



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 5.3.2008
COM(2008) 125 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN
AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y
SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES**

sobre los

**avances de las negociaciones exploratorias relativas a la cooperación en el ámbito del
transporte con los países vecinos**

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN
AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y
SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES**

sobre los

**avances de las negociaciones exploratorias relativas a la cooperación en el ámbito del
transporte con los países vecinos**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

ÍNDICE

1.	Introducción	3
2.	Organización de las negociaciones exploratorias	4
3.	Conclusiones preliminares de la primera ronda de negociaciones.....	5
3.1.	Firme respaldo al planteamiento de la Comisión.....	5
3.2.	Ajustes del planteamiento	6
4.	Situación actual, logros y próximas etapas	7
4.1.	Áreas y corredores paneuropeos	7
4.2.	Autopistas del mar.....	7
4.3.	Eje septentrional.....	8
4.4.	Eje central.....	9
4.5.	Eje sudoriental.....	9
4.5.1.	Red principal de transporte regional en los Balcanes Occidentales.....	9
4.5.2.	Ramales a Oriente Próximo, el Cáucaso y Asia Central.....	10
4.6.	Corredor Traceca.....	10
4.7.	Ejes mediterráneos y plan de acción regional de transporte	11
5.	Conclusión.....	11

1. INTRODUCCIÓN

La Comunicación de la Comisión relativa a la *Consolidación de la política europea de vecindad*¹ (PEV) resaltó los aspectos clave de la dimensión temática/sectorial de la PEV y la necesidad de reforzar el diálogo multilateral con los países socios en temas como la energía, el transporte, el medio ambiente o la gestión de las fronteras. Asimismo, planteó la idea de celebrar acuerdos multilaterales en los ámbitos del transporte y la energía y la necesidad de racionalizar las distintas iniciativas en curso. En particular, se subrayó la importancia de aproximar el diálogo político y el desarrollo de los corredores de transporte. Este mensaje se expuso más detalladamente en la reciente Comunicación² titulada *Una sólida política europea de vecindad*, en la que la Comisión insta a los Estados miembros y a los socios de la PEV a cooperar estrechamente para completar la ampliación de los principales ejes de transporte transeuropeos a los países vecinos.

Tal como se subraya en la Comunicación de la Comisión sobre *los Balcanes Occidentales*³, la perspectiva europea actúa como motor de las reformas en la región y, por lo tanto, constituye un factor importante de estabilidad y progreso. Tras la última ampliación de la UE, el territorio de los Balcanes Occidentales queda totalmente contiguo al de los Estados miembros de la UE, por lo que el desarrollo coordinado del sector del transporte es ahora una de las cuestiones clave.

Además, a través del Acuerdo de Colaboración y Cooperación y las Hojas de Ruta de los Cuatro Espacios Comunes, aprobados en la Cumbre de Moscú de mayo de 2005, la asociación estratégica UE-Rusia prevé fomentar la complementariedad de los sectores del transporte y la progresiva integración de las redes de transporte, eliminar los cuellos de botella técnicos y administrativos, y garantizar las infraestructuras de transporte y su interoperabilidad mediante la aproximación de las respectivas legislaciones.

La Comunicación de la Comisión relativa a las *Orientaciones sobre el transporte en Europa y las regiones vecinas*⁴ esboza las primeras etapas de una política global con miras a una integración más estrecha del sistema de transportes de la UE con el de los países vecinos. Esta política se centra en los cinco ejes de transporte más importantes utilizados para el comercio internacional y en las normas y la legislación pertinentes (denominadas «medidas horizontales») que afectan al uso de esas rutas por todos los modos de transporte⁵. Con el tiempo, este planteamiento puede llevar a una armonización de las normas y reglamentos aplicables al sector del transporte en su conjunto, creando así un verdadero mercado del transporte en el que participen la UE y sus vecinos. El impacto podría ser particularmente notable en los países en que, por razones políticas, ha existido una cooperación relativamente limitada en este sector.

¹ COM(2006) 726 de 4.12.2006.

² COM(2007) 774 de 5.12.2007.

³ Adoptada el 5 de marzo de 2008.

⁴ COM(2007) 32 de 31.1.2007.

