad a la elaboración de diversos dictámenes relacionados con esta cuestión. Llegar a un acuerdo sobre qué medidas son proporcionadas y sobre qué procedimientos legislativos deben seguirse para garantizar una respuesta oportuna y eficaz por parte de todos los interesados será fundamental para lograr paz y seguridad a largo plazo, dentro y fuera de la UE.

Bruselas, 12 de marzo de 2008.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Dimitris DIMITRIADIS

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se constituye la “Empresa Común Pilas de Combustible e Hidrógeno”»

COM(2007) 571 final — 2007/ 0211 (CNS)

(2008/C 204/04)

El 30 de noviembre de 2007, de conformidad con el artículo 95 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo de la Unión Europea decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se constituye la Empresa Común Pilas de Combustible e Hidrógeno»

La Sección Especializada de Mercado Único, Producción y Consumo, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 27 de febrero de 2008 (ponente: Sr. DANTIN).

En su 443° Pleno de los días 12 y 13 de marzo de 2008 (sesión del 12 de marzo), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 117 votos a favor y 7 abstenciones el presente Dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El Comité suscribe la decisión relativa a la creación de la Empresa Común «Pilas de Combustible e Hidrógeno». En efecto, considera que reactivar a través de este principio las inversiones en I+D puede proporcionar a las empresas un marco de referencia seguro que permita superar la actual fragmentación de la financiación comunitaria y coordinar investigaciones con frecuencia demasiado dispersas, favoreciendo así su eficacia.

1.2 El Comité se congratula por el sector elegido, que permite situarse simultáneamente en la Estrategia de Lisboa, en los objetivos de Barcelona relativos a los medios consagrados a

la I+D y también en otras políticas comunitarias de interés, en particular para el medio ambiente y el desarrollo sostenible.

1.3 Al dar una opinión favorable sobre la propuesta examinada, el CESE desea en primer lugar destacar la importancia para la UE de la estrategia propuesta en materia de inversiones y de coordinación de las investigaciones. Considera así que esta estrategia representa un elemento importante para la creación de un espacio europeo de investigación.

1.4 Sin embargo, habida cuenta de la multiplicidad de financiaciones y participaciones y de los considerables recursos

comunitarios asignados, convendría definir mejor la utilización y la atribución de los productos finales de la investigación, en particular en lo que se refiere a la propiedad intelectual y a las patentes. Esta insuficiencia ya fue señalada por el Comité en sus dictámenes relativos a la creación de las empresas comunes IMI y Clean Sky. En la presente ITC (Iniciativas Tecnológicas Conjuntas) esta insuficiencia puede resultar aún más perceptible en la medida en que el producto final interesará a empresas que compiten en el mercado, en particular los fabricantes de automóviles.

1.5 Por último, el Comité considera necesario:

- una verdadera simplificación de los procedimientos, sobre todo por el papel negativo que la complejidad administrativa ha tenido en los programas anteriores de I+D. Desde este punto de vista, el CESE lamenta que no se haya hecho ningún balance serio para determinar las razones de las posibles dificultades con que han tropezado las PTE (plataformas tecnológicas europeas), al objeto de evitar otras dificultades;
- un programa de información que permita contribuir a la movilización de los recursos económicos necesarios, tanto públicos como privados;
- la instauración de programas de formación profesional que permitan adaptar las cualificaciones de los trabajadores y los puestos de trabajo inducidos por esta ITC.

2. Introducción

2.1 La propuesta de Reglamento examinada tiene por objeto lanzar una de las primeras colaboraciones europeas entre los sectores público y privado en el ámbito de la I+D y constituye una de las seis iniciativas tecnológicas conjuntas. Esta colaboración, denominada «Empresa Común Pilas de Combustible e Hidrógeno» atañe a un sector estratégico para la diversificación y la disponibilidad futura en materia de energía.

2.2 El objetivo general de esta Empresa Común es permitir a la industria, a los Estados miembros y a la Comisión poner en común sus respectivos recursos en favor de los correspondientes programas de investigación.

