



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 7.7.2011
COM(2011) 415 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL
PARLAMENTO EUROPEO**

**L'Unione europea e le regioni limitrofe: un approccio rinnovato alla cooperazione in
materia di trasporti**

1. INTRODUZIONE

Finalità

I trasporti contribuiscono in modo significativo alla prosperità dell'Europa, in quanto permettono l'efficiente distribuzione delle merci e la libertà di viaggiare dei cittadini. L'UE è un importante partner politico ed economico dei paesi delle regioni limitrofe. Una cooperazione rafforzata nel settore dei trasporti può svolgere un ruolo decisivo nell'aiutare questi paesi a diventare economicamente più forti e politicamente più stabili. Cittadini e imprese dell'Unione europea e delle regioni confinanti sono i beneficiari diretti di una migliore cooperazione nel settore dei trasporti, intesa a ridurre tempo e risorse spesi per il trasporto di merci e di passeggeri. Una più stretta integrazione del mercato può inoltre contribuire a dischiudere nuove prospettive alle imprese tanto nell'UE quanto nelle regioni limitrofe.

Scopo della presente comunicazione è stabilire una cooperazione rinnovata per la politica dei trasporti con le regioni limitrofe dell'Unione, sulla base della comunicazione della Commissione del 2007¹, che si è concentrata sugli aspetti infrastrutturali. La comunicazione riguarda tanto i paesi della politica europea di vicinato (PEV)² quanto i paesi dell'allargamento³, con una particolare attenzione ai paesi PEV. L'elevato livello di cooperazione già raggiunto nel settore dei trasporti con i paesi dell'allargamento può costituire un modello per migliorare i collegamenti con le regioni limitrofe⁴.

La Commissione ha recentemente riesaminato la PEV, il quadro politico unico per le relazioni dell'Unione con i suoi paesi partner limitrofi⁵, e ha proposto **una risposta nuova a un vicinato in mutamento**. In conformità a detta risposta, la cooperazione nel settore dei trasporti sarà adattata in funzione delle esigenze di ciascuna subregione. L'Unione applicherà un maggiore livello di differenziazione nel settore dei trasporti, in funzione dell'interesse e del grado di preparazione di ciascun paese a procedere verso una maggiore integrazione con l'UE. Il sostegno dell'Unione europea, sotto forma di finanziamenti per collegamenti infrastrutturali o di un maggiore accesso al mercato, sarà subordinato ai progressi effettuati nei paesi vicini.

Contesto politico

Con l'entrata in vigore del **trattato di Lisbona**, l'UE si è impegnata a sviluppare relazioni privilegiate con i paesi limitrofi (art. 8 del TUE). Il trattato prevede inoltre che l'Unione può decidere di cooperare con i paesi terzi per promuovere progetti di interesse comune e garantire l'interoperabilità delle reti (art. 171, par. 3, del TFUE).

¹ Estensione dei principali assi di trasporto transeuropei ai paesi confinanti, COM(2007) 32 del 31.1.2007.

² PEV orientali: Armenia, Azerbaigian, Bielorussia, Georgia, Moldova, Ucraina; PEV meridionali: Algeria, Egitto, Israele, Giordania, Libano, Libia, Marocco, Territori palestinesi occupati, Siria, Tunisia.

³ Paesi candidati: Croazia, ex Repubblica iugoslava di Macedonia, Montenegro, Turchia. Candidati potenziali: Albania, Bosnia-Erzegovina, Serbia e Kosovo (secondo la risoluzione 1244/99 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite).

⁴ Islanda, Norvegia, Russia e Svizzera non sono interessate dalla presente comunicazione.

⁵ COM(2011) 303 del 25.5.2011

Nella **strategia "Europa 2020"** è indicata l'importanza di sviluppare gli aspetti esterni delle nostre politiche interne al fine di promuovere la crescita economica. Ciò è particolarmente vero per la politica dei trasporti, in quanto l'efficienza dei valichi di frontiera, i collegamenti più brevi e più veloci e la liberalizzazione dei mercati contribuiscono a facilitare il flusso delle merci e delle persone attraverso i confini dell'UE.

Nel marzo 2001 la Commissione ha adottato una **Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile**⁶ allo scopo di aumentare la mobilità e alimentare la crescita e l'occupazione. In questa tabella la Commissione ha proposto di estendere la politica dell'Unione in materia di trasporti e infrastruttura ai paesi vicini e di aprire i mercati dei paesi terzi nel settore dei servizi di trasporto.