⁵ El Grupo de Alto Nivel, presidido por la anterior Vicepresidenta de la Comisión, Loyola de Palacio, preparó las bases para el desarrollo de la política; véase el informe *Networks for peace and development*, en http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/index_en.htm.

En la Comunicación, la Comisión presenta una estrategia en dos fases para aplicar esta política. En la primera fase, se pondrían en marcha negociaciones exploratorias con los países vecinos con objeto de valorar su interés y su compromiso en relación con la consolidación de los marcos de coordinación existentes. La finalidad de las negociaciones debería ser velar por que el formato y el contenido de la estructura de cooperación respondan a las necesidades y expectativas de las partes interesadas de la manera más eficaz. En una segunda fase, en función del resultado de las negociaciones exploratorias, la Comisión formularía recomendaciones o propuestas concretas para aplicar la política y el marco o los marcos de coordinación.

En junio de 2007, el Consejo de Ministros de Transporte de la UE acogió con satisfacción la idea de seguir ampliando el concepto de eje y de hacer hincapié en las medidas horizontales; asimismo, pidió a la Comisión que presentara propuestas para la aplicación práctica del concepto de eje y para fortalecer la estructura organizativa y el marco de coordinación de los ejes.

Las negociaciones exploratorias se iniciaron en la primavera de 2007 y ya ha tenido lugar la primera ronda de conversaciones con todos los países y regiones vecinos. Las negociaciones avanzan a buen ritmo y la presente Comunicación informa sobre la marcha de las mismas y expone las conclusiones preliminares. En la región de los Balcanes Occidentales, las negociaciones han culminado con éxito. Por consiguiente, la Comisión va a proponer al Consejo, junto con la presente Comunicación, directrices para la negociación de un tratado constitutivo de una Comunidad del Transporte en la Europa Sudoriental.

2. ORGANIZACIÓN DE LAS NEGOCIACIONES EXPLORATORIAS

Las negociaciones exploratorias se iniciaron en la primavera de 2007 y ya se ha celebrado una primera ronda de reuniones con todos los países vecinos, las áreas y corredores paneuropeos, y otras partes interesadas. Además de varias reuniones a nivel de grupo de trabajo, se han celebrado las siguientes reuniones clave :

- A lo largo del año, ha tenido lugar una serie de reuniones con las áreas y corredores paneuropeos, en particular dos reuniones de sus presidentes y secretarios, la primera en enero y la segunda en octubre de 2007.
- El grupo de trabajo «Estrategias de transporte, infraestructura y asociaciones público-privadas» en el marco del diálogo UE-Rusia en materia de transporte se reunió en dos ocasiones, en Moscú en octubre y en Bruselas en enero de 2008. El grupo de trabajo *ad hoc* sobre problemas de logística, creado para estudiar la situación en la frontera entre la UE y Rusia y para formular recomendaciones sobre cómo mejorar el paso de la misma, finalizó sus trabajos en junio de 2007, bajo la Presidencia alemana de la UE, y transmitió su informe a la Comisión y al Ministerio ruso de Transporte. Estas recomendaciones deben ser ejecutadas ahora por los grupos de trabajo permanentes en el marco del diálogo UE-Rusia. A este respecto, la modernización de las infraestructuras y las medidas de procedimiento recomendadas se utilizarán en el desarrollo del eje septentrional y las cuestiones horizontales.
- Desde marzo de 2007 se han organizado en Bruselas y en Kiev varias rondas de negociaciones, muy fructíferas, en relación con un nuevo acuerdo reforzado con Ucrania, que debe suceder al Acuerdo de Colaboración y Cooperación.