2.3 Contrariamente al enfoque tradicional, que consiste en destinar a los proyectos financiaciones públicas concedidas caso por caso, las ITC se refieren a programas de investigación a gran escala, con objetivos estratégicos de investigación comunes. Este nuevo enfoque debería generar una masa crítica para la investigación e innovación europeas, consolidar la comunidad científica en los principales sectores estratégicos y armonizar la financiación de los proyectos, para que los resultados de la investigación puedan explotarse más rápidamente. Las ITC afectan a sectores determinantes en los que los instrumentos actuales no tienen la importancia ni la rapidez necesarias para permitir que Europa mantenga o logre una posición ventajosa en la competencia mundial. Se trata de sectores en los cuales una financiación nacional, europea y privada de la investigación puede aportar un valor añadido considerable, sobre todo si se fomenta el aumento de los fondos privados para la I+D.

2.4 Las pilas de combustible son convertidores de energía sumamente eficaces que permiten reducir considerablemente la producción de gas de efecto invernadero y de otros agentes contaminantes. Brindan además una gran flexibilidad en el abanico energético en la medida en que pueden funcionar con

hidrógeno o con otros combustibles, como gas natural, etanol y metanol, contribuyendo así de manera decisiva a la protección del medio ambiente y a la lucha contra la contaminación.

2.5 En cuanto al sector de las pilas de combustible y de hidrógeno, la ITC «Empresa Común Pilas de Combustible e Hidrógeno» tiene como objetivo general contribuir al desarrollo de las competencias esenciales para el sector y fortalecer así la competitividad de Europa. La propuesta examinada proporciona el marco jurídico necesario para constituir una empresa común de este tipo.

2.6 La Empresa Común Pilas de Combustible e Hidrógeno contribuye además a la puesta en práctica del Plan de Actuación a favor de las Tecnologías Ambientales (PATA) previsto en la Comunicación COM(2004) 38 final, que incluía esta plataforma tecnológica entre las acciones prioritarias del PATA.

3. Contexto y consideraciones generales

3.1 La escasez de energía y la constante inseguridad de las fuentes de abastecimiento hipotecan la calidad de vida de los ciudadanos y la salvaguardia de las condiciones de competitividad de las empresas europeas. Estos factores podrían tener graves consecuencias, incluso en un contexto de inestabilidad permanente y aumento de los precios de los recursos energéticos.

3.2 Por estas razones, las pilas de combustión que funcionan con hidrógeno presentan un gran interés con miras al futuro; en efecto, además de permitir una diversificación de las fuentes de energía disponibles, constituyen convertidores de energía no contaminantes, dado que su funcionamiento genera únicamente vapor. Los otros tipos de pilas de combustible, que utilizan gas natural u otros combustibles fósiles, permiten también reducir las emisiones de agentes contaminantes gracias a su mayor rendimiento.

3.3 La adopción del hidrógeno como vector energético flexible puede contribuir a garantizar la seguridad energética y estabilizar los precios de la energía; en efecto, puede producirse a partir de cualquier fuente de energía primaria y así diversificar el abanico de combustibles para los transportes, que actualmente dependen en un 98 % del petróleo.

3.4 A escala mundial, en 2005, el volumen de negocios del sector de las pilas de combustibles fue de aproximadamente 300 millones de euros, de los cuales tan solo un 12 % correspondió a Europa; en cuanto a las inversiones en investigación, se estiman en 700 millones de euros, 78 % de los cuales en América del Norte y solamente 10 % en Europa.

3.5 Por consiguiente, la estructura actual del sector de actividad de las pilas de combustible e hidrógeno en Europa es claramente insuficiente, a pesar de que la UE ya ha invertido fondos públicos considerables, dado que este asunto ya figuraba en el capítulo de investigación «Energía y Transportes» del Séptimo programa marco. El esfuerzo europeo en materia de investigación está muy por detrás de lo que se hace en otras regiones del mundo; según un estudio comunitario (proyecto «HyLights» de la DG TREN), Europa acusa actualmente un retraso de al menos cinco años con relación a Japón y América del Norte en lo que se refiere a vehículos equipados con pilas de combustible.

3.6 A falta de un nuevo y concreto empuje en el ámbito de la I+D, se corre el riesgo de que el desarrollo industrial de un sector tan fundamental como el de las pilas de combustible e hidrógeno acumule nuevos retrasos frente a la competencia mundial, lo que tendrá repercusiones negativas en el desarrollo industrial y el empleo en este sector.

