



ALTA REPRESENTANTE
DE LA UNIÓN PARA
ASUNTOS EXTERIORES Y
POLÍTICA DE SEGURIDAD

Bruselas, 19.9.2018
JOIN(2018) 31 final

**COMUNICACIÓN CONJUNTA AL PARLAMENTO EUROPEO,
AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL, AL COMITÉ DE LAS
REGIONES Y AL BANCO EUROPEO DE INVERSIONES**

Conectar Europa y Asia - Elementos de una estrategia de la UE

**COMUNICACIÓN CONJUNTA AL PARLAMENTO EUROPEO,
AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL, AL COMITÉ DE LAS
REGIONES Y AL BANCO EUROPEO DE INVERSIONES**

Conectar Europa y Asia - Elementos de una estrategia de la UE

1. Introducción

La relación entre la Unión Europea y Asia tiene una importancia mundial y es probable que los vínculos aumenten en los próximos años. Asia, que cuenta aproximadamente con el 60 % de la población mundial, representa el 35 % de las exportaciones de la UE (618 000 millones EUR) y el 45 % de las importaciones de la UE (774 000 millones EUR)¹. Tanto para Europa como para Asia, la creciente interdependencia mundial es una oportunidad para reforzar la cooperación, una cooperación política pacífica, unas relaciones económicas equitativas y más intensas, un diálogo social amplio y la colaboración en materia de seguridad internacional y regional. Europa y Asia, conjuntamente, pueden ser los motores de un enfoque más cooperativo de la escena política mundial, la estabilidad global y la prosperidad económica regional.

Para lograr un nuevo cambio de ritmo en dicha cooperación y para aprovechar las oportunidades de la economía mundial, la UE y Asia deberán garantizar una conectividad eficiente y sostenible. La conectividad² contribuye al crecimiento económico y al empleo, a la competitividad y al comercio mundial, y a que las personas, bienes y servicios circulen y entre Europa y Asia.

Se calcula que Asia requerirá anualmente más de 1,3 billones EUR de inversiones en infraestructuras en las próximas décadas para mantener las tasas de crecimiento actuales y adaptarse al cambio climático³. En comparación, en la UE, se calcula que la inversión en la red transeuropea de transporte precisará 1,5 billones EUR en el período 2021-2030. Sin embargo, no es meramente un desafío en materia de inversión. Asia comprende distintas regiones, que albergan a países muy diversos en términos de modelos económicos y niveles de desarrollo. Se precisan normas, estándares y prácticas coherentes y armonizadas para promover el acceso al mercado y la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas a través de las fronteras. Se precisan asimismo normas sociales y medioambientales estrictas, una planificación adecuada y un análisis de costes y beneficios en todo el ciclo de vida para garantizar a largo plazo la sostenibilidad de las inversiones en la conectividad. Hay que garantizar la sostenibilidad fiscal y financiera de los proyectos de infraestructura para evitar el riesgo de endeudamiento.

Por esta razón, la Comisión propone la creación de elementos para una **estrategia de la UE sobre la conexión entre Europa y Asia** con iniciativas y propuestas políticas concretas para mejorar dichas conexiones, en particular a través de la interoperabilidad del transporte, la

¹ Véanse las cifras correspondientes a 2016, disponible en http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/january/tradoc_147207.pdf.

² La conectividad se define en la declaración de los presidentes de la 13.ª reunión de ministros de Asuntos Exteriores de la ASEM celebrada en Nay Pyi Taw (Myanmar/Birmania) los días 20 y 21 de noviembre.

³ Banco Asiático de Desarrollo, Responder a las necesidades de infraestructura de Asia, 2017.

energía y las redes digitales⁴. La presente Comunicación también forma parte de la contribución de la UE para la 12.^a Reunión Asia-Europa (ASEM) en octubre de 2018, que ofrecerá la oportunidad de promover la conectividad e impulsar la cooperación con los socios asiáticos.

La presente Comunicación debe leerse conjuntamente con la propuesta de la Comisión para el próximo marco financiero plurianual⁵, que fija prioridades claras, que se especificaron en recientes comunicaciones de la Comisión⁶ y proporcionan medios para promover y apoyar las inversiones privadas a nivel mundial.

2. La vía europea: conectividad sostenible, amplia y basada en normas

La UE ha sido un motor de conectividad interna a lo largo de las últimas décadas. A través de la creación del **mercado interior**, la UE permite la libre circulación de personas, bienes, servicios y capitales. Las normas de la UE, como las relativas al control de las ayudas estatales y las de contratación, garantizan una competencia equitativa y transparente, mientras que las políticas de la Unión garantizan también la protección del medio ambiente, la seguridad, la protección y los derechos sociales e individuales⁷. En la misma línea, la UE también promueve una economía circular, con bajas emisiones de gases de efecto invernadero y resiliencia frente al cambio climático con el fin de alcanzar los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) y los objetivos establecidos en el Acuerdo de París sobre cambio climático. Estas políticas han alentado las inversiones en conectividad transfronteriza, basándose en una clara red transeuropea (RTE) con prioridades y normas bien delimitadas. Los ciudadanos, como usuarios de la conectividad, y las empresas, se benefician de la posibilidad de recurrir a una infraestructura paneuropea eficiente, una competencia libre y leal, y normas comunes. El mercado interior de la UE ha dado lugar a una mayor productividad y competitividad, y puede ser una fuente de inspiración a escala mundial.

Las políticas de conectividad de la UE tienen por objeto promover la eficiencia en el mercado único de la UE y aumentar la conectividad a escala mundial, haciendo hincapié en los beneficios y derechos de las personas. Estos objetivos se ven apoyados por políticas sobre desarrollo sostenible, descarbonización, digitalización, inversión, innovación y liderazgo mundial.

