

**RESOLUCIÓN <sup>(1)</sup>****sobre la cooperación en materia de infraestructuras entre la Unión Europea y los países de la Asociación Oriental: proyectos comunes en los ámbitos de los transportes por carretera, ferrocarril y vía aérea**

(2015/C 315/02)

LA ASAMBLEA PARLAMENTARIA EURONEST,

- Vista la Resolución del Parlamento Europeo de 23 de octubre de 2013 sobre la política europea de vecindad: hacia una cooperación reforzada-Posición del Parlamento Europeo sobre los informes de 2012,
  - Vista la Resolución del Parlamento Europeo sobre la revisión de la Política Europea de Vecindad y su dimensión oriental, así como sus resoluciones relativas a la República de Armenia, la República de Azerbaiyán, la República de Bielorrusia, Georgia, la República de Moldavia y Ucrania,
  - Vista la Declaración conjunta de la Cumbre de la Asociación Oriental (Vilna, 28-29 de noviembre de 2013): Asociación Oriental-la futura evolución,
  - Vista la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo titulada «La UE y sus regiones vecinas: un planteamiento renovado de la cooperación en materia de transportes» [COM(2011) 415], así como el Plan de Transportes de la Unión Europea para los países de vecindad de la Comisión, que cubre el sector de la aviación, los transportes marítimos y de navegación interior, los transportes por carretera y por ferrocarril, así como las conexiones de infraestructuras,
  - Vista la Declaración conjunta de los ministros de Transporte de los Estados miembros de la UE y de los países socios de la Asociación Oriental y los representantes de la Comisión Europea sobre el futuro de la cooperación en materia de transportes con los países de la Asociación Oriental,
  - Vistas las Conclusiones del Consejo sobre la cooperación en materia de transportes con los países vecinos de la UE, adoptadas en la 3116ª reunión del Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía,
  - Visto el Libro Blanco de la Comisión titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», de 2011,
  - Vista la lista de proyectos prioritarios de infraestructuras relativos a la red de transporte regional de la Asociación Oriental, aprobada en la reunión de los ministros de Transporte de la UE y de los países de la Asociación Oriental que tuvo lugar el 9 de octubre de 2013 en Luxemburgo,
  - Vista la firma de los Acuerdos de Asociación entre la UE y Ucrania, Moldavia y Georgia, respectivamente,
  - Vista la eficiencia de la navegación marítima y fluvial como sistemas para trasladar mercancías, conectar a las personas y desarrollar una mejor integración de los mercados,
1. Subraya que los transportes tienen una importancia vital para la prosperidad de Europa, ya que permiten que los bienes se distribuyan de manera eficiente y que los ciudadanos viajen libremente; recuerda que la UE es un socio político y económico de primera magnitud para los países de la Asociación Oriental, y que el refuerzo de la cooperación en el sector de los transportes puede ayudar a estos países a ser económicamente más fuertes y políticamente más estables; subraya que los ciudadanos y las empresas en la UE y los países vecinos son los beneficiarios directos de una cooperación mejorada en materia de transportes, cuya finalidad reside en reducir el tiempo y los recursos que se invierten en el transporte de bienes, servicios y viajeros, y que una mayor integración de los mercados puede ayudar asimismo a crear nuevas oportunidades comerciales para las empresas, tanto en la UE como en las regiones vecinas;

(<sup>1</sup>) Adoptada el 17 de marzo de 2015 en Ereván, Armenia.

