



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 7.7.2011
COM(2011) 415 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO
EUROPEO**

**La UE y sus regiones vecinas: un planteamiento renovado de la cooperación en materia
de transportes**

1. INTRODUCCIÓN

Objetivo

El transporte contribuye de manera significativa a la prosperidad de Europa. Hace posible que los bienes se distribuyan con eficiencia y que los ciudadanos viajen con libertad. La UE es un socio político y económico fundamental de los países de las regiones vecinas. El refuerzo de la cooperación en el sector de los transportes puede contribuir decisivamente a hacer que nuestros vecinos sean económicamente más fuertes y políticamente más estables. Los ciudadanos y las empresas de la UE y de las regiones vecinas son los beneficiarios directos de la mejora de la cooperación en el transporte, que tiene por objeto reducir el tiempo y los recursos que se invierten en el transporte de bienes y de pasajeros. Una mayor integración de los mercados puede ayudar también a crear nuevas oportunidades comerciales para las empresas, tanto en la UE como en las regiones vecinas.

En la presente Comunicación se expone una cooperación renovada en política de transportes con las regiones vecinas de la UE, basada en la Comunicación de 2007 de la Comisión¹, que se centró en aspectos relacionados con las infraestructuras. Esta cooperación abarca tanto la Política Europea de Vecindad (PEV)² como los países de la ampliación³, con atención prioritaria para los países de la PEV. El alto nivel de cooperación en materia de transporte ya alcanzado con los países de la ampliación puede servir de modelo para mejorar las conexiones de transporte con otras regiones vecinas⁴.

La Comisión ha revisado recientemente la PEV, el marco político único para las relaciones de la UE con sus países asociados vecinos⁵, y ha propuesto una **nueva respuesta a una vecindad cambiante**. De acuerdo con esta respuesta, la cooperación en materia de transporte se adaptará a las necesidades concretas de cada subregión. La UE aplicará un nivel mayor de diferenciación en el sector de los transportes en función de la ambición de cada país y de su disposición a integrarse más estrechamente con la UE. El apoyo de la UE, ya sea en forma de financiación para conexiones de infraestructuras o de mayor acceso a los mercados, estará condicionado a los progresos que se realicen en los países vecinos.

Contexto político

Con la entrada en vigor del Tratado de Lisboa, la UE se ha comprometido a desarrollar una relación especial con los países vecinos (artículo 8 del TUE). En el Tratado se establece asimismo que la Unión podrá decidir cooperar con terceros países para el fomento de proyectos de interés común y para garantizar la interoperabilidad de las redes (artículo 171, apartado 3, del TFUE).

¹ Ampliación de los principales ejes de transporte transeuropeos a los países vecinos, COM(2007) 32 de 31.1.2007.

² Países orientales incluidos en la PEV: Armenia, Azerbaiyán, Belarús, Georgia, Moldova y Ucrania; países meridionales incluidos en la PEV: Argelia, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Libia, Marruecos, Territorio Palestino Ocupado, Siria y Túnez.

³ Países candidatos: Croacia, Antigua República Yugoslava de Macedonia y Turquía. Candidatos potenciales: Albania, Bosnia y Herzegovina, Serbia y Kosovo (de acuerdo con la resolución 1244/99 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas).

⁴ La presente Comunicación no se refiere a Islandia, Noruega, Rusia y Suiza.

⁵ COM(2011) 303 de 25.5.2011.

En la **Estrategia Europa 2020** se concede importancia al despliegue de los aspectos externos de nuestras políticas internas para fomentar el crecimiento económico de la UE. Esto se aplica especialmente a las políticas de transporte, ya que unos pasos fronterizos eficientes, unas conexiones más cortas y más rápidas y la liberalización de los mercados facilitan el movimiento de bienes y de personas a través de las fronteras de la UE.

En marzo de 2011, la Comisión adoptó una **Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible**⁶, con el fin de aumentar la movilidad y de potenciar el crecimiento y el empleo. Como parte de esta hoja de ruta, la Comisión propuso ampliar la política de transporte e infraestructuras de la UE a nuestros vecinos inmediatos y abrir los mercados de servicios en el sector de los transportes en países terceros.

La Comisión está **revisando** actualmente la **política de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-Transporte)**, entre cuyos objetivos figura también el de mejorar la conexión de la RTE-Transporte con las redes de infraestructuras de los países vecinos.

Asimismo, la UE ha aplicado **estrategias macrorregionales**, como la Estrategia de la UE para la Región del Danubio⁷, que tratan de mejorar la movilidad entre las regiones y que incluyen algunos países de las regiones vecinas.

2. UNA MAYOR INTEGRACIÓN DE LOS MERCADOS PARA LOGRAR CONEXIONES MÁS RÁPIDAS Y MÁS BARATAS

Una mayor integración entre los mercados de transporte de la UE y los de los países de la ampliación y de la PEV puede **hacer que las conexiones de transporte sean más rápidas, más baratas y más eficientes**, para beneficio de los ciudadanos y de las empresas. Las perspectivas de una mayor integración de los mercados dependerán de la capacidad y la disposición de los países vecinos para avanzar hacia normas equivalentes a las aplicadas en la UE en ámbitos como la seguridad, la protección, la defensa del medio ambiente, y la salud y la seguridad de los trabajadores. En la presente Comunicación se describen medidas a corto y a largo plazo en todos los modos de transporte —por carretera, ferroviario, aéreo, marítimo y de navegación interior— para enlazar los sistemas de transporte de la UE y de sus vecinos.

La labor de integrar más estrechamente el mercado de los transportes ha comenzado como parte de las negociaciones en curso sobre los Acuerdos de Asociación con los países de la Asociación Oriental⁸. El objetivo de estos Acuerdos es el establecimiento de una zona de libre comercio con la UE. En la vecindad meridional de la UE, el objetivo a más largo plazo es completar la zona euromediterránea de libre comercio. Como parte de la estrategia de ampliación y en el contexto de las negociaciones de adhesión, la UE ayuda a los países de ampliación en su adaptación al acervo de la UE, con el fin de crear las condiciones adecuadas para la integración de los mercados de transporte. Por ejemplo, en el proyecto de Tratado constitutivo de una Comunidad de Transportes con los Balcanes Occidentales se prevé una

⁶ Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte, COM(2011) 144 de 28.3.2011.

⁷ Entre los objetivos de la estrategia figura el de mejorar las interconexiones entre ocho Estados miembros y seis países vecinos (Bosnia y Herzegovina, Croacia, Moldova, Montenegro, Serbia y Ucrania), COM(2010) 715 de 8.12.2010.