3.7 Los principales problemas que se observan tras el análisis y las consultas efectuados por la Comisión se derivan de la complejidad de las investigaciones necesarias en este sector y de la ausencia de un acuerdo concreto a nivel comunitario en torno a un plan de inversiones a largo plazo.

3.8 En esta situación, ante las intervenciones necesarias en el ámbito de la innovación que exigen recursos muy elevados, resulta evidente que ninguna empresa ni institución puede llevar a cabo en solitario las investigaciones necesarias.

3.9 Los medios actualmente disponibles, además de ser insuficientes, no se utilizan de manera óptima. Son prueba de ello las lagunas de los programas y/o las duplicaciones inútiles; no son adecuados para financiar un programa a gran escala en la UE.

3.10 Por otra parte, el sector europeo de las pilas de combustible no está suficientemente coordinado entre los distintos países y ámbitos de actividad (medios universitarios, nuevas empresas industriales, PYME de alta tecnología, etc.), lo que obstaculiza la puesta en común de conocimientos y experiencias, los progresos tecnológicos indispensables para la mejora de la calidad de los materiales y la reducción de los costes que permitirían responder a las exigencias de nuevos clientes potenciales.

3.11 Conferir una dimensión europea a la investigación en el ámbito de las pilas de combustible e hidrógeno constituye una opción insoslayable; parece ser, en efecto, la única solución posible para afrontar los difíciles retos que tiene el sector.

3.12 La elección de una empresa común público-privada debería permitir que la I+D comunitaria del sector avanzara hacia una investigación eficaz que actualmente encuentra dificultades para alcanzar la masa crítica indispensable. Esto parece esencial para superar la actual fragmentación de los programas de investigación entre los distintos Estados miembros, que no logran alcanzar la masa crítica indispensable por falta de recursos para financiar los programas necesarios.

4. Coherencia

4.1 El punto de referencia para los programas de investigación es el Séptimo programa marco (7º PM). En efecto, si se quiere una economía competitiva y dinámica es indispensable reactivar las inversiones en I+D.

4.2 El Reglamento examinado parece coherente con la política comunitaria en materia de investigación y con la Estrategia de Lisboa (competitividad), así como con los objetivos de Barcelona (fondos para investigación), que prevén una inversión del 3 % del PIB hasta 2010.

4.3 Parece, además, coherente con la Comunicación de la Comisión «Una política energética para Europa», de enero de 2007, así como con el plan estratégico europeo de tecnología

energética (Plan SET), sobre el cual el Comité está elaborando un dictamen ⁽¹⁾, que debe servir de base para las orientaciones en materia de tecnologías energéticas para la próxima década. Es también coherente con otros aspectos de la acción comunitaria, como el medio ambiente y el desarrollo sostenible.

5. La propuesta de la Comisión

5.1 La propuesta de Reglamento del Consejo por el que se constituye la Empresa Común «Pilas de Combustible e Hidrógeno», COM(2007) 571 final, se refiere a las disposiciones del Séptimo programa marco (7º PM), objeto de la Decisión nº 1982/2006/CE, que prevén una contribución comunitaria a la constitución de colaboraciones público-privadas a largo plazo a escala europea en el sector de la investigación.

5.2 Estas colaboraciones en forma de ITC (iniciativas tecnológicas conjuntas) son continuación de las antiguas «plataformas tecnológicas europeas» (PTE).

5.3 El Consejo, en su Decisión 2006/971/CE relativa al programa específico «Cooperación», destacó la necesidad de instituir colaboraciones entre los sectores público y privado y puso de relieve seis sectores en los que la adopción de iniciativas tecnológicas conjuntas podría reactivar la investigación europea:

- pilas de hidrógeno y pilas de combustible;
- aeronáutica y transportes aéreos ⁽²⁾;
- medicamentos innovadores ⁽³⁾;
- sistemas informáticos ocultos ⁽⁴⁾;
- nanoelectrónica ⁽⁵⁾;
- GMES (sistema mundial de vigilancia para el medio ambiente y la seguridad).