La experiencia de la UE le permite promover un enfoque de la conectividad que sea sostenible, amplio y basado en normas.

⁴ La importancia de la conectividad para la prosperidad está reconocida en las diez prioridades de la Comisión Europea, la estrategia global de la UE sobre política exterior y de seguridad de la UE y el Consenso Europeo sobre Desarrollo.

⁵ Comunicación «Un presupuesto moderno para una Unión que proteja, empodere y vele por la seguridad. El marco financiero plurianual para el período 2021-2027», COM(2018) 321.

⁶ «Comunicación sobre una nueva alianza entre África y Europa para la inversión y el empleo sostenibles», COM (2018) 643 y Comunicación «Hacia una arquitectura financiera más eficiente para las inversiones fuera de la Unión Europea», COM (2018) 644.

⁷ La obligación de realizar evaluaciones de impacto medioambiental para los proyectos de infraestructura se introdujo por primera vez en la legislación de la UE en 1985. Deberán aplicarse el principio de cautela, el principio de acción preventiva, el principio de que los daños al medio ambiente deben corregirse preferentemente en la fuente misma, y el principio de quien contamina paga. Véase el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, artículo 174, apartado 2.

- **Conectividad sostenible.** Para impulsar la productividad y crear crecimiento y empleo, las inversiones en conectividad deben garantizar la eficiencia del mercado y ser viables desde el punto de vista presupuestario. Para responder a los retos del cambio climático y la degradación del medio ambiente, debe fomentar la descarbonización de la economía y respetar normas rigurosas, basadas en evaluaciones de impacto ambiental. Para avanzar en el progreso social, debe mantener unos niveles elevados de transparencia y buena gobernanza y dar voz a las personas afectadas por los proyectos, sobre la base de consultas públicas adecuadas. Las políticas sobre conectividad deberían reducir las externalidades negativas, como el impacto medioambiental, la congestión, el ruido, la contaminación y los accidentes. En definitiva, la conectividad ha de ser sostenible a largo plazo desde el punto de vista económico, presupuestario, medioambiental y social.
- **Conectividad amplia.** La conectividad trata sobre las redes y el flujo de personas, bienes, servicios y capitales que pasan por ellas. Abarca las conexiones de transporte por tierra, mar o aire. También abarca las redes digitales, móviles y fijas, desde las redes primarias de internet hasta la última milla, y desde los cables a los satélites. Abarca asimismo las redes y flujos de energía, desde el gas (incluido el gas natural licuado) hasta las redes eléctricas, y desde las fuentes renovables hasta la eficiencia energética. Deben optimizarse las sinergias entre los tres sectores, que en ocasiones dan lugar a formas de conectividad nuevas e innovadoras. La conectividad tiene una dimensión humana esencial y los intereses y los derechos de los ciudadanos deben constituir el núcleo de toda política.
- **Conectividad internacional basada en normas.** Se precisan normas para que las personas, bienes, servicios y capitales circulen con eficiencia, equidad y fluidez. Unas prácticas, normas, convenios y normas técnicas acordadas a nivel internacional, con el apoyo de organizaciones e instituciones internacionales permiten la interoperabilidad de las redes y los intercambios transfronterizos. En el mercado interior, la UE garantiza la no discriminación y la igualdad de condiciones para las empresas, y promueve un entorno abierto y transparente de inversión, al tiempo que protege sus activos críticos⁸. La UE deberá seguir fomentando unos procesos de contratación más abiertos y transparentes en los que las empresas gocen de igualdad de condiciones.

Sobre esta base, la UE se comprometerá con sus vecinos y socios asiáticos en torno a tres ejes:

- en primer lugar, contribuyendo a la eficiencia de las conexiones y redes entre Europa y Asia a través de corredores de transporte prioritarios, enlaces digitales y cooperación en materia de energía al servicio de los ciudadanos y las respectivas economías;
- en segundo lugar, estableciendo asociaciones para la conectividad basadas en normas comúnmente acordadas que permitan una mejor gobernanza de los flujos de bienes, personas, servicios y capitales;
- en tercer lugar, contribuyendo a abordar los importantes déficits de inversión mediante la mejora de la movilización de los recursos, una mayor movilización de los recursos financieros de la UE y el refuerzo de las asociaciones internacionales.

⁸ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un marco para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión Europea, COM(2017) 487.

3. Construcción de conexiones eficientes entre Europa y Asia

Para reforzar la eficiencia de las conexiones existentes y futuras, la Unión, junto con sus socios, deberá abordar los enlaces de transporte, energía y digitales entre Europa y Asia, teniendo en cuenta la rapidez de los cambios tecnológicos, que tienen un fuerte impacto en la conectividad. Al tiempo que se abordan las conexiones físicas entre Europa y Asia, la UE y sus socios también deberán fomentar la conectividad y la movilidad de estudiantes, docentes e investigadores.

3.1. Transporte

Tanto los socios asiáticos como la Unión tienen interés en desarrollar unos corredores y rutas comerciales eficientes, económicamente viables y sostenibles desde el punto de vista medioambiental entre Europa y Asia. Hoy en día, medido en valor, el 70 % de los intercambios comerciales se efectúa por vía marítima, más del 25 % por vía aérea, mientras que el ferrocarril sigue siendo relativamente marginal. El potencial de crecimiento en todos los sectores es considerable.