⁸ No hay negociaciones en curso con Belarús. La Asociación Oriental se pudo en marcha en 2009 para profundizar las relaciones de la UE con Armenia, Azerbaiyán, Belarús, Georgia, Moldova y Ucrania.

integración progresiva de los mercados, basada en el acervo de la UE, en los ámbitos de la seguridad, la protección, la defensa del medio ambiente y los asuntos sociales.

2.1. Transporte aéreo

En el sector del transporte aéreo, el aumento de la integración con los vecinos de la UE está guiado por el objetivo de crear una **Zona Europea Común de Aviación (ZECA)** que abarcaría a mil millones de personas en la UE y en todos los países vecinos de sus fronteras meridional y oriental⁹. Puesto que la mayoría de los países de la PEV se encuentran al otro lado del mar con respecto a la UE o a una distancia considerable de las capitales de sus Estados miembros, los viajes en avión tienen una importancia fundamental en el transporte de pasajeros. En el periodo 2004-2009, el crecimiento anual del número de pasajeros de transporte aéreo entre la UE y los países vecinos meridionales fue en promedio del 6,7 %, y del 11,6 % entre la UE y los países vecinos orientales. En el Sur, Marruecos forma parte ya de la ZECA y su transporte aéreo de pasajeros con origen o destino en la UE registra un crecimiento medio anual del 14,6 %. En la región oriental, el mayor tránsito de pasajeros se registró entre Ucrania y la UE (2,7 millones de 3,5 millones de pasajeros en 2009)¹⁰.

Con la política de la ZECA se trata de permitir una apertura gradual de los mercados entre la UE y sus vecinos vinculada a una convergencia normativa mediante la aplicación gradual de las normas de la UE, para ofrecer nuevas oportunidades a los operadores y una más amplia posibilidad de elección a los consumidores. El proceso de apertura de los mercados y el de convergencia normativa se producen de forma paralela, para promover una competencia leal así como la aplicación de las normas de la UE en materia de seguridad, protección y defensa del medio ambiente, entre otras. La ZECA se lleva a efecto mediante **acuerdos globales de servicios aéreos** que promueven las relaciones económicas, comerciales y turísticas generales.

Un acuerdo global de aviación puede empezar a negociarse una vez que el país vecino ha demostrado que conoce bien las condiciones y que está claramente comprometido a cumplir las obligaciones que implica la incorporación a la ZECA.

La UE ha celebrado ya este tipo de acuerdos con los Balcanes Occidentales, Georgia, Jordania y Marruecos. Se están negociando acuerdos similares con Israel, Líbano y Ucrania, y se prevé entablar negociaciones con Túnez en un futuro próximo. La Comisión tiene también un mandato para negociar un acuerdo similar con Argelia. Además, ha propuesto un mandato para negociar con Moldova y quiere hacer lo mismo con Azerbaiyán. Según sean el interés y la preparación de los restantes países vecinos, la Comisión propondrá la negociación de acuerdos similares.

Los acuerdos celebrados con los países de la PEV son bilaterales, mientras que el acuerdo con los Balcanes Occidentales es multilateral. Este acuerdo multilateral es de mayor alcance que los bilaterales, por ejemplo, al disponer la aplicación directa en estos países de las sentencias del Tribunal de Justicia Europeo que son pertinentes para el transporte aéreo.

Con miras a incrementar la integración regional, el siguiente paso será desarrollar sendos acuerdos multilaterales para las regiones meridional y oriental de la PEV. En última instancia, el objetivo a largo plazo es integrar todas las regiones y la UE en una sola ZECA.

⁹ Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte.

¹⁰ Eurostat.

El **cielo único europeo**, actualmente en construcción, se ampliará también a los vecinos de la UE. El reconocimiento del Derecho de la UE y el principio de designación de la UE son requisitos previos mínimos para ello. El cielo único europeo mejorará la seguridad y reducirá los retrasos, los costes y las emisiones. Como parte del planteamiento gradual para su establecimiento, los países vecinos de la UE están tratando de formar o unir bloques funcionales de espacio aéreo con los Estados miembros de la UE. Para diciembre de 2012, los Estados miembros de la UE deberían haber constituido nueve bloques funcionales de espacio aéreo, que implicarían la planificación y la racionalización conjuntas de su espacio aéreo y sus rutas aéreas a fin de responder mejor a las necesidades del tráfico aéreo.

En los Balcanes Occidentales, Bosnia y Herzegovina y Croacia forman parte de la iniciativa del bloque de espacio aéreo funcional centroeuropeo. En cuanto a los demás países interesados, Albania, Egipto y Túnez tienen categoría de socios, mientras que Jordania y Líbano son Estados observadores en el contexto de la iniciativa del bloque de espacio aéreo funcional «Blue Med». Se espera que otros países vecinos se unan a bloques funcionales de espacio aéreo similares para completar el cielo único europeo.

Varios países vecinos son ya partes contratantes en la **Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea** (Eurocontrol)¹¹. Como tales, participan en el trabajo de Eurocontrol y se benefician de sus servicios. Los Estados no miembros pueden beneficiarse de algunos servicios de Eurocontrol si lo solicitan y previa celebración de acuerdos con esta organización¹². La cooperación con los países vecinos de la UE está encaminada a que adopten en Eurocontrol posiciones acordes con las de la UE.

Varios países de la PEV son ya beneficiarios del Programa de Investigación sobre **Gestión del Tránsito Aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo** (SESAR), que tiene por objeto modernizar las infraestructuras de control del tránsito aéreo en Europa. La UE puede ampliar esta ayuda a otros países de la PEV que están intentando modernizar sus sistemas de gestión del tránsito aéreo.

Mejorar la **protección del transporte aéreo** en las regiones vecinas es de importancia clave para la UE. Las normas internacionales de protección de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) deben aplicarse rigurosamente¹³. La UE trabaja ya con los países vecinos para incrementar su capacidad de cumplir esas obligaciones internacionales. Puede ayudar a lograr el cumplimiento de estas obligaciones compartiendo información sobre la elaboración de programas nacionales de protección de la aviación civil y sobre mejores prácticas de aplicación de medidas de protección de la aviación y control de la calidad de estas medidas. La convergencia normativa en la región, por encima de las normas nacionales, puede facilitarse mejorando el conocimiento y la aplicación de las disposiciones sobre protección de la aviación de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y de los principios establecidos en el Derecho primario de la UE.

Garantizar un alto nivel de **seguridad de la aviación** es una prioridad fundamental de la política de transportes de la UE. Los países vecinos que han firmado acuerdos globales de servicios aéreos con la UE pueden participar también en los trabajos de la Agencia Europea

¹¹ Albania, Armenia, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Antigua República Yugoslava de Macedonia, Moldova, Montenegro, Turquía, Serbia y Ucrania.

¹² A saber, el Servicio Central de Tarifas de Ruta (CRCO), la Unidad Central de Gestión de Afluencia (CFMU) y la base de datos europea de gestión del tránsito aéreo (EAD).