La Commissione sta attualmente **riesaminando la politica relativa alla rete TEN-T**, che ha tra l'altro la finalità di prevedere migliori collegamenti della rete TEN-T con le infrastrutture dei paesi limitrofi.

L'UE ha inoltre elaborato strategie macroregionali, come la Strategia dell'Unione europea per la Regione Danubiana⁷, che hanno lo scopo di ricercare una migliore mobilità tra le regioni e che includono alcuni paesi di regioni confinanti.

2. UNA PIÙ STRETTA INTEGRAZIONE DEL MERCATO PER COLLEGAMENTI PIÙ VELOCI ED ECONOMICI

Una più stretta integrazione tra i mercati dei trasporti dell'Unione e quelli dei paesi dell'allargamento e dei paesi PEV può **rendere i collegamenti di trasporto più veloci, più economici e più efficienti**, avvantaggiando cittadini e imprese. Le prospettive per una maggiore integrazione dei mercati dipenderanno dalla capacità e dalla prontezza dei paesi limitrofi a introdurre norme che vanno verso l'equivalenza con quelle applicate nell'UE in ambiti come la sicurezza, la protezione, la tutela dell'ambiente nonché la salute e la sicurezza dei lavoratori. La presente comunicazione delinea misure di breve e lungo termine per tutti i modi di trasporto (stradale, ferroviario, aereo, marittimo e fluviale) intese a collegare i sistemi di trasporto dell'Unione e dei suoi vicini.

Nell'ambito dei negoziati in corso per gli accordi di associazione con i paesi del partenariato orientale⁸ sono state avviate iniziative per una più stretta integrazione del mercato dei trasporti. Detti accordi sono intesi a stabilire una zona di libero scambio con l'UE. L'obiettivo a lungo termine per il vicinato meridionale è di completare la zona euromediterranea di libero scambio. Nell'ambito della strategia di allargamento e nel contesto dei negoziati di adesione, l'UE assiste i paesi interessati dall'allargamento ad allinearsi all'acquis dell'Unione, al fine di creare le condizioni opportune per l'integrazione del mercato del trasporto. Ad esempio, il progetto di trattato che istituisce la Comunità dei trasporti con i Balcani occidentali prevede la

⁶ Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - COM(2011) 144 del 28.3.2011

⁷ Tra gli obiettivi della strategia figura il miglioramento dei collegamenti tra otto Stati membri e sei paesi limitrofi (Bosnia-Erzegovina, Croazia, Moldova, Montenegro, Serbia e Ucraina) - COM(2010) 715 dell'8.12.2010

⁸ Sono in corso negoziati con la Bielorussia. Il partenariato orientale è un'iniziativa avviata nel 2009 allo scopo di approfondire le relazioni dell'UE con l'Armenia, l'Azerbaijan, la Bielorussia, la Georgia, la Moldova e l'Ucraina.

progressiva integrazione del mercato, in base all'acquis dell'Unione in materia di sicurezza, protezione, ambiente e questioni sociali.

2.1. Aviazione

Nel settore del trasporto aereo, il perseguimento di una più stretta integrazione con i paesi limitrofi dell'Unione è inteso a creare un più ampio Spazio aereo comune europeo (European Common Aviation Area – ECAA) che interessa 1 miliardo di persone nell'Unione europea e nei paesi che si trovano ai suoi confini meridionali e orientali⁹. Poiché la maggior parte dei paesi PEV si trova oltre il Mediterraneo o a una notevole distanza dalle capitali dell'Unione europea, i collegamenti aerei svolgono un ruolo fondamentale nel trasporto di passeggeri. Nel periodo 2004-2009 la crescita annua del numero di passeggeri nel trasporto aereo è stata in media del 6,7%, tra l'Unione e i paesi limitrofi meridionali e dell'11,6% tra questa e i paesi limitrofi orientali. A sud, il Marocco fa già parte dello Spazio aereo comune europeo e presenta una crescita media annua del 14,6% per il trasporto aereo di passeggeri da e verso l'UE. A oriente la quota maggiore del trasporto passeggeri ha avuto luogo tra l'Ucraina e l'Unione (2,7 milioni su 3,5 milioni di passeggeri nel 2009)¹⁰.