- El Foro Euromediterráneo de Transporte se reunió en mayo de 2007 y aprobó un Plan de acción regional de transporte para el período 2007-2013. Como seguimiento, el grupo de trabajo sobre infraestructura se reunió en noviembre de 2007 para verificar los ejes y actualizar la lista de proyectos de infraestructura. Estas reuniones desembocaron en una conferencia de alto nivel, organizada por la Comisión con el apoyo de la Presidencia portuguesa de la UE, sobre el sistema de transporte mediterráneo. La conferencia se celebró en Lisboa el 3 de diciembre de 2007 y en ella el Vicepresidente Barrot y los ministros de la UE y de los países mediterráneos reconocieron el papel clave del Plan de acción en la ampliación a la región de los principales ejes de las redes de transporte transeuropeas y el acervo comunitario.
- En el marco de la cooperación regional establecida por el Acuerdo multilateral Traceca, se organizaron diversas reuniones: desde reuniones de grupos de trabajo hasta una reunión de la Comisión Intergubernamental los días 13 y 14 de diciembre de 2007 en Astana. En ella se inauguraron oficialmente las negociaciones exploratorias con el mandato de formular propuestas para la Cumbre de 2008 acerca de la posibilidad de construir el futuro marco jurídico e institucional del eje basándose en las estructuras Traceca y la manera de hacerlo, identificando así una nueva base a largo plazo para nuestra cooperación.

3. CONCLUSIONES PRELIMINARES DE LA PRIMERA RONDA DE NEGOCIACIONES

3.1. Firme respaldo al planteamiento de la Comisión

Aunque es preciso seguir debatiendo con todos los países vecinos antes de que la Comisión pueda formular propuestas concretas sobre la manera de reforzar los marcos de coordinación, ya han surgido algunas conclusiones preliminares. En general, las negociaciones han confirmado el respaldo al planteamiento de la Comisión presentado en la Comunicación; en particular, existe un amplio consenso sobre:

- la utilidad del concepto de eje como base para la cooperación entre la UE y los países vecinos;
- la necesidad de no limitarse a medidas relacionadas con las infraestructuras y de vincular en mayor medida el desarrollo de los corredores de transporte y el debate político global;
- la importancia de un marco de coordinación sólido y vinculante, que podría adoptar la forma de un memorándum de acuerdo más vinculante o de un tratado;
- la necesidad de establecer las funciones de dirección de los ejes, conforme a la propuesta de la Comisión (véase recuadro), sobre la base de las estructuras regionales y las secretarías técnicas existentes.

Reuniones ministeriales por eje/ región para adoptar decisiones estratégicas relativas a las modificaciones del eje, de los países y entidades participantes, y de la financiación de la estructura de coordinación.

Comités de dirección regionales, encargados de supervisar la ejecución del eje, compuestos por un representante de alto nivel de cada uno de los países involucrados y con la tarea de elaborar planes directores para el eje, incluida la identificación de los cuellos de botella, las propuestas y una priorización de las medidas.

Todos los comités de dirección regionales deberían reunirse de forma periódica para velar por la aplicación coherente de las medidas acordadas y para ponerse de acuerdo, por ejemplo, sobre métodos comunes de evaluación y supervisión estratégicas y de proyectos.

Además de la preparación de las reuniones ministeriales, los comités de dirección regionales deberían también informar a los subcomités respectivos en el marco de la Política europea de vecindad y asociación, con vistas a incluir las propuestas pertinentes en los planes de acción bilaterales y regionales.

Los comités de dirección regionales podrán decidir la creación de grupos de trabajo u operativos en los que participarían la totalidad o una parte de sus miembros para examinar con más detalle los aspectos técnicos. También organizarían conferencias de donantes y facilitarían la participación de los interlocutores sociales y de otras partes interesadas.

Una Secretaría permanente encargada de prestar apoyo administrativo y técnico. La Secretaría haría el seguimiento de los estudios pertinentes para el eje, prepararía las reuniones de los comités de dirección y las reuniones ministeriales y se encargaría de la logística de estas reuniones.

Los comités de dirección y la Secretaría deberían cooperar con los coordinadores europeos, en particular los designados para las vías navegables y las autopistas del mar o para las redes transeuropeas de transporte (RTE).

3.2. Ajustes del planteamiento

Las negociaciones exploratorias han puesto de manifiesto la necesidad de introducir sólo leves ajustes en el planteamiento propuesto inicialmente por la Comisión. Los ajustes afectan principalmente a la cobertura geográfica y sectorial de todo el ejercicio:

- La cooperación con **Suiza** debería continuar en el marco de las estructuras existentes, bien asentadas en el sector del transporte. Esta cooperación se basa en relaciones bilaterales y en acuerdos entre la UE y Suiza; en particular, los corredores de transporte que conectan Italia con Alemania, Francia y Austria a través de Suiza forman ya parte integrante de la política de las redes transeuropeas de transporte.
- Al hilo de las conclusiones del Consejo de Transportes de junio de 2007, la Comisión reconoce la conveniencia de implicar a los **Estados de Asia Central** en el concepto de eje, a través de su participación en el marco Traceca, ya que, en un mundo cada vez más globalizado, los intercambios comerciales y, por tanto, las redes de transporte, deben tener una perspectiva mundial.