¹³ Anexo 17 sobre protección de la aviación del Convenio de Chicago.

de Seguridad Aérea (AESA). Además, cualquier Estado europeo signatario de la OACI puede participar en los trabajos de la AESA con arreglo a un acuerdo específico por el cual adopte y aplique las normas de seguridad aérea de la UE¹⁴.

La Comisión y la AESA han propuesto recientemente la creación de una unidad dentro de la AESA para cooperar con algunos países de la vecindad meridional (Israel, Jordania, Líbano, Marruecos y Túnez). Con ello se tratará de armonizar las normas y los procedimientos de seguridad aérea entre la UE y esos países. Además, se promoverá una cooperación similar para incrementar la seguridad de la aviación en los países de la PEV oriental.

Acciones propuestas

A corto plazo (hasta 2013)

- Concluir las negociaciones en curso para la celebración de acuerdos globales de servicios aéreos y ampliar las negociaciones sobre este tipo de acuerdos a otros países vecinos interesados, una vez que estén preparados.
- Seguir ayudando a los países vecinos para que modernicen sus sistemas de gestión del tránsito aéreo (SESAR) y ofrecer esta ayuda a otros países interesados.
- Proporcionar información, orientación y asistencia técnica a los países vecinos para que se incorporen a alguno de los bloques funcionales de espacio aéreo europeos.
- Prestar asistencia a los países vecinos para que cumplan las normas internacionales y europeas de protección de la aviación.
- Cooperar con los vecinos de la UE para que adopten en Eurocontrol posiciones acordes con las de la UE.
- Ayudar a los países vecinos a alcanzar niveles de seguridad de la aviación equiparables a los de la UE y los adoptados internacionalmente.

A más largo plazo

- Consolidar los acuerdos de aviación existentes con los países orientales y meridionales de la PEV a fin de completar la ZECA.
- Extender a los países orientales y los países meridionales de la PEV todavía no incluidos la cooperación en materia de seguridad de la aviación que se lleva a cabo en la AESA.
- Integrar plenamente a los países vecinos en el cielo único europeo.

2.2. Transporte marítimo y navegación interior

En términos de tonelaje, el 90 % de los transportes de mercancías entre la UE y el resto del mundo se realizan por mar. El transporte marítimo se entiende como una navegación de calidad y competitiva que ofrece buenas prestaciones en cuanto a respeto del medio ambiente,

¹⁴ Artículo 66 del Reglamento 216/2008.

seguridad y protección. Este ámbito es de interés común para la UE y sus países vecinos, que comparten mares regionales.

En el proyecto de Tratado constitutivo de una Comunidad de Transportes con los Balcanes Occidentales se prevé cooperar con miras a lograr la convergencia con las normas y las políticas marítimas de la UE. La UE seguirá promoviendo la **liberalización** de los servicios de transporte marítimo para igualar las condiciones de actuación con los países vecinos. En concreto, este es el propósito de los esfuerzos en curso para crear una zona de libre comercio en el Mediterráneo que incluya la libertad de prestar servicios de transporte marítimo.

La UE promueve sus propios requisitos en cuanto a **seguridad y protección del transporte marítimo y protección del medio ambiente**, así como los adoptados internacionalmente. Para igualar las condiciones de actuación en los mares que bordean la UE, es importante que los países de su vecindad ratifiquen y apliquen adecuadamente los convenios internacionales de seguridad y protección de la navegación marítima, así como las condiciones sociales y medioambientales, aproximándose a las normas de la UE. La Comisión ofrece asistencia técnica con este fin. Asimismo, la UE promueve la cooperación activa con los países vecinos bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Los bajos niveles de seguridad y protección y de las normas medioambientales y sociales, el dumping fiscal y las prácticas discriminatorias de tarificación por el uso de las conexiones interiores en los países vecinos pueden falsear la competencia. La cooperación con los países vecinos trata de evitar este falseamiento potencial estableciendo normas similares. Las empresas de la UE se benefician directamente de este planteamiento.

Para mejorar **la seguridad y la protección del transporte marítimo**, así como la protección del medio ambiente, la UE seguirá proporcionando asistencia técnica a los países vecinos en el marco de los proyectos regionales SAFEMED, en el Sur, y SASEPOL, en el Este. Además, la UE está debatiendo la propuesta de la Comisión de ampliar el mandato de la Agencia Europea de seguridad Marítima (AESM) para proporcionar asistencia técnica a los países de la PEV.

Para seguir mejorando la seguridad y la protección del transporte marítimo y la respuesta a los incidentes en el mar, la Comisión promoverá la participación de los países vecinos en el sistema de seguimiento del tráfico marítimo dirigido por la AESM y la adquisición por estos países de la infraestructura de vigilancia marítima necesaria para esa participación. Además, para responder mejor a las descargas ilegales de buques y detectar los contaminantes en las aguas, la Comisión promoverá la participación de los países vecinos en el servicio de satélite CleanSeaNet gestionado por la AESM. CleanSeaNet ofrece ya a todos los Estados miembros de la UE y países candidatos que tienen litoral, así como a Islandia y Noruega, un servicio casi en tiempo real de detección de vertidos de petróleo en el mar mediante el análisis de imágenes de satélite.

En términos generales, los países vecinos de la UE no cumplen todas sus obligaciones como **Estados de pabellón**. De acuerdo con lo establecido en el Memorando de Acuerdo de París sobre el Control del Estado del Puerto, la referencia más importante de la actuación de los Estados de pabellón, Azerbaiyán, Argelia, Túnez y Marruecos están en la lista gris, y Ucrania, Georgia, Moldova, Albania, Líbano, Libia, Siria y Egipto, en la lista negra.

Para mejorar el cumplimiento de sus obligaciones como Estado de pabellón, se anima a los países vecinos que están en la lista negra a que consideren las ventajas de solicitar su

incorporación al sistema de auditorías de los Estados miembros de la OMI. Las auditorías de la OMI, actualmente voluntarias, serán obligatorias a partir de 2014. La UE seguirá ayudando a sus vecinos para que mejoren su actuación como Estados de pabellón.

El **espacio europeo de transporte marítimo** sin barreras se convertirá, a largo plazo, en un «**cinturón azul**» de libre circulación de la navegación marítima en Europa y alrededor de ella. El objetivo es simplificar las formalidades que deben cumplir los buques que viajan entre puertos de la UE, en concreto, mediante la implantación de sistemas electrónicos para el intercambio de datos entre los buques y la costa. De acuerdo con el concepto de «cinturón azul», el objetivo de la cooperación con los países vecinos es simplificar los procedimientos administrativos del **transporte marítimo de corta distancia**, crear una ventanilla administrativa única para las formalidades portuarias y garantizar la interoperabilidad de los sistemas de información.