La politica dell'ECAA è stata elaborata per consentire un'apertura graduale del mercato tra l'Unione e i suoi vicini, collegata a una convergenza normativa che passa attraverso una graduale attuazione delle norme UE, al fine di offrire nuove opportunità agli operatori e una più vasta possibilità di scelta ai consumatori. Il processo di apertura dei mercati e la convergenza normativa procedono parallelamente, al fine di promuovere eque condizioni di concorrenza e le norme UE in materia di sicurezza, protezione, ambiente nonché di altro tipo. L'ECAA è attuato mediante **accordi globali nel settore dei servizi aerei** che promuovono le relazioni generali in ambito economico, commerciale e turistico.

I negoziati per un accordo globale nel settore dei servizi aerei possono essere avviati quando il paese limitrofo ha dimostrato di aver compreso le condizioni e di essere chiaramente intenzionato ad assumere gli obblighi connessi all'adesione all'ECAA.

L'UE ha concluso accordi di questo tipo con i Balcani occidentali, la Georgia, la Giordania e il Marocco. Accordi analoghi sono oggetto di negoziato con Israele, Libano e Ucraina, mentre in un prossimo futuro sono previsti negoziati con la Tunisia. La Commissione ha inoltre ricevuto il mandato di negoziare un accordo analogo con l'Algeria, ha proposto che le sia affidato il mandato di negoziare con la Moldova e ha intenzione di presentare la stessa proposta per l'Azerbaigian. A seconda dell'interesse e del grado di preparazione dei restanti paesi limitrofi, la Commissione proporrà di negoziare accordi analoghi.

Gli accordi conclusi con i paesi PEV sono bilaterali, mentre l'accordo con i Balcani occidentali è multilaterale. L'accordo multilaterale ha una portata superiore rispetto agli accordi bilaterali, ad esempio per l'applicazione diretta in questi paesi delle sentenze della Corte di giustizia europea che interessano l'aviazione.

Al fine di aumentare l'integrazione regionale, la prossima iniziativa consiste nello sviluppare un accordo multilaterale per i paesi PEV meridionali e un altro per i paesi PEV orientali. In definitiva, l'obiettivo a lungo termine è di integrare tutte le regioni e l'Unione in un unico ECAA.

⁹ Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti.

¹⁰ Eurostat.

Il **Cielo unico europeo**, attualmente in preparazione, sarà esteso anche ai paesi limitrofi dell'Unione. A tal fine occorrono come minimo il riconoscimento della normativa UE e il principio della designazione UE. Il cielo unico europeo migliorerà la sicurezza e ridurrà i ritardi, i costi e le emissioni. Nel quadro dell'approccio graduale per la costituzione di un cielo unico europeo, i paesi limitrofi dell'Unione europea stanno cercando di formare o di entrare a far parte di blocchi funzionali di spazio aereo (FAB) con gli Stati membri dell'Unione. Detti Stati membri dovrebbero aver elaborato nove blocchi funzionali di spazio aereo entro il dicembre 2012, in modo da progettare e razionalizzare collettivamente il loro spazio aereo e le loro rotte nella prospettiva di dare una migliore risposta alle esigenze del traffico aereo.

Nei Balcani occidentali, la Bosnia-Erzegovina e la Croazia fanno parte del blocco funzionale di spazio aereo dell'Europa centrale (FABCE). Per quanto concerne gli altri paesi interessati, Albania, Egitto e Tunisia hanno ottenuto lo status di partner associato mentre Giordania e Libano sono osservatori nel quadro dell'iniziativa FAB BLUE MED. Si prevede che altri paesi limitrofi aderiranno ad analoghi blocchi funzionali di spazio aereo in modo da completare il Cielo unico europeo.

Diversi paesi limitrofi sono già parti contraenti dell'**Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea** (Eurocontrol)¹¹, partecipano alle sue attività e fruiscono dei suoi servizi. I paesi che non sono membri di Eurocontrol possono beneficiare di alcuni servizi di questa organizzazione, facendone richiesta e stipulando con essa accordi¹². La cooperazione con i paesi limitrofi è intesa ad adottare nell'ambito di Eurocontrol posizioni conformi a quelle sviluppate dall'Unione.