La UE debe mejorar la conectividad de los transportes junto con sus vecinos y socios asiáticos. La UE debe trabajar para **conectar el bien desarrollado marco de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) con las redes de Asia**. La RTE-T incluye normas y prioridades claras para promover el transporte multimodal transfronterizo e interoperable, es decir, una combinación de transporte por ferrocarril y navegación marítima e interior. Para lograr este objetivo, la UE podría ofrecer asistencia técnica, según proceda, para ayudar a sus socios a planificar sus sistemas de transporte y asegurar su interconexión, y contribuir a la financiación de infraestructuras adecuadas (véase la parte 4). Nuevos métodos para evaluar los niveles de conectividad, por ejemplo, índices de conectividad, contribuirán a detectar las lagunas y oportunidades. La UE también deberá contribuir a que la conectividad de los transportes con Asia sea más segura.

Conectividad y seguridad
El mundo depende cada vez más de sofisticadas de redes y transferencias de datos, conexiones de energía, cadenas de valor perfectamente sincronizadas y movilidad de las personas. La gestión de estos flujos implica encontrar el equilibrio adecuado entre su facilitación y garantizar su seguridad y protección. En una era de amenazas híbridas y terrorismo, el «flujo de seguridad» tiene una gran importancia. El acceso a rutas comerciales sigue dependiendo de un entorno político y de seguridad adecuado y depende de que se aborden retos tales como la delincuencia organizada transnacional y todo tipo de tráfico y trata ilícitos, la ciberseguridad y los ataques a la seguridad del transporte y la energía. Estos retos no pueden abordarse únicamente a través de las políticas interiores y exteriores de los países o entidades. La UE debe colaborar con los países socios para hacer la conectividad de los transportes con Asia más segura, en particular en el ámbito de la ciberseguridad.

- **Transporte aéreo**

Los **acuerdos de aviación** de la UE con terceros países crean nuevas perspectivas económicas al abrir los mercados y ofrecer posibilidades de inversión. Para permitir el crecimiento del transporte aéreo en beneficio de los ciudadanos y las empresas de la UE y de

los países socios, la UE está negociando actualmente acuerdos de aviación con varios países de la vecindad de la UE y Asia⁹. De este modo, la UE también aborda el impacto medioambiental y climático de la aviación, en particular la cuestión de las emisiones. La UE seguirá apoyando en Europa, Asia y otros lugares, la **descarbonización a largo plazo** del transporte aéreo, en particular mediante el fomento de la aplicación efectiva de los acuerdos internacionales¹⁰ y a través de actividades dirigidas a crear capacidades en los países socios.

- **Transporte marítimo**

La UE apoya un transporte marítimo limpio y sostenible mediante el desarrollo de medidas a escala de la UE y comprometiéndose con los esfuerzos medioambientales, en particular de la Organización Marítima Internacional (OMI). Como parte de su estrategia para reducir las emisiones de carbono del transporte, la Comisión seguirá fomentando la utilización de **combustibles alternativos** en los puertos de Europa y Asia. Al continuar colaborando con terceros países asiáticos a través de **acuerdos de transporte marítimo** pertinentes, contribuirá a regular y facilitar el tráfico marítimo. A fin de acelerar los trámites aduaneros, deberá promover sus iniciativas para digitalizar y simplificar los trámites administrativos en los puertos de Asia¹¹. La UE también deberá fomentar la adopción generalizada de las normas de Rotterdam, lo que facilitará el uso de documentos electrónicos en el transporte marítimo¹². A fin de reforzar la seguridad marítima, la UE deberá proponer medidas suplementarias y seguir apoyando los esfuerzos internacionales, en particular a través de la OMI. La UE deberá seguir desempeñando la función de puente de la cuenca del Mar Negro.

- **Transporte terrestre**

En el sector del **transporte ferroviario**, la UE, junto con sus socios, trabaja en pro de la mayor competitividad de las conexiones ferroviarias, reduciendo los tiempos de tránsito y mejorando los factores de carga. La UE ha ampliado la red transeuropea de transporte (RTE-T) a los países de los Balcanes Occidentales, y recientemente ha acordado la ampliación de la RTE-T con los seis países de la Asociación Oriental (Armenia, Azerbaiyán, Bielorrusia, Georgia, Moldavia y Ucrania). Tanto las conexiones ferroviarias **norte-sur**¹³ como **este-oeste**¹⁴ podrían desempeñar un importante papel en el futuro. La conexión ferroviaria entre la UE y China en particular ha experimentado un fuerte crecimiento. Deberán abordarse los retos para la viabilidad económica a largo plazo y la neutralidad competitiva de este enlace ferroviario. La UE está apoyando la iniciativa sobre Derecho ferroviario unificado de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU), que pretende unificar el régimen jurídico del transporte ferroviario de mercancías en todo el continente euroasiático. La UE colaborará con las organizaciones pertinentes de transporte ferroviario para ampliar la aplicación de las especificaciones técnicas y los marcos de gestión de

⁹ Las negociaciones han finalizado con Armenia y están en curso con la ASEAN, Azerbaiyán, Turquía y Qatar. La Comisión ha rubricado un acuerdo de Zona Común de Aviación con Ucrania, un acuerdo bilateral de seguridad aérea con China y está negociando con Japón.

¹⁰ Acuerdos de la OACI.

¹¹ Comunicación «Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018», COM(2009) 8.

¹² Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (2008).

¹³ Las conexiones ferroviarias norte-sur enlazan el Mediterráneo, el Mar Negro y el Golfo con el Mar del Norte, el Mar Báltico y el Ártico.