5.4 En el contexto de esta estrategia general, la propuesta de Reglamento examinada [COM(2007) 571 final] prevé la puesta en práctica de una iniciativa tecnológica conjunta sobre pilas de combustible e hidrógeno mediante la creación de una empresa común denominada «Empresa Común Pilas de Combustibles e Hidrógeno».

5.5 Se considera que la empresa común es un organismo internacional dotado de personalidad jurídica según lo dispuesto en el artículo 22 de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, y en el artículo 15 de la Directiva 2004/18/CE. Tendrá su sede en Bruselas y sus actividades finalizarán el 31 de diciembre de 2017, salvo que el Consejo decida su prórroga modificando el Reglamento ahora propuesto.

5.6 Los principales objetivos del plan de la Comisión al crear esta Empresa Común se exponen con todo detalle en el artículo I.2 de los Estatutos de la Empresa Común, en anexo a la propuesta de Reglamento:

- situar a Europa en la vanguardia mundial de las tecnologías de las pilas de combustible y el hidrógeno;

⁽¹⁾ TEN/332: «Plan estratégico europeo de tecnología energética», ponente: Sr. Zboril.

⁽²⁾ DO C 44 de 16.2.2008, p. 11 (INT/364).

⁽³⁾ DO C 44 de 16.2.2008, p. 1 (INT/363).

⁽⁴⁾ DO C 44 de 16.2.2008, p. 15 (INT/370).

⁽⁵⁾ DO C 44 de 16.2.2008, p. 19 (INT/369).

- permitir el avance comercial de las tecnologías de las pilas de combustible e hidrógeno, creando las condiciones para que las fuerzas del mercado puedan generar beneficios sustanciales para todos;
- alcanzar una masa crítica de actividades de investigación para dar la suficiente confianza al sector, a los inversores públicos y privados, a las autoridades responsables de la política y a otras partes interesadas, para comprometerse en un programa a largo plazo;
- impulsar otras inversiones industriales de IDT+D nacionales y regionales;
- construir el Espacio Europeo de Investigación;
- estimular la innovación y la aparición de nuevas cadenas de valor en las que estén presentes las PYME;
- facilitar la interacción entre el sector industrial, las universidades y los institutos de investigación en el campo de la investigación básica;
- fomentar la participación de los nuevos Estados miembros y los países candidatos;
- apoyar la elaboración de nuevas normativas y reglamentos, con el fin de suprimir las barreras artificiales al comercio del hidrógeno;
- facilitar al público información fiable sobre la seguridad del hidrógeno y los beneficios que aportan las nuevas tecnologías desde el punto de vista del medio ambiente, la seguridad de abastecimiento, los costes de la energía y el empleo.

6. Fundamento jurídico

6.1 La propuesta consiste en un Reglamento del Consejo que tiene en anexo los Estatutos de la Empresa Común. Se basa en el artículo 171 del Tratado. La Empresa Común será un organismo comunitario, cuyo balance se controlará con arreglo al artículo 185 del Reglamento (CE Euratom) n° 1605/2002 del Consejo. Convendrá por lo tanto tener en cuenta que esta iniciativa, por su naturaleza, forma parte de las colaboraciones entre el sector público y el sector privado que suponen una contribución del sector privado no inferior a la del sector público.

7. Constitución

7.1 Los miembros fundadores de la Empresa Común son:

- a) la Comunidad Europea, representada por la Comisión Europea;
- b) la Agrupación industrial europea para la iniciativa tecnológica conjunta sobre las pilas de combustible e hidrógeno.

7.2 Tras la creación de la Empresa Común, sería posible que una agrupación de investigadores que represente a los organismos de investigación sin ánimo de lucro sea miembro de ésta con la condición de que se haya instituido una entidad encargada de representar a la comunidad científica.

8. Financiación

8.1 Los miembros fundadores financiarán a partes iguales los costes administrativos de la Empresa Común, expuestos con todo detalle en el artículo 5 del Reglamento.

8.2 Los costes operativos inherentes a la I+D serán financiados conjuntamente mediante la contribución financiera de la Comunidad y las contribuciones en especie aportadas por las entidades jurídicas privadas que participen en las actividades,

que deberán alcanzar un valor al menos igual al de las contribuciones de la Comunidad.