Diversi paesi PEV già beneficiano del programma di ricerca per la **gestione del traffico aereo nell'ambito del Cielo unico europeo** (SESAR) che ha la finalità di ammodernare l'infrastruttura del controllo aereo in Europa. L'Unione può inoltre offrire assistenza ad altri paesi PEV che hanno intenzione di ammodernare i rispettivi sistemi di gestione del traffico.

Il miglioramento dell'efficacia della **sicurezza dei trasporti aerei** nelle regioni limitrofe riveste un'importanza fondamentale per l'Unione. Le norme internazionali in materia di sicurezza aerea stabilite dall'ICAO (Organizzazione per l'aviazione civile internazionale) dovrebbero essere pienamente attuate¹³. L'Unione sta già collaborando con i paesi limitrofi per migliorare la loro capacità di adempiere a tali obblighi internazionali. L'Unione può dare un contributo a tal fine, condividendo le informazioni sullo sviluppo di programmi nazionali di sicurezza nel settore dell'aviazione civile e le migliori pratiche per quanto concerne l'attuazione e il controllo di qualità delle misure relative alla sicurezza dell'aviazione. La convergenza normativa nella regione, che va ad aggiungersi alle norme internazionali, può essere facilitata migliorando la conoscenza e l'attuazione delle disposizioni in materia di sicurezza dell'aviazione della Conferenza europea per l'aviazione civile (ECAC) e dei principi stabiliti nel diritto primario dell'Unione europea.

Garantire un elevato livello di **sicurezza aerea** è una priorità fondamentale per la politica dei trasporti dell'Unione. I paesi limitrofi che hanno firmato accordi globali nel settore dei servizi aerei con l'Unione possono partecipare anche ai lavori dell'Agenzia europea per la sicurezza

¹¹ Albania, Armenia, Bosnia-Erzegovina, Croazia, ex Repubblica iugoslava di Macedonia, Moldova, Montenegro, Turchia, Serbia, Ucraina.

¹² Come l'Ufficio centrale dei canoni di rotta (CRCO), l'Unità centrale di gestione dei flussi di traffico aereo (CFMU) e l'iniziativa europea della base dati per la gestione del traffico aereo.

¹³ Allegato 17 (Sicurezza) della Convenzione di Chicago.

aerea (EASA). Inoltre, ciascuno Stato europeo firmatario dell'ICAO può partecipare ai lavori dell'EASA sulla base di un accordo specifico con il quale adotta e attua le norme dell'UE per la sicurezza aerea¹⁴.

La Commissione e l'EASA hanno recentemente proposto di creare nell'ambito di quest'ultima un servizio per la collaborazione con alcuni paesi limitrofi meridionali (Israele, Giordania, Libano, Marocco e Tunisia). Ciò allo scopo di armonizzare le norme e le procedure di sicurezza aerea tra l'Unione e questi paesi. Una collaborazione di questo tipo è prevista anche al fine di aumentare la sicurezza aerea nei paesi PEV orientali.

Azioni proposte

A breve termine (fino al 2013)

- Completare i negoziati in corso relativi ad accordi globali nel settore dei servizi aerei ed estendere detti negoziati ad altri paesi limitrofi interessati, non appena questi siano pronti.
- Continuare l'assistenza ai paesi limitrofi per l'ammodernamento dei loro sistemi di gestione del traffico aereo (SESAR) e mettere tale assistenza a disposizione di altri paesi interessati.
- Fornire informazioni, orientamento e assistenza tecnica ai paesi limitrofi affinché entrino a far parte di uno dei blocchi funzionali di spazio aereo (FAB) europei.
- Fornire assistenza ai paesi limitrofi affinché si adeguino alle norme europee e internazionali in materia di sicurezza nel settore dell'aviazione.
- Cooperare con i paesi limitrofi allo scopo di adottare nell'ambito di Eurocontrol posizioni conformi a quelle sviluppate dall'Unione.
- Assistere i paesi limitrofi affinché conseguano i livelli di sicurezza dell'Unione e internazionali nel settore dell'aviazione.

A lungo termine

- Consolidare gli accordi nel settore dei servizi aerei conclusi rispettivamente con i paesi PEV orientali e con quelli meridionali al fine di completare lo Spazio aereo comune europeo (ECAA).
- Estendere la cooperazione a livello di sicurezza dell'aviazione nell'ambito dell'EASA ai paesi PEV orientali e ai restanti paesi PEV meridionali.
- Giungere alla completa integrazione dei paesi limitrofi nel Cielo unico europeo.