Los **marinos** de los países vecinos que cumplen las normas internacionales aplicables (Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar) pueden trabajar en buques de la UE. A petición de los Estados miembros de la UE y con el apoyo de la AESM, la Comisión evalúa los procedimientos de certificación de los marinos y los centros de formación de los países vecinos. La UE ha reconocido a la mayoría de los países vecinos¹⁵. La Comisión seguirá prestándoles asistencia técnica para mejorar la formación de los marinos.

Como contribución a un planteamiento más estratégico de los asuntos marítimos mediante la cooperación entre todos los sectores, incluido el transporte, en el Mediterráneo, la Comisión, junto con la OMI y el BEI, ha puesto en marcha un proyecto para determinar acciones piloto de mejora de la cooperación entre los agentes del sector marítimo en los ámbitos de la seguridad y la vigilancia marítimas, los aspectos sociales, así como la formación y las inversiones en infraestructuras marítimas.

El objetivo de la política de **navegación interior** de la UE es lograr un transporte fluvial eficiente y sostenible. Es importante que los países vecinos de la UE apliquen los convenios internacionales pertinentes para asegurar la equivalencia con los niveles de seguridad de la navegación interior vigentes en la UE, así como con sus condiciones medioambientales y sociales. La Comisión ayudará a los países vecinos a alcanzar estos objetivos.

A fin de promover la seguridad, la eficiencia y el intercambio de datos, la Comisión cooperará con los países vecinos pertinentes en el marco de los **servicios de información fluvial**.

Por lo que respecta a la navegación en el Danubio, la **Estrategia de la UE para la Región del Danubio** propone acciones encaminadas a explotar plenamente el potencial comercial de la navegación interior en la región, que incluye a cinco países vecinos: Bosnia y Herzegovina, Croacia, Moldova, Serbia y Ucrania. La Comisión apoya la modernización de la Comisión del Danubio como parte del Convenio de Belgrado revisado. El texto de ese Convenio, al que la Comisión ha negociado la adhesión de la UE, ha sido acordado aunque está pendiente de firma. La Comisión anima a los dos Estados signatarios a resolver la controversia.

Acciones propuestas

¹⁵ La UE ha reconocido ya a Argelia, Croacia, Irán, Israel, Túnez, Turquía y Ucrania. Otros países están siendo evaluados; en concreto, Azerbaiyán, Egipto, Jordania y Marruecos. En 2010 se retiró el reconocimiento de Georgia.

A corto plazo (hasta 2013)

- Ayudar a los países vecinos a mejorar su actuación como Estados de pabellón y a cumplir las normas de seguridad y protección y las normas sociales.
- Ampliar el mandato de la AESM para proporcionar asistencia técnica a los países vecinos.
- Promover la participación de los países vecinos en SafeSeaNet y CleanSeaNet.
- Trabajar con los países vecinos para simplificar los procedimientos aplicables al transporte marítimo de corta distancia de acuerdo con la idea del espacio europeo de transporte marítimo y el concepto de «cinturón azul».
- Ayudar a los países vecinos a alcanzar niveles de navegación interior equiparables a los de la UE y los adoptados internacionalmente.
- Promover activamente el relanzamiento del proceso de modernización de la Comisión del Danubio.

A más largo plazo

- Promover una mayor integración de los países vecinos en el «cinturón azul» de libre circulación marítima en Europa y alrededor de ella.

2.3. Transporte por carretera

El transporte por carretera desempeña un papel fundamental en los intercambios comerciales con aquellos países vecinos con los que la UE comparte una frontera terrestre. Sin embargo, los engorrosos procedimientos administrativos en los **pasos fronterizos** siguen siendo un obstáculo para una circulación eficiente de las mercancías entre la UE y sus vecinos del Este. En promedio, el 40 % del tiempo total de transporte¹⁶ se pierde en las fronteras debido a las discrepancias en los procedimientos administrativos. Por lo tanto, facilitar los procedimientos de los pasos fronterizos es primordial para estimular el comercio reduciendo tiempo y costes.

La Comisión ha planificado marcos estratégicos de **cooperación aduanera** con Belarús, Moldova y Ucrania para facilitar el comercio, y al mismo tiempo proteger a los ciudadanos en la frontera oriental de la UE, mediante una serie de acciones prioritarias. En concreto, se trata de acciones para establecer vías comerciales seguras y rápidas, gestionar los riesgos y combatir el fraude, así como para apoyar la modernización de las infraestructuras y los procedimientos aduaneros.

Los bajos niveles de **seguridad vial** en los países vecinos son un motivo de preocupación directa para la UE. Mejorar la seguridad vial mediante formación, intercambio de mejores prácticas, sensibilización y promoción de una infraestructura vial más segura, incluida la seguridad de los aparcamientos, constituye una prioridad para la cooperación de la UE con las regiones vecinas. La Comisión investigará la posibilidad de ampliar a los países vecinos los servicios comunes de sistemas de transporte inteligentes implantados en la UE (por ejemplo, la eCall¹⁷). La mortalidad por lesiones causadas en accidentes de tráfico es en la mayoría de los países de la Asociación Oriental (21,5 por 100 000 personas en Ucrania, 16,8 en Georgia,

¹⁶ Valoración de la Unión Internacional de Transportes por Carretera.

¹⁷ «Reconducir la iniciativa eCall – Plan de acción (Tercera Comunicación sobre eSafety)», COM(2006) 723.

15,1 en Moldova) considerablemente más alta que la media europea (6,1 por 100 000 personas)¹⁸. Lo mismo se aplica a los países meridionales de la PEV.

Para nivelar las condiciones de actuación en el mercado mundial del automóvil, es importante que los países vecinos ratifiquen y apliquen las normas internacionales y de la UE en materia de **seguridad de los vehículos y comportamiento medioambiental**¹⁹. La UE promueve una cooperación activa al respecto con los países vecinos en el marco de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

Los **servicios de transporte por carretera** siguen siendo importantes para asegurar una cadena transfronteriza de suministros industriales eficaz, especialmente en las distancias cortas. A diferencia del sector del transporte aéreo, en el que la UE y sus países vecinos han avanzado hacia la apertura de los mercados, tan solo se han dado pasos modestos para liberalizar el acceso mutuo al mercado del transporte por carretera. La mayoría de los Estados miembros de la UE tienen acuerdos bilaterales de transporte por carretera con terceros países vecinos. Esos acuerdos garantizan un acceso mutuo a los mercados basado en cuotas. A nivel multilateral, también asigna cuotas el Foro Internacional del Transporte (antigua CEMT), aunque estas representan solo el 5 % de las operaciones totales.