8.3 La contribución máxima de la Comunidad a los costes de funcionamiento y los costes operativos de la Empresa común será de 470 millones de euros. El Comité considera que este importe habría podido ser más elevado, habida cuenta de la importancia de la investigación objeto de esta ITC. Se prevé que los costes de funcionamiento no superarán los 20 millones de euros. Las contribuciones procederán del Programa Específico de Cooperación por el que se ejecuta el Séptimo Programa Marco de Investigación, Desarrollo Tecnológico y Demostración (2007-2013), utilizándose el presupuesto comunitario de conformidad con lo dispuesto en el artículo 54, apartado 2, letra b) del Reglamento (CE, Euratom) n° 1605/2002 del Consejo.

8.4 En caso de que se cree una agrupación de investigadores (véase punto 7.2), su contribución será 1/12 de los costes administrativos, con la consiguiente reducción de la contribución de la Comisión.

8.5 Salvo en caso de que se concedan nuevos fondos con posterioridad a 2013 (año en que expira el 7° PM), en el periodo 2014-2017 sólo continuarán los proyectos para los que se haya firmado un acuerdo de subvención en una fecha no posterior al 31 de diciembre de 2013.

9. Observaciones generales

9.1 El CESE es favorable a la decisión de constituir la Empresa Común «Pilas de Combustible e Hidrógeno» y suscribe la propuesta de Reglamento COM(2007) 572 final relativa a este asunto. Desea destacar sobre todo la importancia para la Unión Europea de la estrategia propuesta en materia de inversiones y coordinación de la investigación, que conduce, para esta ITC, a aumentar la diversificación del abanico energético, en particular en lo que se refiere al sector de los transportes ⁽⁶⁾.

9.2 De hecho, como ya ha señalado en dictámenes referentes a otros Reglamentos sobre la Decisión 2006/971/CE del Consejo relativa al programa específico «Cooperación», el CESE considera que la reactivación de las inversiones en I+D constituye un instrumento adecuado para brindar a las empresas un marco de referencia seguro que permita superar la actual fragmentación de las financiaciones comunitarias y evitar la dispersión de los programas.

9.3 El CESE ha apoyado desde el principio con decisión, en numerosos dictámenes, la exigencia de un compromiso creciente de la UE en el ámbito de la I+D. Dada la imposibilidad de citar todos estos dictámenes, nos limitaremos a recordar los dos últimos, aprobados por una amplia mayoría en el Pleno celebrado los días 24 y 25 de octubre de 2007, relativos a las Empresas Comunes CLEAN SKY y ENIAC.

9.4 **Desde un punto de vista general:** en el dictamen ⁽⁷⁾ sobre el Libro Verde «El espacio Europeo de Investigación: nuevas perspectivas», el CESE confirma que *«apoya el objetivo de desarrollar infraestructuras de investigación de categoría mundial en el sector científico y técnico, las cuales ulteriormente deberán beneficiarse también de un apoyo duradero y fiable»*, al tiempo que recuerda que *«para que [aquellas] tengan éxito y utilidad, es condición necesaria que las universidades e instituciones competentes de los Estados miembros participen y que se garantice la participación y el compromiso del sector industrial en lo que respecta a los proyectos técnicos»*.

⁽⁶⁾ TEN/297: «La combinación energética en los transportes», ponente: Sr. Iozia.

⁽⁷⁾ DO C 44 de 16.2.2008, p. 1 (INT/358).

9.5 **Desde un punto de vista particular:** en el dictamen ⁽⁸⁾ sobre la «Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo — Informe sobre los biocarburantes — Informe sobre los progresos realizados respecto de la utilización de biocarburantes y otros combustibles renovables en los Estados miembros de la Unión Europea», el CESE apoya resueltamente la importancia de desarrollar programas de investigación relativos a la materia abordada en la propuesta de Reglamento examinada.