2.2. Navigazione marittima e navigazione interna

In termini di tonnellate, il 90% dei movimenti di merci tra l'Unione e il resto del mondo avviene via mare. Il trasporto marittimo è considerato un trasporto di qualità, competitivo e

¹⁴ Regolamento (CE) n. 216/2008, articolo 66.

con buone prestazioni a livello ambientale e di sicurezza, che interessa tanto l'Unione quanto i paesi limitrofi che hanno in comune i mari della regione.

Nei Balcani occidentali, il progetto di trattato che istituisce la Comunità dei trasporti prevede forme di collaborazione al fine di assicurare la convergenza con le norme e la politica dell'Unione in materia di trasporto marittimo. L'Unione europea continuerà a promuovere la **liberalizzazione** dei servizi di trasporto marittimo al fine di creare parità di condizioni con i paesi limitrofi. Ciò concerne in particolare le iniziative in corso per creare un'area di libero scambio nel Mediterraneo, che preveda anche la libertà di fornire servizi di trasporto marittimo.

L'Unione promuove le sue proprie norme e quelle internazionali in materia di **sicurezza, protezione, tutela dell'ambiente con riguardo ai trasporti marittimi**. Per garantire parità di condizioni nelle acque costiere dell'Unione, è importante che i paesi limitrofi ratifichino e applichino adeguatamente le convenzioni internazionali in materia di sicurezza e protezione marittima nonché le condizioni sociali e ambientali, oltre ad adeguarsi alle norme dell'Unione. A tal fine la Commissione offre la propria assistenza tecnica. L'Unione europea ricerca inoltre un'attiva collaborazione con i paesi limitrofi nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

Nei paesi limitrofi, l'esistenza di norme meno severe in materia di sicurezza, protezione, ambiente e condizioni sociali, nonché il dumping fiscale e le prassi di tariffazione discriminatorie per l'uso di collegamenti con l'entroterra possono nuocere a una concorrenza leale. La cooperazione con i paesi limitrofi ha lo scopo di evitare queste possibili distorsioni stabilendo regole simili. Le imprese dell'Unione trarranno un immediato giovamento da questa impostazione.

Al fine di migliorare la **sicurezza e la protezione marittima** nonché la tutela dell'ambiente, l'Unione continuerà ad offrire assistenza tecnica nell'ambito dei progetti regionali SAFEMED per i paesi limitrofi meridionali e SASEPOL per quelli orientali. Inoltre, l'Unione sta esaminando una proposta della Commissione di ampliare il mandato dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) prevedendo la prestazione di assistenza tecnica ai paesi PEV.

Per migliorare ulteriormente la sicurezza e la protezione marittima nonché la risposta agli incidenti in mare, la Commissione promuoverà la partecipazione dei paesi limitrofi al sistema di monitoraggio del traffico navale gestito dall'EMSA (SafeSeaNet) e l'acquisizione da parte di questi paesi delle infrastrutture di sorveglianza marittima all'uopo necessarie. Inoltre, per meglio rispondere agli scarichi illeciti dalle navi e identificare chi inquina le acque, la Commissione promuoverà la partecipazione di detti paesi al servizio satellitare CleanSeaNet gestito dall'EMSA. Mediante l'analisi di immagini satellitari, CleanSeaNet già offre a tutti gli Stati membri costieri e ai paesi candidati, come pure all'Islanda e alla Norvegia, un servizio in tempo quasi reale sulle fuoriuscite di idrocarburi in mare.

In linea di massima i paesi limitrofi dell'Unione non svolgono adeguatamente il loro ruolo di **Stati di bandiera**. Dal Memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo, che è l'indice più importante per le prestazioni dello Stato di bandiera, risulta che Azerbaigian, Algeria, Tunisia e Marocco figurano sulla lista grigia, mentre Ucraina, Georgia, Moldova, Albania, Libano, Libia, Siria ed Egitto sono sulla lista nera.

Al fine di migliorare il modo in cui esercitano le responsabilità di Stato di bandiera, i paesi limitrofi che appaiono sulla lista nera sono invitati a considerare i benefici che comporta la

richiesta di partecipare al sistema di audit degli Stati membri dell'IMO. Questo sistema è per il momento volontario ma diverrà obbligatorio a partire dal 2014. L'Unione continuerà ad aiutare i paesi limitrofi a migliorare le loro prestazioni come Stato di bandiera.