Varios países vecinos han manifestado su interés en tener mayor **acceso a los mercados del transporte por carretera** de la UE. La Unión debe ejercer su competencia externa en este ámbito para promover una mayor integración con los mercados de estos países, teniendo igualmente en cuenta los aspectos de seguridad, protección, medio ambiente y las cuestiones sociales pertinentes. El objetivo principal de esta iniciativa sería eliminar gradualmente las restricciones cuantitativas a cambio de la aplicación de normas que garanticen la calidad de los servicios de transporte por carretera entre la Unión y los países vecinos, que es una idea no incluida en los actuales regímenes bilaterales. En el proyecto de Tratado constitutivo de una Comunidad de Transportes con los Balcanes Occidentales se prevén una serie de permisos de la UE que autorizan el acceso de los camiones al mercado del transporte por carretera.

Para que en la UE y en los países vecinos el transporte por carretera se atenga a normas similares, es importante que la aplicación del tacógrafo digital en los países vecinos se ajuste a los requisitos del Acuerdo de las Naciones Unidas sobre los tiempos de conducción y de descanso en los transportes internacionales por carretera (AETR²⁰). Todos los países no miembros de la UE que son partes contratantes en el AETR (todos los de la Asociación Oriental excepto Georgia) estaban legalmente obligados a introducir el tacógrafo digital en los vehículos de nueva matriculación a partir de 2010. La UE ha ayudado a los países orientales de la PEV a extender la utilización de los tacógrafos digitales. Para que las normas sociales de la UE en el sector del transporte por carretera se ajusten plenamente a las disposiciones del AETR, la Comisión quiere solicitar un mandato para que la UE se convierta en parte contratante en este Acuerdo.

¹⁸ Los datos sobre los países de la PEV están tomados del informe del Banco Mundial *Confronting "Death on Wheels" Making Roads Safe in Europe and Central Asia* (No. 51667-ECA, noviembre de 2009); los datos sobre los Estados miembros están tomados de CARE, Banco de datos europeo sobre los accidentes de circulación en carretera.

¹⁹ Establecidas por el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU).

²⁰ Acuerdo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera.

Los **servicios de transporte de pasajeros por carretera** contribuyen a la movilidad de los ciudadanos europeos y a la llegada de turistas. La cooperación con los países vecinos en este sector puede facilitar el transporte de pasajeros en autobús o autocar simplificando los procedimientos de autorización de las líneas de autobús y autocar, y armonizando el nivel de calidad y seguridad de los servicios.

A este respecto, debería ampliarse el ámbito de aplicación del Acuerdo Interbús²¹ para que regule, no solo el transporte discrecional internacional de viajeros en autocar y autobús, sino también el transporte regular, y para hacerlo extensivo a los países vecinos que estén interesados adherirse a él.

Acciones propuestas

A corto plazo (hasta 2013)

- Ayudar a las partes contratantes en el Acuerdo AETR a extender la utilización del tacógrafo digital.
- Ayudar a los países vecinos a planificar y ejecutar medidas que incrementen la seguridad vial.
- Estudiar las repercusiones de la liberalización gradual del mercado de los transportes por carretera con determinados países vecinos.
- Reforzar la cooperación aduanera con Belarús, Moldova y Ucrania para facilitar los pasos fronterizos.
- Solicitar un mandato para que la UE se convierta en parte contratante en el Acuerdo AETR.

A más largo plazo

- Ampliar el ámbito de aplicación del Acuerdo Interbús para que regule también el transporte regular internacional de viajeros en autocar y autobús y para hacerlo extensivo a los países de la PEV.

2.4. Transporte ferroviario

Los movimientos más importantes de transporte de mercancías por ferrocarril entre la UE y sus países vecinos se producen en dirección Este-Oeste. En el último decenio, ha aumentado un 7 % el volumen del transporte de mercancías por ferrocarril entre la UE y sus vecinos inmediatos del Este (Belarús, Moldova y Ucrania). Se prevé un crecimiento de hasta el 40 % de la demanda de este tipo de transporte con los vecinos orientales de la UE para 2020²².

En la UE, el mercado está completamente liberalizado desde 2007 para el transporte de mercancías por ferrocarril, y desde enero de 2010 para los servicios internacionales de transporte de pasajeros. La apertura del mercado del transporte de mercancías por ferrocarril ha permitido que se incorporen a él nuevas empresas y ha traído consigo una bajada de los precios y un aumento inicial de los volúmenes pese a los efectos de la crisis económica. El

²¹ Acuerdo sobre el transporte discrecional internacional de viajeros en autocar y autobús.

²² Informe sobre «*Situation and perspectives of the rail market*», realizado por la Comisión en 2010.

fortalecimiento de la cooperación en este tipo de transporte con los países vecinos de la UE podría dar un nuevo impulso al sector del ferrocarril.

El **transporte de mercancías por ferrocarril** podría ofrecer una ventaja competitiva con respecto a otros modos de transporte en los largos corredores euro-asiáticos, aunque se ve afectado negativamente por obstáculos físicos y de otros tipos. Los movimientos de mercancías entre la UE y Belarús, Ucrania y Moldova, que han aumentado en los últimos años, seguirán siendo importantes para centrar la futura cooperación en cuestiones clave como la mejora de las infraestructuras y los procedimientos de paso fronterizo, en las que se debe avanzar para no comprometer el futuro crecimiento de los volúmenes de transporte de mercancías. Unos sistemas de tarificación justos, no discriminatorios, transparentes y eficientes para el uso de las infraestructuras ferroviarias a lo largo de los corredores entre la UE, sus vecinos orientales y Asia son necesarios para explotar todo el potencial de tráfico ferroviario de mercancías. La Comisión fomenta la cooperación regional sobre esta cuestión. Entre las barreras físicas al crecimiento del comercio y del transporte de mercancías figuran también la falta de sistemas ferroviarios interoperables, las tecnologías insuficientes y las malas condiciones del material rodante. La eficiencia del **transporte de pasajeros** por ferrocarril puede incrementarse mejorando la cooperación en los pasos fronterizos, sin que sean necesarias cuantiosas inversiones en infraestructuras.

Es necesario tomar medidas para reducir todo lo posible los efectos de una importante **barrera técnica** al comercio, a saber, la diferencia del ancho de vía utilizado en Belarús, Moldova y Ucrania (1 520 mm) y el ancho de vía estándar utilizado en la mayor parte de la UE (1 435 mm). Esta diferencia ocasiona demoras y ralentiza la circulación del transporte, tanto de mercancías como de pasajeros. Como primer paso, el sistema de ancho de vía 1 520/1 524 mm debe especificarse en las normas desarrolladas por la Agencia Ferroviaria Europea (AFE). Esto crearía una base adecuada para que toda la industria suministrara sistemas y productos de conformidad con esas normas. Para que esto sea posible, la UE seguirá promoviendo la cooperación técnica con los países de la Organización para la Cooperación Ferroviaria²³ a través de la AFE. Con el fin de fortalecer la cooperación con los países de la vecindad meridional, la AFE está recurriendo a la participación de expertos independientes de Argelia, Marruecos y Túnez para trabajar en cuestiones de interoperabilidad.