- La extensión de la **iniciativa del Cielo Único Europeo** a las regiones vecinas avanza rápidamente y la Comisión va a solicitar directrices de negociación al Consejo para ampliar el Espacio Aéreo Común de aquí a 2010 a través de nuevos acuerdos globales de aviación con los países vecinos. Por consiguiente, se propone no incluir el sector de la aviación en el planteamiento. Sin embargo, las inversiones en infraestructuras aeroportuarias podrían considerarse una parte de los cuellos de botella potenciales a lo largo de los ejes.
- Se han registrado progresos similares en el desarrollo del **sistema comunitario de navegación por satélite Galileo**. Así pues, la Comisión propone continuar la cooperación en el marco específico de Galileo, sin incluirlo en las estructuras de coordinación previstas para los ejes.

En lo que respecta a la petición del Consejo de combinar la ampliación de los principales ejes de transporte transeuropeos a los países vecinos con las **redes africanas**, la Comisión desea destacar que ya está apoyando el desarrollo de redes y servicios integrados de transporte de ámbito transafricano, que recibió un nuevo impulso en 2007, año de la puesta en marcha de la Asociación entre la UE y África en materia de infraestructura.

4. SITUACIÓN ACTUAL, LOGROS Y PRÓXIMAS ETAPAS

4.1. Áreas y corredores paneuropeos

En las reuniones sobre las áreas y corredores paneuropeos se han examinado las diferencias entre corredores dentro y fuera del territorio de la UE, la cobertura geográfica óptima de un eje, las funciones necesarias de un comité de dirección eficaz y el papel de las medidas horizontales. De la experiencia de primera mano de las Presidencias y Secretarías sobre los puntos fuertes y débiles del funcionamiento de los corredores se han obtenido conocimientos importantes.

Aunque indudablemente el concepto de corredor paneuropeo tiene aspectos positivos, también es evidente que debe revisarse. En particular, la Comisión considera que es esencial establecer una distinción clara entre los corredores que, tras la ampliación, forman parte de las prioridades de las redes transeuropeas de transporte⁶ y los corredores que conectan a la UE con los países vecinos. Al mismo tiempo, es importante integrar adecuadamente las funciones y la valiosa experiencia de los corredores en las estructuras regionales existentes o futuras.

4.2. Autopistas del mar

El grupo de alto nivel identificó las autopistas del mar como uno de los ejes, en pie de igualdad con los cuatro corredores terrestres. Aunque todas estas autopistas tienen características comunes, también presentan diferencias claras que hacen aconsejable un enfoque diferenciado. Estas diferencias estriban tanto en el tipo de cuellos de botella y en la frecuencia y la calidad de los servicios, como en el Derecho internacional aplicable y su grado de aplicación. Por tanto, la Comisión propone que las autopistas del mar se incluyan en el ámbito de competencia de las estructuras regionales que se crearán para los ejes terrestres

⁶ Los corredores paneuropeos I, IV, V, VI y VII están situados ahora en su mayor parte en el territorio de la UE.

correspondientes. En todos los casos, debe garantizarse una estrecha colaboración con el coordinador europeo de las autopistas del mar.

4.3. Eje septentrional

El eje septentrional se inscribe en gran parte en la política de la Dimensión Septentrional de la UE, que incluye a los Estados miembros septentrionales de la UE, Rusia, Noruega e Islandia. La Dimensión Septentrional tiene como objetivo abordar los problemas específicos de desarrollo regional de la Europa Septentrional, por ejemplo la insuficiencia de los medios de transporte y las instalaciones para el paso de fronteras. Las principales organizaciones regionales activas en esta zona son el Consejo de Estados del Mar Báltico (CEMB), el Consejo Euroártico de Barents (CEAB), el Consejo del Ártico (CA) y el Consejo Nórdico de Ministros.