Lo **spazio europeo per il trasporto marittimo** senza frontiere sarà sviluppato in modo da diventare, a più lungo termine, una "**cintura blu**" di libera circolazione marittima in Europa e attorno ad essa. Lo scopo è di semplificare le formalità per le navi che effettuano viaggi tra porti dell'Unione. Ciò include l'adozione di sistemi elettronici per lo scambio di dati tra nave e terra. In linea con il concetto di "cintura blu", la cooperazione con i paesi limitrofi è intesa a semplificare le procedure amministrative per il **trasporto marittimo a corto raggio**, a stabilire uno sportello amministrativo unico per le formalità portuali e a garantire l'interoperabilità dei sistemi d'informazione.

I **marittimi** dei paesi limitrofi che soddisfano le norme internazionali applicabili (convenzione internazionale sulle norme di formazione, di abilitazione e di servizio di guardia della gente di mare), possono lavorare su navi dell'Unione. Su richiesta degli Stati membri e col sostegno dell'EMSA, la Commissione valuta le procedure di abilitazione e gli istituti di formazione dei marittimi nei paesi limitrofi. L'Unione ha riconosciuto la maggior parte dei paesi limitrofi¹⁵. La Commissione continuerà a fornire assistenza tecnica ai paesi vicini al fine di migliorare la formazione della gente di mare.

Per contribuire [a un approccio più strategico agli affari marittimi nella cooperazione riguardante tutti i settori, compresi i trasporti](#) nel Mediterraneo, la Commissione ha avviato insieme all'IMO e alla BEI un progetto inteso a identificare azioni pilota in grado di migliorare la collaborazione tra gli operatori marittimi per quanto concerne la sicurezza e i controlli in mare, gli aspetti sociali, la formazione e gli investimenti in infrastrutture marittime.

L'obiettivo della politica dell'Unione nel **settore della navigazione interna** è di assicurare trasporti efficienti e sostenibili sulle vie navigabili. È importante che i paesi limitrofi dell'Unione applichino le opportune convenzioni internazionali al fine di garantire l'equivalenza con i livelli di sicurezza della navigazione interna nell'UE nonché con le condizioni ambientali e sociali ivi esistenti. La Commissione aiuterà i paesi limitrofi a conseguire questi obiettivi.

Al fine di promuovere la sicurezza, l'efficienza e lo scambio di dati, la Commissione collaborerà con i paesi limitrofi interessati nell'ambito dei **servizi d'informazione fluviale**.

Per quanto riguarda la navigazione sul Danubio, la **strategia dell'Unione europea per la Regione danubiana** propone azioni intese a sfruttare pienamente il potenziale di mercato offerto dalla navigazione interna nella regione, che interessa cinque paesi limitrofi: Bosnia-Erzegovina, Croazia, Moldavia, Serbia e Ucraina. La Commissione è favorevole all'ammodernamento della Commissione del Danubio nell'ambito della revisione della convenzione di Belgrado. Il testo di detta convenzione, per la quale la Commissione ha negoziato l'adesione dell'Unione europea, è stato concordato ma la firma non è stata ancora apposta. La Commissione invita i due Stati firmatari a risolvere la loro controversia.

Azioni proposte

¹⁵ L'UE ha già riconosciuto Algeria, Croazia, Iran, Israele, Tunisia, Turchia e Ucraina. Per un certo numero di altri paesi, tra cui segnatamente Azerbaigian, Egitto, Giordania e Marocco, la fase di valutazione è in corso. Il riconoscimento della Georgia è stato revocato nel 2010.

A breve termine (fino al 2013)

- Aiutare i paesi limitrofi a migliorare le loro prestazioni come Stato di bandiera e a rispettare le norme in materia di sicurezza e protezione nonché di condizioni sociali.
- Ampliare il mandato dell'EMSA al fine di prestare assistenza tecnica ai paesi limitrofi.
- Promuovere la partecipazione dei paesi limitrofi ai sistemi SafeSeaNet e CleanSeaNet.
- Collaborare con i paesi limitrofi allo scopo di semplificare le procedure per il trasporto marittimo a corto raggio, in linea con lo spazio europeo per il trasporto marittimo e con il concetto di "cintura blu".
- Assistere i paesi limitrofi affinché raggiungano gli standard dell'Unione e internazionali nella navigazione interna.
- Impegnarsi attivamente allo scopo di avviare nuovamente il processo di ammodernamento della Commissione del Danubio.