9.5.1 El CESE señala en ese dictamen que *«considera necesario que se preste especial atención a la investigación en el sector de los biocombustibles y, en particular, a los de segunda generación, sin que ello implique sacrificar otras posibilidades, como las relacionadas con el desarrollo del hidrógeno solar o el hidrógeno derivado del procesamiento de biomásas».*

9.5.2 El CESE afirma a continuación que «a pesar del reciente desarrollo de los estudios para producir hidrógeno a partir de la biomasa, recurriendo incluso a la biotecnología, o a partir de fuentes renovables, la posible difusión y comercialización de automóviles de hidrógeno se ve condicionada también por los importantes costes que implica la adquisición de las pilas de combustible», y declara para concluir que «para que el hidrógeno se convierta en una alternativa energética económicamente viable es necesario también que caigan los costes de producción. El Comité considera oportuno que se apoye la investigación en el ámbito tecnológico de la célula del biocombustible, es decir, las células de combustible biológico que utilizan biocatalizadores para convertir la energía química en energía eléctrica».

10. Observaciones particulares

10.1 Habida cuenta del sistema de financiaciones previstas, múltiples y combinadas, y del importante volumen de recursos comunitarios asignados, el Comité considera que convendría definir mejor la utilización de la atribución de los productos finales de la investigación. A tal efecto, la cuestión de las patentes y de la propiedad intelectual, tal como se define en el artículo 17 de la propuesta de Reglamento o en el artículo 1.24 del anexo al Estatuto de la empresa, que se limita a mencionar únicamente algunos principios, merecería desarrollarse de manera más precisa y explícita, aunque se convierta en uno de los puntos delicados de la puesta en práctica y del funcionamiento de la ITC «Pilas de Combustibles e Hidrógeno». Esta insuficiencia ya fue señalada por el CESE en los dictámenes relativos a la creación de las empresas comunes IMI y Clean Sky. En la ITC examinada esta insuficiencia puede resultar aún más perceptible en la medida en que el producto acabado resultante de la investigación interesará a empresas en competencia directa en el mercado, en particular los fabricantes de automóviles, buen

número de los cuales estará presente en la Empresa Común. Así, habida cuenta de la importante financiación comunitaria, convendría reflexionar sobre mecanismos que favorezcan la rentabilidad de la inversión europea o, al menos, convendría que esta preocupación aparezca en el documento examinado.

10.2 Como se indica en el punto 5.2, las ITC se derivan de las antiguas «plataformas tecnológicas europeas» (PTE). Ahora bien, estas últimas no han alcanzado a veces el objetivo de reactivación estratégica de la investigación en Europa que se les asignó. La creación de las ITC se basa, en particular, en las posibles dificultades encontradas por las PTE, cuyo papel consistía esencialmente en aportar una contribución esencial a la industria en materia de competitividad.

10.2.1 Desde este punto de vista, el CESE lamenta la ausencia en la propuesta de la Comisión de un marco más detallado sobre los trabajos efectuados anteriormente por las plataformas tecnológicas europeas (PTE); no se hace ningún balance, los resultados obtenidos no se mencionan y no hay referencia bibliográfica alguna. Un balance serio para establecer con precisión las causas de las posibles dificultades encontradas por las PTE habría podido evitar dificultades en el nuevo dispositivo.

10.3 Para alcanzar los objetivos asignados a la ITC «Pilas de Combustibles e Hidrógeno» y maximizar todas las potencialidades que representa este nuevo dispositivo, el CESE considera necesario:

- una verdadera simplificación de los procedimientos, sobre todo por el papel negativo que la complejidad administrativa ha tenido en los programas anteriores de I+D. Por otra parte, el Comité velará por que todas las partes tengan la posibilidad de participar en la elección de los objetivos y en el análisis de los resultados finales;
- un amplio programa de información sobre las posibilidades que brinda la ITC, en particular sobre su capacidad de movilizar los recursos económicos necesarios en relación con las nuevas formas de financiación;
- la instauración de programas adecuados de formación profesional que permitan disponer de una mano de obra altamente cualificada, con los conocimientos necesarios para la I+D que requiere la Empresa Común, y que resulten altamente estratégicos para el futuro industrial de la UE. Estas cualificaciones de alto nivel, al tiempo que responden a la alta tecnicidad necesaria para los puestos de trabajo de I+D que se creen, representarán además un freno a la fuga de investigadores y una de las condiciones necesarias para garantizar el liderazgo en estos sectores estratégicos, tanto desde un punto de vista industrial como medioambiental.

Bruselas, 12 de marzo de 2008.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Dimitris DIMITRIADIS

⁽⁸⁾ DO C 44 de 16.2.2008, p. 34 (TEN/286).