¹⁴ Las conexiones ferroviarias este-oeste enlazan la UE con China y Asia Central.

seguridad de la UE¹⁵. En cuanto a la conectividad entre Europa y Asia, el **transporte por carretera** suele ser el modo más eficaz en distancias medias (como a Asia Central) y como red de transporte secundaria en combinación con otros modos de transporte. Además, es esencial garantizar unas condiciones sociales adecuadas para los trabajadores del sector y una competencia leal entre las empresas de transporte por carretera. En su compromiso con los países asiáticos, la UE deberá centrarse en promover la **seguridad vial** compartiendo las mejores prácticas y las soluciones más adecuadas para reducir las muertes y lesiones en carretera. La UE también ayudará a promover el intercambio de información **aduanera** y a desarrollar la cooperación en materia de tránsito, tanto de forma bilateral como a través de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

3.2. Conectividad digital

Los enlaces de redes de alta capacidad son críticos para apoyar la economía digital. Los enlaces de la red básica con países asiáticos y otros terceros países contribuirán a una red plenamente entrelazada, que aporte el ancho de banda necesario y otros criterios de calidad para esta infraestructura cada vez más crítica. El acceso universal y asequible a internet ha demostrado ser un **motor de desarrollo socioeconómico**.

En sus relaciones con los países asiáticos, la UE deberá promover un entorno de TIC pacífico, seguro y abierto, abordando al mismo tiempo las amenazas a la seguridad informática y la protección de los derechos humanos y las libertades en línea, incluida la protección de los datos personales. Se precisa un enfoque regulador coherente para apoyar la inversión pública y privada en infraestructura digital¹⁶, así como políticas e incentivos para superar la brecha digital, en particular en las regiones remotas o en los países sin salida al mar. Para ello, la Unión proseguirá, según corresponda, su **estrategia sobre digitalización para el desarrollo**¹⁷ en Asia promoviendo las tecnologías y servicios digitales con objeto de estimular el desarrollo socioeconómico.

3.3. Conectividad energética

La liberalización del mercado energético de la UE junto con los objetivos de energías renovables y de eficiencia energética para 2020 y la estrategia de la Unión de la Energía han propiciado una transformación impulsada por el mercado hacia la energía limpia, dando lugar a una red eléctrica más descarbonizada y más interconectada, que es esencial para la competencia y un factor clave para la integración de fuentes variables de energía renovable. La UE deberá promover **plataformas regionales de conectividad energética** centradas en los principios de mercado, fomentar la modernización de los sistemas de energía y la adopción de soluciones de energía limpia, y apoyar las **interconexiones energéticas entre los socios de Asia y con ellos**.

¹⁵ Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) y Organización para la Colaboración de los Ferrocarriles (OSJD, por sus siglas en inglés).

¹⁶ Véase la Comunicación «Un presupuesto moderno para una Unión que proteja, empodere y vele por la seguridad. El marco financiero plurianual para el período 2021-2027», COM (2018) 321, en que la Comisión propone promover la conectividad digital con países asiáticos y otros a través del Mecanismo «Conectar Europa» para el período de 2021 a 2027.

¹⁷ Véase el documento de trabajo «Digital4Development: mainstreaming digital technologies and services into EU development policy» (Digitalización para el desarrollo: integración de los servicios y tecnologías digitales en la política de desarrollo de la UE), SWD(2017) 157.

3.4. Conectividad entre las personas

La conectividad y movilidad entre estudiantes, personal docente e investigadores **es clave para el entendimiento mutuo y el crecimiento económico**. Desde 2014, diferentes programas han financiado la movilidad de más de 18 000 estudiantes, investigadores y personal. La UE deberá reforzar en mayor medida los intercambios de estudiantes y docentes con los países asiáticos a través del programa Erasmus, las acciones Marie Skłodowska Curie, el reconocimiento mutuo de títulos y el intercambio regional de investigadores e innovadores. La UE deberá fomentar la cooperación entre ciudades, en particular la interacción entre las Capitales de la Cultura de la UE y sus homólogas de Asia, y aumentar la movilidad de los artistas y la cooperación en el ámbito del deporte.

Acciones clave para el capítulo 3

La Comisión:

- *Desarrollará una metodología para evaluar los niveles de conectividad sostenible en Europa y Asia y su impacto económico en la UE y sus regiones.*
- *Promoverá el intercambio de datos para las aduanas y los corredores de transporte digitales, y evaluará los riesgos.*
- *Proseguirá las negociaciones del Acuerdo de transporte aéreo con la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), Azerbaiyán, Turquía y Qatar, y firmará acuerdos bilaterales de seguridad aérea con la República Popular de China y Japón.*
- *Promoverá acuerdos sobre la descarbonización del transporte en los foros internacionales, en particular en los sectores marítimo y de la aviación.*
- *Promoverá la digitalización y la simplificación administrativa del transporte marítimo en Asia y los países del Mar Negro, así como la adopción de las Reglas de Rotterdam.*
- *Estudiará la posibilidad de ampliar el mandato del coordinador o coordinadores del corredor RTE-T de la UE a la región de ampliación y la política de vecindad en la revisión prevista del Reglamento RTE-T, que debe completarse para 2023 a más tardar.*
- *Trabjará en el ámbito de las normas para el uso ético de tecnologías como la inteligencia artificial, y fomentará el pleno cumplimiento de un comportamiento estatal responsable en línea.*
- *Promoverá los programas Erasmus+ y Marie Skłodowska Curie en Asia y los correspondientes acuerdos de reciprocidad a fin de aumentar las oportunidades para el intercambio y la movilidad.*

4. Creación de asociaciones internacionales para una conectividad sostenible

Existe una **diversidad de actores** y dinámicas que fijan los parámetros para la cooperación en materia de conectividad sostenible¹⁸. Para lograr una conectividad eficaz, la UE deberá reforzar las asociaciones bilaterales, regionales e internacionales existentes y crear otras nuevas que sean sostenibles, abiertas, integradoras y basadas en normas.