Un segundo paso sería estudiar prácticas de **transbordo** (de 1 520 mm a 1 435 mm y viceversa) e intentar mejorarlas, en concreto mediante la investigación. Con este fin, se puede cooperar de diferentes formas para ayudar a los países vecinos a cumplir las normas de la UE. Una cooperación más estrecha ayudará a incrementar la interoperabilidad, a nivelar las condiciones de seguridad y a preparar el terreno para una posible apertura de los mercados en el futuro. En el proyecto negociado de Tratado constitutivo de una Comunidad de Transportes con los Balcanes Occidentales se prevé la liberalización del mercado del transporte ferroviario de pasajeros y de mercancías para los operadores tanto de la UE como del sureste de Europa.

Para asegurar la interoperabilidad y la seguridad de las redes ferroviarias en la UE y en sus países vecinos, la UE está promoviendo también la implantación del **Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo** (ERTMS) en los países de su vecindad. Además de

²³ De los países de la PEV, Azerbaiyán, Belarús, Georgia, Moldova y Ucrania son miembros de la Organización para la Cooperación Ferroviaria; de los Estados miembros de la UE, lo son Bulgaria, la República Checa, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Polonia, Eslovaquia y Rumanía.

proporcionar un sistema que facilita el tráfico ferroviario a un menor coste, otra ventaja del Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo es la disponibilidad de una gama más amplia de proveedores de productos, lo cual da mayores posibilidades de elección a las administraciones públicas, los operadores ferroviarios y los gestores de las infraestructuras.

En los países vecinos de la UE, deben proseguir las reformas encaminadas a aproximar el sector ferroviario de esos países a las **normas** de la UE (en cuanto a seguridad, protección, medio ambiente, aspectos sociales e interoperabilidad). Esto no solo beneficiaría al transporte de pasajeros y de mercancías, sino que además atraería más inversión al sector ferroviario. Para las empresas de la UE, la gran demanda de modernización del material rodante en los países vecinos crea nuevas oportunidades de mercado. Las reformas son también un requisito previo para cualquier apertura de los mercados en el futuro.

Pese a la cuota de mercado relativamente grande que tiene el ferrocarril en Ucrania, Belarús y Moldova, el **mercado del transporte de mercancías** por ferrocarril todavía no se ha liberalizado. Todos los países de los Balcanes Occidentales y Turquía han iniciado ya el proceso de reforma. La Comisión anima a los países meridionales de la PEV a proseguir sus reformas en el sector del transporte ferroviario.

Acciones propuestas

A corto plazo (hasta 2013)

- Especificar el sistema de ancho de vía 1 520/1 524 mm en las normas (especificaciones técnicas de interoperabilidad) desarrolladas por la AFE.
- Promover la implantación del Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo en los países vecinos.
- Promover la participación de los países de la ampliación y de la política de vecindad en las actividades de la AFE.

A más largo plazo

- Estudiar las prácticas de transbordo (de 1 520 mm a 1 435 mm y viceversa) en los puntos de conexión e intentar mejorarlas, en concreto mediante actividades de investigación.
- Estudiar la posibilidad de apertura del mercado del transporte ferroviario con los países de la PEV.

3. CONEXIONES DE INFRAESTRUCTURAS

Para mejorar y promover las conexiones de infraestructuras, la Comisión se centrará en tres elementos clave: definir las redes, establecer un orden de prioridad entre los proyectos y movilizar financiación.

Redes

Como primer paso para promover las conexiones de las infraestructuras, deben definirse las **redes** de transporte estratégicas de las regiones vecinas. Estas redes regionales serán la base para la cooperación renovada de la UE con los países vecinos en materia de infraestructuras

de transporte, servirán como extensión de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) revisada más allá de las fronteras de la UE y conectarán a los países de la región. Además, deberían promover la integración regional entre los países y tener en cuenta los futuros movimientos de tráfico.

El trabajo en los Balcanes Occidentales, Turquía y los países vecinos meridionales de la UE se encuentra en una fase avanzada. La Comisión ha cooperado con estos países vecinos para determinar las redes de infraestructuras de transporte que están cubiertas por ejes transnacionales. La cooperación en la región de los Balcanes Occidentales ha dado lugar al desarrollo de la red de transporte regional integral del sureste de Europa. El proyecto de Tratado constitutivo de una Comunidad de Transportes prevé seguir desarrollando esta red. Turquía está desarrollando una red de transportes en cooperación con la Comisión. En la vecindad meridional, la cooperación euromediterránea ha dado lugar a la definición de la red transmediterránea de transporte.

La Comisión trabajará con los países vecinos del Este para definir una red de transporte regional basada en la Comunicación²⁴ de la Comisión de 2007, en el corredor de transporte entre Europa, el Cáucaso y Asia (TRACECA)²⁵ y en las negociaciones relativas a los acuerdos de adhesión, que incluyen un capítulo sobre los transportes. En el Este, las redes de transporte regionales que conectan con la TEN-T y las redes de los vecinos de nuestros vecinos en Asia Central son especialmente importantes para facilitar conexiones alternativas entre Europa y Asia.

Para asegurar una planificación y un seguimiento eficientes de la TEN-T, la Comisión ha desarrollado el sistema de información TENtec, que incluye el seguimiento de los datos del tráfico y las previsiones de los Estados miembros, así como de Croacia y Turquía. La Comisión está ampliando ahora el sistema TENtec para incluir en él datos sobre las infraestructuras de transporte en los países de la PEV y otros de los Balcanes Occidentales. De este modo, se podrá utilizar como herramienta para planificar la ampliación de la TEN-T más allá de las fronteras de la UE.

El concepto de las «autopistas del mar» representa la dimensión marítima de la Red Transeuropea de Transporte. La UE lo utiliza para desarrollar conexiones intermodales para el transporte de mercancías a lo largo de un eje marítimo con los países vecinos. El concepto de autopista del mar promueve también la integración regional, mejorando las conexiones entre los propios países vecinos.

Se han promovido varios proyectos de asistencia técnica en las regiones del Mediterráneo, el Mar Negro y el Mar Caspio con este fin. Algunos enlaces introducidos con carácter experimental en el Mediterráneo han contribuido ya a poner de manifiesto las ventajas del transporte marítimo de corta distancia entre los Estados miembros meridionales de la UE y los países socios mediterráneos, en forma de reducción del tiempo y los costes del transporte. Con el objetivo clave de facilitar el comercio, esas conexiones se desarrollarán tanto en los países vecinos meridionales como en los orientales con la asistencia técnica de la UE.