2. Considera que mejores conexiones de transporte se pueden lograr a través de una infraestructura de transporte mejorada y una mayor integración de los mercados, que garantice unos desplazamientos sin complicaciones para los pasajeros y un transporte de bienes eficiente y seguro, teniendo en cuenta la situación geográfica específica de los países de la Asociación Oriental; confía, a este respecto, en que se establezca un vínculo visible entre la política de transportes de los países de la Asociación Oriental y la estrategia Europa 2020;
3. Subraya que una mayor integración entre los mercados de transporte de la UE y de sus socios orientales depende de la voluntad y la disposición de cada país a este respecto, así como de los progresos de los países vecinos en la aplicación de estándares equivalentes a los de la UE en ámbitos como la seguridad, la protección, el medio ambiente y en materia social; pide a la UE que preste todo el apoyo y asesoramiento técnico que sea necesario y que no recurra al proteccionismo;
4. Subraya que siguen existiendo importantes diferencias en términos de infraestructuras de transporte entre las zonas orientales y occidentales de Europa, que deben ser abordadas, y que el continente europeo debe lograr una mayor homogeneidad en términos de infraestructuras de transporte;
5. Recuerda que una preocupación importante es la congestión del tráfico, sobre todo en los transportes por carretera y por vía aérea; subraya que es necesario abordar los importantes cuellos de botella del transporte europeo a fin de responder a la demanda de movilidad de los ciudadanos y a la necesidad de la economía de transportar bienes y servicios, al tiempo que se anticipan las limitaciones en materia de recursos y medio ambiente;
6. Toma nota de la adopción de las nuevas orientaciones de la RTE-T, donde se traza la red principal y global de la infraestructura estratégica europea, tanto en el este y como en el oeste de la Unión Europea, dando así forma al espacio único europeo de transporte; invita a la Comisión Europea a que reflexione sobre la posibilidad de unir la red principal RTE-T con la red de transporte de los países de la Asociación Oriental;
7. Pide a la Comisión que emprenda y publique, junto con los gobiernos de la Asociación Oriental, un estudio de evaluación conjunta de las infraestructuras, los nodos y los enlaces de transporte que sean de interés mutuo y que pudieran crear una base exhaustiva para futuros proyectos comunes;
8. Toma nota de la creciente presión para financiar infraestructuras con recursos públicos; subraya que se requiere un nuevo enfoque en materia de financiación y tarificación, sobre la base de asociaciones público-privadas, que podrían permitir a las comunidades locales asociarse con agentes privados interesados y agencias gubernamentales, y hacer uso de fondos internacionales para crear medios de transporte que beneficien a todas las partes interesadas; insta a los Estados miembros de la UE y a los países de la Asociación Oriental a que intercambien las mejores prácticas e intensifiquen su cooperación en este ámbito;
9. Reconoce la importancia de mejorar aún el entorno de inversión en los países de la Asociación Oriental con objeto de atraer inversiones de los Estados miembros de la UE en los sectores del transporte por carretera, ferrocarril, mar y vía aérea que sustentarán el desarrollo de las respectivas infraestructuras, la integración de los países de la Asociación Oriental y los Estados miembros de la UE, la adopción de los estándares de la UE y el desarrollo de capacidades en los países de la Asociación Oriental;
10. Pide a la Comisión y a los gobiernos de la Asociación Oriental que incluyan en futuros acuerdos comerciales el principio de facilidad del transporte;
11. Subraya que las reformas en el sector del transporte en los países de la Asociación Oriental deberían garantizar una mayor aproximación a los estándares en materia de transportes de la UE; considera que las negociaciones relativas a los acuerdos sobre servicios aéreos entre la UE y los países de la Asociación Oriental deberían concluirse con aquellos países que las hayan iniciado, y, a este respecto, espera que se inicien pronto negociaciones similares con el resto de países de la Asociación Oriental; opina que la seguridad y la protección marítimas deberían mejorarse a través de una reforma de las políticas; que los pabellones deberían mejorarse con arreglo al Memorando de París sobre supervisión por el Estado rector del puerto, y que los países socios debieran poder demostrar una mejora de los resultados en materia de seguridad vial, así como que están tomando medidas concretas para mejorar la interoperabilidad entre su red ferroviaria y la de la UE; considera que las conexiones de transporte con la UE debieran ser mejoradas mediante una planificación optimizada de las redes y trabajando sobre proyectos de infraestructuras prioritarias que contribuyan a conectar a los países socios con la Red Transeuropea de Transporte; alienta a los países socios a reacondicionar las carreteras existentes y a construir otras nuevas;