En la declaración política adoptada por la Cumbre sobre la Dimensión Septentrional en noviembre de 2006 se pidió que se examinara la conveniencia de establecer, en el marco de la Dimensión Septentrional, una asociación en materia de transporte y logística con la participación de todos los países afectados por el eje septentrional. El papel propuesto para la asociación consistiría en coordinar los recursos financieros procedentes de las instituciones financieras internacionales, los Gobiernos y el sector privado y destinados a los grandes proyectos de infraestructura de transporte de alcance regional más que local. Tras la reunión de altos funcionarios de la Dimensión Septentrional celebrada en San Petersburgo el 21 de noviembre de 2007, se creó un grupo de trabajo para examinar las posibilidades de establecer la nueva asociación y para debatir su ámbito de actuación y su papel, teniendo también en cuenta la supervisión y la aplicación efectivas del eje septentrional y las autopistas del mar en la región. El grupo entregará su informe en junio de 2008 para su análisis en la reunión ministerial de la Dimensión Septentrional de otoño de 2008.

Si bien en las negociaciones exploratorias se ha acogido con satisfacción la creación del grupo de trabajo, también se ha destacado la importancia de que la asociación forme parte integrante de las estructuras de coordinación que deben crearse para la región del eje septentrional y de que se garantice un planteamiento plenamente coherente, sin solapamientos. En la segunda fase de las negociaciones deberían examinarse más detenidamente los siguientes aspectos:

- El ámbito geográfico de la asociación, de conformidad con los objetivos políticos de la Dimensión Septentrional y la alineación del eje septentrional. Se ha sugerido invitar a Bielorrusia al grupo de trabajo en calidad de observador, para garantizar la continuidad a lo largo de todos los ramales del eje.
- El mandato de la asociación en relación con el tipo de proyectos que deben considerarse, teniendo debidamente en cuenta los progresos y novedades en otros foros en los que se abordan la legislación y las normas pertinentes, también del ámbito aduanero (medidas horizontales), que afectan a los procesos logísticos a lo largo de los ejes.
- La capacidad de la asociación de cumplir las funciones de los comités de dirección regionales o de la Secretaría para la región del eje septentrional y la mejor manera de encajar a la asociación en las estructuras de coordinación y supervisión que se crearán en esta región (véase el recuadro del apartado 3.1).

4.4. Eje central

El acuerdo reforzado que se está negociando actualmente con Ucrania tiene por objeto intensificar la cooperación política en materia de democracia, derechos humanos y Estado de Derecho, establecer una zona de libre comercio profunda y completa, aumentar la eficiencia y la seguridad energéticas, proteger el medio ambiente y consolidar la cooperación en ámbitos fundamentales como el transporte. El establecimiento de una zona de libre comercio, que será parte integrante del acuerdo, se negociará después de que Ucrania haya finalizado su proceso de adhesión a la OMC.

En el sector del transporte, las negociaciones se centrarán en la aplicación de las recomendaciones del grupo de alto nivel, según lo aprobado en la Comunicación de la Comisión, en lo que respecta al eje central, el corredor Traceca y una aproximación más estrecha de la legislación de la UE. La Comisión observa con satisfacción que las negociaciones avanzan a buen ritmo y que cabe esperar resultados concretos durante 2008. En la segunda fase de las negociaciones debe reflexionarse sobre los pormenores de la estructura institucional, en particular por lo que se refiere al comité de dirección multilateral y a la Secretaría. Asimismo, las negociaciones deben examinar las conexiones existentes entre el eje central y el eje septentrional y el eje sudoriental, así como la mejor manera de integrar a la República de Moldova en el planteamiento.

4.5. Eje sudoriental

4.5.1. Red principal de transporte regional en los Balcanes Occidentales

En los Balcanes Occidentales, Croacia y la Antigua República Yugoslava de Macedonia son países candidatos⁷, mientras que Albania, Bosnia y Herzegovina, Montenegro, y Serbia así como Kosovo⁸, son países candidatos potenciales para la adhesión a la UE. La cooperación en el ámbito del transporte y la ampliación del acervo comunitario están por tanto más avanzadas que en las demás regiones.