4.1. Cooperación bilateral

La UE es un importante socio en la **cooperación para el desarrollo y las inversiones** en Asia. Los diálogos sobre desarrollo también abordan la inversión y la conectividad sostenible y deben incluir la potencial cooperación con terceros países. En este contexto, la UE y sus socios asiáticos pueden colaborar más para mejorar el entorno normativo, la gestión de las finanzas públicas y la movilización de recursos nacionales. La UE también ofrecerá su apoyo, entre otras cosas a través de asistencia técnica, para reforzar la capacidad de planificación, y para desarrollar y aplicar proyectos, políticas y regímenes normativos de conectividad sostenibles, sobre la base de las mejores prácticas y normas internacionales.

La cooperación bilateral con cada país deberá adaptarse a su situación específica. Por ejemplo, con China, la UE deberá reforzar la cooperación existente sobre las respectivas infraestructuras y las iniciativas de cooperación al desarrollo, fomentar la aplicación de los principios de acceso al mercado y unas condiciones de competencia equitativas, así como basarse en normas internacionales en las iniciativas sobre conectividad. Por lo que respecta a Japón, la UE deberá coordinar estrechamente sus esfuerzos para promover las normas internacionales y la cooperación regional en Asia, en particular revitalizando el diálogo UE-Japón en el ámbito de los transportes. En el sudeste asiático, la UE deberá proseguir con Singapur el diálogo en materia de transporte que se inició en 2011.

Al mismo tiempo, la UE deberá ampliar el diálogo sobre conectividad sostenible con otros socios, como Afganistán, India, Indonesia, Irán, Pakistán, Rusia, República de Corea, Turquía y los países de Asia Central, así como Australia y los Estados Unidos.

Conectividad sostenible y políticas de vecindad y de ampliación de la UE
La conectividad es un aspecto importante de las políticas de vecindad y de ampliación de la UE. A medida que los países cubiertos por estas políticas aproximan o armonizan sus enfoques con los de la UE, la conectividad sostenible se introduce gradualmente en su legislación. En el contexto de la nueva política de la UE en los Balcanes Occidentales¹⁹, la Comisión ha puesto en marcha recientemente iniciativas emblemáticas para una mayor conectividad y una Agenda Digital para la región. Asimismo, la Declaración Ministerial de Sofía de la Cumbre UE-Balcanes Occidentales de mayo de 2018 se compromete a aumentar

¹⁸ Véase el documento de trabajo conjunto SWD(2017) 436, «Cartografía de conectividad euroasiática — Principales conclusiones» sobre las diversas iniciativas de conectividad de los socios de la UE.

¹⁹ Comunicación «Una perspectiva creíble de ampliación y un mayor compromiso de la UE con los Balcanes Occidentales», COM(2018) 65.

sustancialmente la conectividad en todas sus formas: transporte, energía y dimensiones digital y humana²⁰. Actualmente se está preparando un plan de acción para la inversión en el sector del transporte en los países de la Asociación Oriental, además del reciente compromiso de intensificar la cooperación en el ámbito de la economía digital.

En este contexto, la Comisión garantizará que la conectividad sostenible se tenga más ampliamente en cuenta en las políticas de vecindad y de ampliación de la UE, y promoverá una mayor convergencia técnica y reglamentaria en este ámbito. También proporcionará asistencia en la aplicación de la legislación relativa a la contratación pública y promoverá la transparencia y las mejores prácticas.

4.1. Cooperación regional

La UE tiene experiencia en la creación de estructuras regionales de cooperación, como la de la región del Mar Báltico. La UE, trabajando con sus países socios, organizaciones internacionales e instituciones financieras, deberá estudiar el desarrollo de enfoques para la cooperación regional en materia de conectividad para Asia, ofreciendo un análisis de actividades relacionadas con la conectividad en regiones específicas, así como de las lagunas de conectividad y las posibilidades de cooperación para apoyar la conectividad UE-Asia.

Asia cuenta con varios mecanismos y organizaciones internacionales con mandatos relacionados con la conectividad²¹. La naturaleza de la implicación de la UE con estas organizaciones depende de sus actividades y ámbito de actuación. La ASEM es una plataforma importante para la colaboración con los principales socios asiáticos. La UE deberá seguir reforzando su cooperación con la ASEAN, un agente fundamental de la conectividad en el sudeste asiático, en apoyo del Plan Maestro de Conectividad de la ASEAN 2025, y la convergencia de las normas, en particular a través del actual diálogo en el ámbito de los transportes²². Por último, la UE también deberá fomentar la cooperación regional sobre la conectividad sostenible como un aspecto clave de su estrategia para Asia Central.

4.2. Cooperación internacional

La cooperación internacional desempeña un papel fundamental a la hora de determinar los marcos jurídicos y las formas concretas que adopta la conectividad. Desempeña un papel importante a la hora de reforzar la sostenibilidad de estos marcos, como lo demuestra la reciente iniciativa de la UE sobre la gobernanza de los océanos.

²⁰ Declaración de Sofía (mayo de 2018). Disponible en: http://www.consilium.europa.eu/media/34776/sofia-declaration_en.pdf.

²¹ Incluidos la ASEM, la ASEAN, la Iniciativa de Cooperación Técnica y Económica Multisectorial del Golfo de Bengala, la Cooperación Económica Regional para el Asia Central, la Asociación del Asia Meridional para la Cooperación Regional, la Cooperación Económica Subregional de Asia Meridional y la Organización de Cooperación de Shanghai.

²² Cuando proceda, la UE podría participar a nivel técnico con la Unión Económica Euroasiática y sus Estados miembros, con el objetivo de lograr una mayor convergencia de sus normas y reglamentos técnicos con las normas internacionales.