²⁴ COM(2007) 32 de 31.1.2007.

²⁵ Al principio era un programa comunitario, pero desde 1998 está regulado por un acuerdo multilateral con estructuras intergubernamentales. Este programa ha jugado un papel fundamental en el desarrollo de corredores de transporte entre Europa y Asia e incluye como miembros a Armenia, Azerbaiyán, Bulgaria, Georgia, Irán, Kazajstán, Kirguistán, Moldova, Rumanía, Tayikistán, Turquía, Ucrania y Uzbekistán. Irán no recibe financiación de la UE.

Proyectos

Como segundo paso, deberá determinarse cuáles son los **proyectos prioritarios** de interés regional y para la UE en las redes regionales de transporte. Se han establecido proyectos prioritarios en las regiones de los Balcanes Occidentales y la vecindad meridional, con arreglo a una serie de criterios de selección.

En los países vecinos orientales, se ha iniciado un proceso similar de establecimiento de un orden de prioridad entre los proyectos en el contexto del programa TRACECA, así como en consultas mantenidas con los países vecinos para la preparación de la presente Comunicación. Para ello, se han utilizado los mismos criterios de selección aplicados a los proyectos de los Balcanes Occidentales y los países vecinos meridionales.

Según el planteamiento renovado, los proyectos deben presentar un interés regional y para la UE, estar ubicados en una red regional, ser objeto de un compromiso firme por parte de los países vecinos, estar encaminados a aliviar puntos de congestión del tráfico internacional, como los que pueden producirse en los pasos fronterizos, y mejorar las conexiones entre la TEN-T revisada y la red regional. Asimismo, deben contribuir a aumentar la integración y la interoperabilidad entre los sistemas de transporte de la UE y de sus vecinos y a reducir los costes y el tiempo del transporte, y deben facilitar los movimientos internacionales de transporte de mercancías e incrementar la seguridad, la protección y la defensa del medio ambiente.

La Comisión, junto con las instituciones financieras internacionales, seleccionará aplicando estos criterios los proyectos presentados por los países vecinos. Como resultado de esta labor, se establecerá gradualmente una cartera de proyectos que podrán considerarse para su ejecución por la Comisión y las instituciones financieras internacionales.

Financiación

Como tercer y último paso para la construcción efectiva de las interconexiones, se debe disponer de **financiación para los proyectos prioritarios maduros**.

Las necesidades de financiación de las infraestructuras de transporte en las regiones vecinas de la UE son mayores de lo que la UE, otros donantes, los países vecinos o las instituciones financieras internacionales pueden financiar por sí solos. Para subsanar la falta de financiación, es preciso mejorar la cooperación entre todas estas partes, en concreto, mediante una mejor utilización de instrumentos de financiación innovadores existentes que la UE ha establecido para sus regiones vecinas. Debe considerarse una mayor utilización de los programas de la UE para mejorar las conexiones de transporte con los países vecinos.

En la reciente Comunicación²⁶ de la Comisión sobre «Un presupuesto para Europa 2020» se indica que los proyectos de infraestructura de interés para la UE que pasen a través de países vecinos y de preadhesión podrían en el futuro estar conectados y ser financiados a través del nuevo mecanismo «Conectar Europa», lo cual permitiría financiar a partir de distintas partidas del presupuesto de la UE con arreglo a un conjunto integrado de normas. En la región de los Balcanes Occidentales, el marco para las inversiones en esta región (*Western Balkans Investments Framework*, WBIF) combina subvenciones de múltiples fuentes con préstamos para cofinanciar proyectos de medio ambiente, energía e infraestructuras de transporte. La

²⁶ COM(2011) 500 de 29.6.2011.

Comisión estudiará dar prioridad a la financiación de proyectos que ayuden a desarrollar la red de transporte regional integral del sureste de Europa. El WBIF ha aprobado ya 22 proyectos de transporte, para los cuales se han asignado 37 millones de euros en subvenciones que podrían movilizar una cantidad considerable de inversiones. Además, el Instrumento de Ayuda Preadhesión (IAP) proporciona financiación para proyectos que ayudan a enlazar la red de transporte regional de los Balcanes Occidentales y la TEN-T.

En las regiones de los países vecinos meridionales y orientales, el Instrumento de Inversión de la Política de Vecindad (NIF) combina subvenciones con cargo al presupuesto de la UE y préstamos de las instituciones financieras internacionales para financiar proyectos de infraestructuras clave en los sectores de los transportes, la energía, los asuntos sociales y el medio ambiente, así como para el desarrollo del sector privado. Hasta la fecha, alrededor del 25 % de los 745 millones de euros disponibles en el marco del NIF en las perspectivas financieras actuales han sido asignados para proyectos de infraestructuras de transporte. Hasta 2013, el NIF dispone aún de 465 millones de euros no comprometidos. La Comisión trabajará junto con las instituciones financieras internacionales y los países vecinos para mejorar la presentación de los proyectos de transporte que opten a la financiación del NIF.

Los proyectos de infraestructuras prioritarios que la Comisión y las instituciones financieras internacionales consideren maduros se presentarán para optar a la financiación del NIF, que, de este modo, podrá centrarse de manera más precisa en los proyectos de interconexión más importantes. La Comisión promoverá asimismo una mayor participación de las instituciones financieras internacionales en la labor del NIF.

En marzo de 2011, la Comisión, el Banco Europeo de Inversiones y el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo firmaron un Memorándum de Acuerdo sobre cooperación fuera de la UE, que incluye entre sus acciones la extensión de la TEN-T. La Comisión tratará también de estrechar la cooperación con el Banco Mundial y otras instituciones financieras internacionales interesadas sobre cuestiones de transporte fuera de la UE. Esta cooperación más estrecha con las instituciones financieras internacionales incluirá el intercambio de conocimientos técnicos e información sobre recursos financieros en el sector de los transportes, la selección de proyectos y la preparación de carteras de proyectos. La Comisión y los Bancos apoyarán también a los países vecinos para la elaboración de estrategias de transporte y los ayudarán a determinar cuáles son los proyectos de infraestructuras prioritarios y a preparar propuestas de proyectos. La influencia política de la Comisión en la región, combinada con la capacidad financiera de los bancos, puede dar un impulso a la financiación de proyectos de transporte en los países vecinos.

La Comisión promoverá asimismo las interconexiones con sus países vecinos por medio de otros instrumentos existentes, en el marco del apoyo bilateral y regional a los países vecinos del Instrumento de Inversión de la Política de Vecindad (NIF). Algunos de estos instrumentos son la Oficina de Asistencia Técnica e Intercambio de Información (TAIEX), los programas de hermanamiento y la cooperación transfronteriza del Instrumento Europeo de Vecindad y Asociación (IEVA).