12. Toma nota de la existencia de fronteras cerradas dentro del territorio de la Asociación Oriental, así como de las dificultades de comunicación para aquellos países sin acceso directo al mar, por lo que pide a la UE que contribuya a unas vías de comunicación más abiertas y accesibles mediante la aplicación de proyectos concretos;
13. Subraya que el Cielo Único Europeo, actualmente en construcción, debería ampliarse para incluir a los países vecinos de la UE, y que el reconocimiento del Derecho de la UE y del principio de designación de la UE son requisitos previos mínimos para ello; pone de relieve que el Cielo Único Europeo aspira a mejorar la seguridad y reducir los retrasos, los costes y las emisiones, y que en el marco de su progresivo establecimiento, los países vecinos de la UE están dispuestos a formar o unirse a bloques de espacio aéreo funcionales (FAB) con los Estados miembros de la UE; pide a los países de la Asociación Oriental que contribuyan al buen funcionamiento de las comunicaciones aéreas tanto entre los países de la UE y los países de la Asociación Oriental como al interior del territorio de la Asociación Oriental;
14. Recuerda que el transporte por carretera desempeña un papel clave en los flujos comerciales con aquellos países de la Asociación Oriental con los que la UE comparte una frontera terrestre; destaca, sin embargo, que un obstáculo a un intercambio eficiente de mercancías entre la UE y sus vecinos orientales estriba en la subsistencia de engorrosos procedimientos administrativos en los pasos fronterizos, y que, por término medio, el 40 % del tiempo de transporte total se pierde en las fronteras debido a las discrepancias en los procedimientos administrativos; subraya que la facilitación de los procedimientos de cruce de fronteras es así pues primordial para estimular el comercio reduciendo tiempo y costes, y que para los países de la Asociación Oriental sería beneficioso compartir la experiencia de reformas que han prosperado en este ámbito;
15. Señala a la atención el hecho de que, en la mayoría de los países de la Asociación Oriental, la mortalidad por lesiones causadas en accidentes de tráfico rebasa considerablemente la media de la UE, y que por lo tanto el escaso nivel de seguridad vial en los países de la Asociación Oriental es una cuestión que afecta directamente a la UE; subraya que la mejora de la seguridad vial mediante la formación, el intercambio de mejores prácticas, la sensibilización y el fomento de una infraestructura viaria más segura, incluyendo un estacionamiento seguro, constituyen una prioridad para la cooperación y asistencia financiera de la UE en favor de las regiones vecinas; alienta a la Comisión Europea a estudiar la posibilidad de ampliar los servicios comunes de los sistemas de transporte inteligentes implantados en la UE a los países de la Asociación Oriental;
16. Constata con satisfacción que varios países de la Asociación Oriental han manifestado su interés por un mayor acceso por carretera al mercado de la UE, y considera que la UE debe ejercer su competencia externa en este ámbito con miras a promover una mayor integración de los mercados con estos países; hace un llamamiento en este sentido a la Comisión para que supervise de cerca la transposición y aplicación de los estándares en materia de seguridad y protección y las normas medioambientales y sociales por parte de los países socios, y que garantice que los Estados miembros no recurran a medidas proteccionistas; considera que el principal objetivo de dicha iniciativa debería ser el de levantar gradualmente las restricciones cuantitativas, a cambio de la aplicación de normas que garanticen la calidad de los servicios de transporte por carretera entre la UE y los países de la Asociación Oriental, concepto no incluido en los regímenes bilaterales actuales;
17. Subraya que unos sistemas tarifarios abiertos, justos, no discriminatorios y transparentes para el uso de la infraestructura ferroviaria en los enlaces entre la UE, sus vecinos orientales, Oriente Próximo y Asia son necesarios para explotar el pleno potencial del transporte de mercancías por ferrocarril (incluidos el reacondicionamiento de las vías férreas actuales y la construcción de otras nuevas y más eficientes); alienta a la cooperación regional a este respecto y expresa su pesar por el hecho de que entre las barreras físicas al comercio y a un mayor intercambio de mercancías figuren también la falta de sistemas ferroviarios interoperables, las tecnologías insuficientes y las malas condiciones del material rodante; destaca que la eficiencia del transporte de viajeros por ferrocarril puede incrementarse mejorando la cooperación en los pasos fronterizos, sin que sean necesarias cuantiosas inversiones en infraestructuras;
18. Alienta el fomento de vehículos con bajas emisiones de carbono y de infraestructuras para combustibles alternativos, a fin de reducir el consumo de combustibles fósiles y atenuar de ese modo las repercusiones de los transportes sobre el medio ambiente;