Gobernanza de los océanos

La UE está comprometida con la libertad de navegación y una gobernanza sostenible de los océanos y mares. En noviembre de 2016, una Comunicación conjunta²³ propuso 50 medidas para la seguridad, la protección, la limpieza y la gestión sostenible de los océanos en todo el mundo, buscando «asociaciones de los océanos» con interlocutores clave. Junto con el Banco Mundial, la UE estableció un «marco de desarrollo de la economía azul» que ayudará a los Estados, regiones y comunidades ribereñas en la transición a la economía azul, mediante la creación de un mecanismo de financiación combinada para inversiones del sector público y privado a lo largo de 30 años.

Las organizaciones internacionales²⁴ desarrollan **normas y acuerdos internacionales**, cuya aplicación y reconocimiento se precisan para luchar contra el cambio climático y la degradación del medio ambiente, promover el acceso al mercado, un comercio libre y justo y para garantizar la **interoperabilidad de las redes**²⁵. Las normas internacionales comúnmente adoptadas aportan una armonización técnica que permite la interoperabilidad de las distintas redes. Las organizaciones internacionales y europeas de normalización²⁶ son interlocutores esenciales de la UE para garantizar la armonización técnica en Europa y Asia, sobre la base de una elaboración consensuada de normas lideradas por la industria. La Comisión colaborará con estas organizaciones y los sectores pertinentes para revisar la necesidad de contar con normas relacionadas con la conectividad. La Comisión ampliará la prestación de asistencia técnica y se coordinará más estrechamente con las organizaciones internacionales y los socios extranjeros pertinentes, a fin de garantizar el compromiso de terceros países clave con dichas normas y su amplia adopción. En general, la UE deberá reforzar su compromiso con las organizaciones internacionales y reforzar su representación exterior, la participación y la coordinación.

Acciones clave para el capítulo 4

La Comisión:

- *Intensificará la cooperación con los terceros países pertinentes, incluida la plataforma de conectividad UE-China, para promover la economía digital, una conectividad eficiente del transporte y una movilidad inteligente, sostenible y segura, basada en la ampliación de la red RTE-T, y promoverá unas condiciones de competencia equitativas en la inversión.*
- *Apoyará la conectividad sostenible en los diálogos sobre política y desarrollo con*

²³ Comunicación conjunta titulada «Gobernanza internacional de los océanos», JOIN (2016) 49.

²⁴ Incluidos la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, la CEPE de la ONU y su Comité de Transportes Interiores; en el transporte ferroviario, la OTIF y la OSJD; en el sector de la energía, la Agencia Internacional de la Energía y la Agencia Internacional de Energías Renovables. Entre otras organizaciones clave con un mandato de ámbito mundial figuran la OMI, la OACI, la UIT y la OIT en lo que respecta a los derechos sociales..

²⁵ Incluidos, pero no exclusivamente, el Convenio sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente, y la Convención de Espoo sobre la evaluación del impacto medioambiental en un contexto transfronterizo y su Protocolo sobre la evaluación estratégica medioambiental.

²⁶ La Comisión Electrotécnica Internacional (CEI), la Organización Internacional de Normalización (ISO) y la Unión Internacional de Telecomunicaciones; el Comité Europeo de Normalización, el Comité Europeo de Normalización Electrotécnica y el Instituto Europeo de Normas de Telecomunicaciones.

terceros países.

- *Intensificará la cooperación con las organizaciones regionales pertinentes de Asia y los enfoques piloto de cooperación para la conectividad regional con Asia.*
- *Cooperará con las organizaciones europeas e internacionales de normalización y sus miembros nacionales con vistas al desarrollo eficiente y conjunto de las normas técnicas necesarias, incluso a través de asistencia técnica específica y cooperación técnica.*
- *Trabjará con la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) para unificar el régimen jurídico del transporte ferroviario de mercancías en el continente euroasiático, y con la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) y la Organización para la Cooperación Ferroviaria (OSJD) para ampliar la aplicación de las especificaciones técnicas y los marcos de gestión de seguridad de la UE.*

5. Más y mejor inversión en conectividad sostenible

A escala mundial, las necesidades de inversión en conectividad no se están cumpliendo. Un estudio del Banco Mundial sugiere que los países más pobres tienen, proporcionalmente, las mayores necesidades (12,5 % del PIB por término medio) y las mayores deficiencias (7,5 % del PIB) en gastos en infraestructuras. Se precisa un enfoque global en materia de financiación para abordar este importante déficit de inversión. Ello empieza por mejorar la movilización de los recursos nacionales, los modelos de valoración para el uso de infraestructuras y los marcos reguladores. Esto es cierto para Asia, donde las disparidades regionales son muy amplias²⁷.

5.1. Financiación de la UE nueva e innovadora para la conectividad

La presente Comunicación no pretende establecer un plan de inversiones, aunque los instrumentos financieros actuales y futuros de la UE podrían ofrecer perspectivas para apoyar la inversión privada en proyectos relativos a la conectividad.

La UE tiene ya un sólido **historial** de apoyo financiero a la conectividad²⁸. Los mecanismos de inversión geográficos, tales como el Instrumento de Inversión de la Política de Vecindad (NIF), el Mecanismo de Inversión para Asia Central (IFCA) y Mecanismo de Inversión para Asia (AIF), han concedido financiación y asistencia técnica para infraestructura y conectividad. Solo los mecanismos de inversión para Asia y Asia Central han movilizado más de 4 200 millones EUR de inversiones entre 2010 y mediados de 2018 a través de la

²⁷ Inderst, George (2018), «Infrastructure Investment, Private Finance, and Institutional Investors: Asia from a Global Perspective» (Inversión en infraestructura, financiación privada e inversores institucionales: Asia desde una perspectiva mundial), Instituto del Banco Asiático de Desarrollo.