Acciones propuestas

A corto plazo (hasta 2013)

- Definir redes de transporte estratégicas en la región de la Asociación Oriental con conexiones con la TEN-T revisada.

- Adaptar la planificación de la futura red transmediterránea de transporte al contexto de la política de la TEN-T revisada.
- Preparar una cartera potencial de proyectos de transporte de interés europeo en los países orientales de la política de vecindad, dando prioridad a aquellos proyectos que conecten los países vecinos con la UE.
- Reforzar la cooperación de la Comisión con las instituciones financieras internacionales en la los países orientales y meridionales de la PEV.
- Incrementar la cantidad de proyectos de interconexiones de transporte de los que se hace cargo el Instrumento de Inversión de la Política de Vecindad (NIF) y empezar a financiar los proyectos maduros.
- En los Balcanes Occidentales, dar prioridad a la financiación de proyectos que ayuden a desarrollar la red de transporte regional integral del sureste de Europa.
- Ampliar el sistema de información TENtec para que abarque todos los países de las regiones vecinas.
- Desarrollar más conexiones con un eje marítimo a través del concepto de las «autopistas del mar».

A más largo plazo

- Seguir desarrollando la cartera de proyectos prioritarios, haciendo hincapié en los proyectos que promuevan la integración regional y una mejora de las conexiones con la UE.

4. MARCO PARA HACER EFECTIVA LA COOPERACIÓN EN LA ELABORACIÓN DE POLÍTICAS Y EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURAS

Es necesario definir, para todas las regiones interesadas, un marco para el seguimiento de la aplicación de la presente Comunicación junto con los países vecinos, tanto por lo que respecta a la planificación de las infraestructuras de transporte como a la cooperación en la elaboración de políticas. Este marco ya ha sido creado en la región de los Balcanes Occidentales y en los países meridionales de la política de vecindad.

En los Balcanes Occidentales, la cooperación en lo que respecta al transporte regional se lleva a cabo en el marco del Observatorio de los Transportes de la Europa Sudoriental (SEETO). Este Observatorio ha definido una red de transporte regional, selecciona proyectos prioritarios de interés regional en un plan plurianual de forma continua (38 proyectos prioritarios identificados para 2011-2015) y realiza un seguimiento de las políticas de transporte. En el proyecto de Tratado constitutivo de una Comunidad de Transportes se prevé también la determinación de proyectos prioritarios de interés regional. El trabajo del SEETO puede contribuir a la aplicación de la Estrategia de la UE para la Región del Danubio.

En los países vecinos meridionales, la cooperación en el ámbito de los transportes se guía por el plan de acción regional de transporte para la región mediterránea 2007-2013, en el marco de Euromed. Los países participantes en Euromed planifican conjuntamente su cooperación en materia de transportes y desarrollan la red transmediterránea de transporte con la ayuda de la Comisión y de las instituciones financieras internacionales. De este modo se han descrito ya

18 proyectos prioritarios. En el marco Euromed se hace también un seguimiento de la cooperación en relación con medidas políticas de transportes. Además, se profundizará la cooperación en la puesta en práctica de la reciente propuesta de la UE de una Asociación para la democracia y la prosperidad compartida con los países del mediterráneo meridional²⁷.

Por lo que respecta a los países de la Asociación Oriental, se han puesto en marcha varias iniciativas. El programa del corredor de transporte entre Europa, el Cáucaso y Asia (TRACECA) abarca, entre otros, a Azerbaiyán, Armenia, Georgia, Moldova y Ucrania, mientras que Belarús está incluida en la dimensión septentrional de la asociación para el transporte y la logística (NDPTL). Siguiendo las mejores prácticas de los marcos de planificación en los Balcanes Occidentales y los países vecinos meridionales, es necesario adoptar un marco similar para planificar la cooperación en materia de infraestructuras de transporte específico para los seis países de la Asociación Oriental.

La Asociación Oriental fue creada en 2009 con cuatro plataformas temáticas para profundizar las relaciones de la UE con sus vecinos del Este. Hasta ahora, la cooperación en materia de transportes ha formado parte de una plataforma dedicada a la cooperación económica. Al haberse constatado la necesidad de establecer un marco para planificar la cooperación en materia de transporte específico para los países de la Asociación Oriental, la Comisión creará un **Grupo de Expertos sobre el Transporte en la Asociación Oriental**. Este Grupo de Expertos reunirá a representantes de la Comisión Europea, los países vecinos, los Estados miembros y las instituciones financieras internacionales para debatir reformas que son necesarias para una mayor integración de los mercados, la planificación de redes de transporte y la preparación de la cartera de proyectos de infraestructuras. Asimismo, coordinará y racionalizará los grupos de trabajo técnicos de otros marcos relacionados ya existentes.

El trabajo del Grupo de Expertos sobre el Transporte en la Asociación Oriental conducirá a la cooperación con estos países y recibirá aportaciones de otras iniciativas existentes en la región en el ámbito del transporte, como el programa TRACECA y la Estrategia de la UE para la Región del Danubio. Puesto que la cooperación regional se ha llevado a cabo hasta ahora en el marco de diversas iniciativas que han funcionado de forma paralela, el Grupo de Expertos propondrá un nuevo planteamiento para cooperar de manera coordinada en todas las cuestiones de transporte que conciernen a los países vecinos orientales.

Acciones propuestas

A corto plazo (hasta 2013)

- Crear un grupo de expertos sobre transporte en el marco de la asociación oriental que dirija la cooperación estratégica y la planificación de infraestructuras de transporte.
- Firmar el Tratado constitutivo de una Comunidad de Transportes con los Balcanes Occidentales.

5. CONCLUSIONES

En la presente Comunicación se describe el planteamiento renovado de la Comisión para la cooperación en materia de transportes con los países de la PEV, en el contexto más general de

²⁷ COM(2011) 200 de 8.3.2011.

una PEV reforzada y tomando como modelo elementos del proceso de ampliación. Se describen asimismo acciones para mejorar la cooperación con los países de la ampliación.

La Comisión seguirá de cerca la ejecución de las acciones descritas en la presente Comunicación con los países de la ampliación y de la PEV en el marco de la política de ampliación, de la Asociación Oriental y de Euromed. Lo hará en estrecha cooperación con los países de la PEV y de la ampliación, así como con los Estados miembros y las instituciones financieras internacionales. De acuerdo con la **hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte**, la cooperación con las regiones vecinas se centrará en eliminar las barreras del transporte y en poner en funcionamiento un sistema de transporte con normas elevadas de seguridad, protección, sociales y de medio ambiente, tanto por lo que respecta a las infraestructuras como a los aspectos de integración de los mercados.