19. Subraya que las reformas encaminadas a aproximar al sector ferroviario de los países de la Asociación Oriental en mayor medida a los estándares de la UE (seguridad, protección, medio ambiente, aspectos sociales e interoperabilidad) deben proseguir, ya que no solo redundarían en beneficio del transporte de viajeros y mercancías, sino que además atraerían más inversiones en el sector ferroviario; destaca que la elevada demanda de modernización del material rodante en los países vecinos crea nuevas oportunidades de mercado para las empresas de la UE; subraya que las reformas antes citadas son también un requisito previo para cualesquiera futuras aperturas de mercados;
  20. Insta a la UE a prestar asistencia al cumplimiento de los estándares a través del intercambio de información sobre el desarrollo de programas nacionales para la seguridad de la aviación civil y el intercambio de mejores prácticas en la aplicación de controles de calidad con respecto a las medidas para la seguridad de la aviación; subraya que las normas internacionales en materia de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) deben aplicarse rigurosamente, y que fomentando el conocimiento y la aplicación de las disposiciones sobre seguridad aérea de la Conferencia Europea de la Aviación Civil (CEAC) y los principios establecidos por el Derecho primario de la UE se podría facilitar una mayor convergencia normativa en la región, superior incluso a los estándares internacionales;
  21. Destaca que los países de la Asociación Oriental deberían ser asimismo los futuros 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, y que sería muy positivo que la UE ampliara su asistencia a los países de la Asociación Oriental que tratan de modernizar sus sistemas de gestión del tráfico aéreo;
  22. Apoya una mayor aproximación reglamentaria y una aplicación más efectiva de las normas en todas las áreas del transporte, el desarrollo institucional de los organismos gubernamentales responsables del desarrollo de los sectores del transporte por carretera, ferrocarril, vía marítima y vía aérea en los países de la Asociación Oriental, así como la adopción de unos estándares coherentes mediante el intercambio de mejores prácticas de la UE, la asistencia técnica y la organización de viajes de estudio, talleres y foros;
  23. Apoya la realización de los proyectos de infraestructuras de transporte en el marco de la red de transportes de la Asociación Oriental a través de los actuales programas e instrumentos de la UE dirigidos a mejorar los enlaces con la red principal RTE-T, así como la plena realización de los proyectos actualmente en curso para conectar a los países de la Asociación Oriental con las redes de transporte de la UE;
  24. Considera necesario que Ucrania, Moldavia y Georgia, en tanto que países signatarios de un Acuerdo de Asociación, reciban asistencia adecuada de la UE para el desarrollo de sus sectores de transporte por carretera, ferrocarril, vía aérea y mar;
  25. Subraya que el transporte marítimo y por vías navegables es un componente fundamental para el desarrollo del comercio, la facilitación de la movilidad de los viajeros y una mayor interconexión entre los sistemas de transporte, debiéndose tomar debidamente en consideración las condiciones geográficas específicas de los países de la Asociación Oriental;
  26. Encarga a sus Copresidentes que transmitan la presente Resolución al Presidente del Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión, a la Vicepresidenta de la Comisión/Alta Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, al Servicio Europeo de Acción Exterior, así como a los Gobiernos y Parlamentos de los Estados miembros y de la Asociación Oriental.
-