Los países de los Balcanes Occidentales y la Comisión Europea firmaron en 2004 un memorándum de acuerdo para el desarrollo de una red principal de transporte regional, que pasaría a formar parte de las redes transeuropeas tras la adhesión. En la 3^a reunión anual de ministros, celebrada el 4 de diciembre de 2007, se firmó una adenda al memorándum sobre la apertura del mercado ferroviario y el acceso al mismo, que supuso una nueva aproximación del sector a la aplicación del acervo comunitario en materia de transporte ferroviario, incluida la dimensión social.

Por consiguiente, la Comisión opina que, para beneficiarse plenamente del marco de adhesión, la cooperación en la región de los Balcanes Occidentales debería centrarse en la red regional principal y anima a los países a acelerar la adaptación de su legislación nacional al acervo comunitario en el ámbito del transporte y otros ámbitos pertinentes. Una vez que concluyan con éxito las negociaciones exploratorias, la Comisión va a proponer junto con la presente Comunicación directrices para la negociación de un tratado constitutivo de una

⁷ Las negociaciones de adhesión con Croacia se iniciaron en 2005. En diciembre de 2005, el Consejo Europeo concedió a la Antigua República Yugoslava de Macedonia el estatuto de país candidato; las negociaciones de adhesión aún no han comenzado.

⁸ De conformidad con la Resolución 1244 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de 10 de junio de 1999.

Comunidad del Transporte en la Europa Sudoriental. El objetivo del tratado es establecer un mercado integrado de infraestructuras y transporte terrestre, marítimo y por vías navegables⁹ y adaptar la legislación pertinente al acervo comunitario en la región de los Balcanes Occidentales.

4.5.2. *Ramales a Oriente Próximo, el Cáucaso y Asia Central*

Turquía es también un país candidato y las negociaciones de adhesión se iniciaron en 2005. La evaluación de las necesidades en infraestructuras de transporte (ENIT) está llegando a su fin como primer paso en la definición de la futura red transeuropea de transporte para Turquía. Obviamente, estas negociaciones deben ajustarse al calendario fijado para las negociaciones de adhesión. No obstante, dada la situación geoestratégica de Turquía, punto de intersección entre la UE, el Cáucaso y Asia Central, por una parte, y Oriente Próximo, por otra, la Comisión invita a Turquía a desempeñar un papel clave también en este contexto. Sin modificar la definición del eje, propuso dividir el eje sudoriental en dos ramales, que afectan a Turquía en ambos casos: la conexión entre Turquía y el Cáucaso se abordaría en el marco Traceca, y el ramal a Egipto, en el de las estructuras euromediterráneas, y enlazaría con el eje sudoccidental como parte de los ejes mediterráneos (véase *infra* apartados 4.6 y 4.7, respectivamente).

4.6. Corredor Traceca

De los cinco ejes, el corredor Traceca es el único en el que la cooperación se organiza a través de un acuerdo multilateral firmado por los países interesados¹⁰. Las instituciones creadas en virtud del acuerdo incluyen una Comisión Intergubernamental, integrada por las más altas instancias gubernamentales o sus representantes autorizados, normalmente un viceprimer ministro responsable de Transporte, un ministro de Transporte o de Asuntos Exteriores, y una Secretaría permanente. También se han creado varios grupos de trabajo. En 2006, la Comisión Intergubernamental aprobó una estrategia a largo plazo hasta 2015 y en 2007 adoptó un plan de acción a corto plazo que debe aplicarse de aquí a 2010.

El marco Traceca parece ofrecer un punto de partida idóneo, habida cuenta de su sólida base jurídica, sus instituciones y su estrategia centrada en la aplicación del corredor. Sin embargo, la Comisión Europea considera que las dimensiones institucionales y políticas de Traceca deben reforzarse y modernizarse, en particular para abordar con eficacia el desarrollo de corredores y el debate político global, ahora encuadrados en el proceso de Bakú.