²⁸ Entre 2014 y mediados de 2018, el Mecanismo de Inversión para los Balcanes Occidentales ha movilizado alrededor de 2 400 millones EUR de inversiones en la conectividad, mientras que el Instrumento de Inversión de la Política de Vecindad ha movilizado alrededor de 2 900 millones EUR de inversiones en la conectividad en los países de la Asociación Oriental.

combinación de subvenciones y préstamos²⁹. El Plan de Inversiones para Europa también presenta oportunidades concretas de coinversiones en Europa.

Para el próximo marco financiero plurianual (2021-2027), la Comisión ha propuesto varias medidas innovadoras que puedan estimular la inversión pública y privada en conectividad. La propuesta de la Comisión incluye, en particular, un marco de inversión para la acción exterior, sobre la base del actual Fondo Europeo para el Desarrollo Sostenible³⁰ (que forma parte del Plan de Inversiones Exteriores de la UE y se aplica a África y los países vecinos), para proporcionar financiación adicional para catalizar capital público y privado. Aunque se centrará principalmente en África y en los países vecinos de la UE, parte de sus recursos se destinarán también a otras zonas geográficas.

Por otra parte, la Comisión apoya todos los esfuerzos para hacer que el marco institucional y operativo de las inversiones de la UE en el exterior sea aún más eficaz y operativo, a fin de responder a nuestros principales desafíos en materia de inversión. Una reciente Comunicación de la Comisión³¹ destaca la necesidad de la cooperación internacional para poder recurrir a una combinación de fuentes de financiación, especialmente mediante la atracción de más inversión privada, y subraya la necesidad de aprovechar al máximo los instrumentos existentes, comenzando con el Fondo Europeo para el Desarrollo Sostenible. En la Comunicación también se pide a las principales instituciones financieras y de desarrollo activas en la financiación del desarrollo que refuercen su cooperación.

Financiación innovadora para la cooperación internacional en el próximo marco financiero plurianual (2021-2027)

En mayo de 2018, la Comisión presentó su propuesta³² para el próximo marco financiero plurianual de la UE, que incluye medidas para impulsar la inversión y la conectividad sostenible. La Comisión propone una nueva arquitectura de inversiones exteriores, con mayor cobertura mundial, incluida Asia³³. Al igual que su predecesor, movilizará financiación pública y privada a través de una garantía reforzada de la UE, que podrá complementarse con subvenciones y préstamos. Si se aprueba, la nueva arquitectura promoverá una mayor inversión, incluso en conectividad sostenible. Una propuesta de ampliación del presupuesto de investigación de la UE ayudará a la transición hacia unas formas más sostenibles de conectividad.

²⁹ Por ejemplo, el BEI contribuye con 70 millones EUR al proyecto de transporte y de distribución de electricidad entre Asia Central y Asia Meridional (CASA-1000), que permite el transporte de electricidad desde Kirguistán y Tayikistán hasta Afganistán y Pakistán.

³⁰ Reglamento (UE) 2017/1601 del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de septiembre de 2017, por el que se establece el Fondo Europeo de Desarrollo Sostenible (FEDS), la Garantía del FEDS y el Fondo de Garantía del FEDS.

³¹ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, el Consejo Europeo, el Consejo y el Banco Europeo de Inversiones. «Hacia una arquitectura financiera más eficiente para las inversiones fuera de la Unión Europea», COM(2018) 644.

³² Comunicación «Un presupuesto moderno para una Unión que proteja, empodere y vele por la seguridad. El marco financiero plurianual para el período 2021-2027», COM(2018) 321. La Comunicación de la Comisión «Hacia una arquitectura financiera más eficiente para las inversiones fuera de la Unión Europea», COM(2018) 644, presenta la arquitectura de inversiones exteriores propuesta.

³³ Véase la Comunicación citada en la nota a pie de página 30.

La UE deberá reforzar la cooperación con las **entidades financieras públicas y privadas de los Estados miembros de la UE, incluidos los fondos soberanos**, y esforzarse para lograr una mayor concertación de las actividades con ellos. A fin de fomentar la financiación sostenible, la UE y las entidades de crédito europeas deberán asimismo mejorar el diálogo con las entidades financieras públicas y privadas de terceros países, en consonancia con el «Plan de Acción: Financiar el desarrollo sostenible»³⁴. El Plan de Acción es un programa de debates en los foros internacionales con miras a una gestión más sostenible del sistema financiero. La Comisión fomenta la cooperación relativa a las finanzas sostenibles y el intercambio de las mejores prácticas entre los bancos europeos, incluidos los bancos públicos y otros bancos de terceros países. También apoyará iniciativas de responsabilidad social de las empresas para aplicar las normas internacionales para la financiación de proyectos relacionados con la conectividad. La UE apoyará los procesos en el contexto del G-7, el G-20 y la OCDE, a fin de adaptar las prácticas de préstamo de las instituciones financieras públicas a los principios de la conectividad sostenible.

5.2. Asociaciones internacionales en la financiación

Las instituciones financieras internacionales y los bancos multilaterales de desarrollo son un componente central en la arquitectura de financiación de la conectividad. El Banco Europeo de Inversiones (BEI), como banco de la UE y socio de inversión, y el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD) han ampliado sus préstamos, lo que proporciona nuevas posibilidades de cooperación. El FMI y el Banco Mundial son socios importantes para la cooperación en la sostenibilidad de la deuda y la conectividad. La UE deberá asimismo intensificar su cooperación con el Banco Asiático de Desarrollo (BAD) y el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (BAII), garantizando al mismo tiempo que se respetan plenamente las prioridades de la UE en estas relaciones. El apoyo de los bancos multilaterales de desarrollo es esencial para la puesta en práctica de la Hoja de ruta hacia la infraestructura como una clase de activo del G-20, y una mayor incorporación de las plataformas de gestión de infraestructuras podría contribuir a mejorar la ejecución de los proyectos³⁵. También deberá aspirarse a mejorar la coordinación de la participación de la UE en los bancos multilaterales de desarrollo.

5.3. Condiciones de competencia equitativas para las empresas

Los requisitos clave para que las empresas desarrollen y promuevan la conectividad UE-Asia son unas condiciones de competencia equitativas adecuadas en el acceso a los mercados y inversiones extranjeras directas; la equidad y la transparencia en la contratación pública; prácticas de mercado no discriminatorias; y una protección equilibrada de los derechos de propiedad intelectual³⁶. Son, por tanto, esenciales unos marcos fuertes de estabilidad macroeconómica y presupuestaria, unas reformas y políticas sectoriales sólidas, unos marcos presupuestarios y fiscales amplios anuales y a medio plazo, y unos sistemas sólidos de gestión de las finanzas públicas. La UE seguirá prestando apoyo a las iniciativas que garanticen unas condiciones de competencia equitativas para las empresas. Una mayor adhesión al **Acuerdo sobre Contratación Pública** de la OMC (ACP) sería un paso concreto

³⁴ Comunicación sobre «Plan de Acción: Financiar el desarrollo sostenible», COM (2018) 97.

³⁵ Por ejemplo, por lo que respecta a la plataforma de gestión SOURCE, véase el sitio web de la Fundación para la infraestructura sostenible, <https://public.sif-source.org/>.

³⁶ Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los obstáculos al comercio y la inversión, 1 de enero a 31 de diciembre de 2016.

hacia adelante. La rápida adopción de la propuesta de la Comisión sobre el Instrumento de Contratación Pública Internacional³⁷ alentaría a los socios a adherirse y a mostrarse más dispuestos en cuanto a los compromisos de acceso al mercado. La UE deberá continuar fomentando que los socios utilicen criterios de calidad y coste del ciclo de vida en los procedimientos de contratación pública. El logro de la igualdad de condiciones también requerirá la mejora de la transparencia de los **sistemas de crédito a la exportación**. Las prácticas discriminatorias deben eliminarse. El Grupo de Trabajo Internacional sobre Créditos a la Exportación deberá establecer disciplinas para garantizar unas condiciones equitativas de competencia entre los exportadores de los distintos países.

La UE tiene la intención de intensificar sus esfuerzos de **diplomacia económica**³⁸ en Asia. Se propone apoyar plataformas para establecer correspondencias entre empresas europeas y asiáticas, centrándose en las pymes, y crear un grupo consultivo sobre conectividad entre Europa y Asia. La UE deberá seguir promoviendo su Portal Europeo de Proyectos de Inversión (en el futuro, InvestEU Portal), que permite la visibilidad de oportunidades de inversión en la UE a todos los inversores interesados.

Acciones clave para el capítulo 5

La Comisión (y, en su caso, la Alta Representante):

- *Facilitará la inversión en conectividad euroasiática a través de mecanismos de inversión y garantías, con la participación de los bancos públicos europeos (BEI, BERD y bancos nacionales y entidades de los Estados miembros) y las instituciones financieras internacionales, en consonancia con las normas internacionales y unas condiciones de competencia equitativas.*
- *Reforzará la cooperación para la inversión de la UE con el Banco Asiático de Desarrollo y el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras.*
- *Establecerá un grupo consultivo empresarial para la conectividad entre Europa y Asia.*
- *Abogará por una mayor transparencia de la contratación pública en infraestructuras euroasiáticas, incluso mediante una adhesión más generalizada al Acuerdo sobre Contratación Pública de la OMC y la adopción de las normas de este acuerdo, así como mediante el apoyo a la creación de sitios web específicos sobre contratación pública.*

³⁷ Propuesta de Reglamento de la Comisión sobre el acceso de los productos y servicios de terceros países al mercado interior de la Unión en el ámbito de la contratación pública, así como sobre los procedimientos de apoyo a las negociaciones para el acceso de los productos y servicios de la Unión a los mercados de contratación pública de terceros países, COM (2016) 34. La propuesta está siendo estudiada actualmente por el Parlamento Europeo y por el Consejo.

³⁸ Documento de reflexión de la Comisión sobre el encauzamiento de la globalización, COM(2017) 240.

6. Conclusiones

La presente Comunicación conjunta propone la base de una estrategia de la UE para conectar Europa y Asia. Los **principios de conectividad sostenible, amplia y basada en normas internacionales inspiran esta estrategia**. A través de este enfoque, la UE mejorará la calidad de la normativa y la igualdad de condiciones en la conectividad, inspirándose en su mercado interior. Contribuirá al desarrollo del transporte, la energía y las redes digitales, basándose en su experiencia en materia de conectividad transfronteriza. Tratará de reforzar sus asociaciones con terceros países, regiones y organizaciones internacionales. Aumentará la cooperación en el ámbito de la educación, la investigación, la innovación, la cultura, el deporte y el turismo, ayudando a promover la diversidad y la libre de circulación de ideas. En apoyo de estas diferentes políticas y acciones, la UE deberá utilizar todos los instrumentos y herramientas de su marco financiero para movilizar la inversión pública y privada en aras de la conectividad sostenible. Un esfuerzo conjunto de la UE y los Estados miembros para comunicar, lanzar y comercializar mejor los proyectos y programas de conectividad con los socios asiáticos también desempeñará un papel fundamental en el éxito de la estrategia.

La Comisión invita por tanto al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo, al Comité de las Regiones, al Banco Europeo de Inversiones y a las partes interesadas a que apoyen las acciones presentadas en la presente Comunicación conjunta.