Según lo aprobado en la Comisión Intergubernamental de diciembre de 2007, la segunda fase de las negociaciones exploratorias debería dedicarse específicamente a analizar si es posible construir el futuro marco jurídico e institucional basándose en las estructuras Traceca y la forma de hacerlo, identificando así una nueva base a largo plazo para nuestra cooperación. También es preciso buscar la mejor manera de abordar el proceso de Bakú, puesto que el conjunto renovado de documentos y estructuras debe poder servir eficientemente tanto a los corredores (infraestructura) como a las medidas (horizontales) regionales de aproximación.

⁹ El sector de la aviación ya está cubierto en el marco del Acuerdo sobre el espacio aéreo común europeo.

¹⁰ Los signatarios son: Afganistán, Armenia, Azerbaiyán, Georgia, Kazajstán, Kirguistán, República de Moldova, Tayikistán, Turquía, Ucrania y Uzbekistán, así como los Estados miembros de la UE Rumanía y Bulgaria. Pakistán e Irán han solicitado convertirse en miembros de Traceca.

4.7. Ejes mediterráneos y plan de acción regional de transporte

Desde que se puso en marcha el proceso de Barcelona en 1995, la Comisión ha apoyado activamente el desarrollo de un sistema de transporte integrado en la región mediterránea. Como consecuencia de ello, esta región es probablemente la más avanzada en la ampliación de las redes transeuropeas de transporte.

Las instituciones pertinentes ya existen, entre ellas las conferencias ministeriales, para adoptar decisiones estratégicas, el Foro Euromediterráneo de Transporte, para coordinar enfoques comunes y para desarrollar un sistema de transporte regional integrado, y varios grupos de trabajo, que se ocupan de la infraestructura y las medidas horizontales. El Plan de acción regional de transporte, aprobado por el Foro en mayo de 2007, contribuye notablemente a la aplicación de los ejes principales en la región a través de reformas reglamentarias y toda una gama de medidas horizontales. Además, se ha creado una Secretaría técnica, CETMO, para los países mediterráneos occidentales; sin embargo, no existe una estructura similar en la región mediterránea oriental.

En la Conferencia de Lisboa de 3 de diciembre de 2007, el Vicepresidente Barrot felicitó a los ministros por su implicación activa en el desarrollo y la aplicación de los ejes mediterráneos. Se invitó al Foro y a los grupos de trabajo a continuar su fructífera labor y a abordar los pocos aspectos restantes en la segunda fase de las negociaciones exploratorias. Éstos incluyen la supervisión efectiva de la aplicación de los ejes en la región, la creación de una Secretaría técnica para la región mediterránea oriental y el refuerzo de la coordinación a través de un memorándum de acuerdo o de un acuerdo internacional.

5. CONCLUSIÓN

La primera ronda de negociaciones exploratorias ha demostrado el vivo interés de los países vecinos y otras partes interesadas por una mayor vinculación entre el concepto de eje y el diálogo político más general. Las negociaciones han desembocado en la introducción de ligeros ajustes en las recomendaciones propuestas en la Comunicación *Orientaciones sobre el transporte en Europa y las regiones vecinas*, para tener mejor en cuenta los progresos recientes, en particular en relación con las iniciativas del cielo único europeo y Galileo, así como el desarrollo de las futuras redes transeuropeas de transporte en la región de los Balcanes Occidentales y Turquía.

El marco institucional que propone la Comisión también cuenta con el respaldo de los países vecinos y otras partes interesadas. Todos ellos subrayan la importancia de la cooperación regional a lo largo de un eje y de basarse en los marcos existentes.

En la segunda fase de las negociaciones exploratorias conviene abordar las siguientes cuestiones, además de los temas específicos del eje planteados en los capítulos anteriores:

- Debe buscarse un compromiso firme de los países vecinos respecto a la forma de reforzar la cooperación.
- Debe alcanzarse un acuerdo con las estructuras regionales existentes sobre nuevas tareas que garanticen la supervisión efectiva de los ejes.
- Debe decidirse la creación o la puesta a punto de estructuras regionales para los ejes, en caso de que no existan.

La Comisión ha programado ya una serie de reuniones para la primavera de 2008. En septiembre de ese mismo año presentará un segundo informe provisional sobre las negociaciones exploratorias, incluida, si procede, una recomendación al Consejo para entablar negociaciones, y una evaluación de las necesidades financieras, sin perjuicio del marco financiero plurianual del ámbito político de que se trate.