A lungo termine

- Promuovere una più stretta integrazione dei paesi limitrofi nella "cintura blu" di libera circolazione marittima in Europa e attorno ad essa.

2.3. *Trasporto stradale*

Il trasporto su strada svolge un ruolo fondamentale nei flussi commerciali con i paesi limitrofi che hanno con l'Unione una frontiera terrestre. Tuttavia, procedure amministrative gravose ai **valichi di frontiera** costituiscono ancora un ostacolo per l'efficienza dei flussi di merci tra l'Unione e i paesi limitrofi orientali. In media, il 40% del tempo complessivo di trasporto¹⁶ viene perso alle frontiere a causa della diversità delle procedure amministrative. La semplificazione delle procedure ai valichi di frontiera riveste pertanto una notevole importanza al fine di stimolare gli scambi riducendo tempi e costi.

La Commissione ha previsto quadri strategici per la **cooperazione doganale** con la Bielorussia la Moldova e l'Ucraina, al fine di facilitare gli scambi e tutelare i cittadini alle frontiere orientali dell'Unione mediante una serie di azioni prioritarie. Tra queste figurano corridoi commerciali sicuri e fluidi, la gestione dei rischi e la lotta contro la frode nonché il sostegno all'ammodernamento delle infrastrutture e delle procedure doganali.

Un motivo di preoccupazione immediata per l'Unione deriva dai bassi livelli di **sicurezza stradale** dei paesi limitrofi. Una priorità della cooperazione dell'Unione europea con le regioni limitrofe è costituita dal miglioramento della sicurezza stradale, mediante la formazione, la condivisione delle buone pratiche, la sensibilizzazione e la promozione di infrastrutture stradali più sicure, tra cui parcheggi sicuri. La Commissione esaminerà la possibilità di estendere ai paesi limitrofi i servizi comuni applicati nell'intera Unione per sistemi di trasporto intelligenti (ad esempio, eCall¹⁷). Il tasso di mortalità per incidenti stradali nella maggior parte dei paesi del partenariato orientale è notevolmente superiore (per 100 000

¹⁶ Valutazione dell'Unione internazionale dei trasporti stradali.

¹⁷ "Piano d'azione per rilanciare il servizio eCall (Terza comunicazione su eSafety)" - COM(2006) 0723.

persone, 21,5 in Ucraina, 16,8 in Georgia, 15,1 in Moldova) alla media in Europa (6,1 per 100 000 persone)¹⁸. Lo stesso osservazione è valida per i paesi PEV meridionali.

Per garantire parità di condizioni sul mercato automobilistico mondiale, è importante che i paesi limitrofi ratifichino e applichino le norme dell'Unione europea e internazionali in materia di **sicurezza** e di **prestazioni ambientali dei veicoli**¹⁹. L'Unione cerca di collaborare attivamente con i paesi limitrofi su questo tema nell'ambito dell'UNECE.

I **servizi di trasporto su strada** restano importanti per assicurare l'efficacia della catena transfrontaliera di approvvigionamento industriale, in particolare su distanze brevi. Contrariamente al settore del trasporto aereo, in cui l'Unione europea e i paesi limitrofi si sono mossi nel senso dell'apertura del mercato, per liberalizzare l'accesso reciproco al mercato su strada sono state adottate soltanto iniziative limitate. La maggior parte degli Stati membri dell'Unione ha stipulato con i paesi terzi limitrofi accordi bilaterali per il trasporto su strada, mediante i quali è garantito il reciproco accesso al mercato sulla base di contingenti. A livello multilaterale i contingenti sono assegnati anche dal Forum internazionale dei trasporti (EX-CENT), ma questi interessano soltanto il 5% delle operazioni complessive.

Diversi paesi limitrofi si sono dichiarati interessati a un aumento dell'**accesso al mercato dei trasporti su strada** con l'Unione. L'Unione europea deve esercitare le sue competenze esterne in questo settore per giungere a un'ulteriore integrazione del mercato con questi paesi, tenendo conto inoltre su base paritaria dei pertinenti aspetti in materia di sicurezza, protezione e ambiente nonché di condizioni sociali. L'obiettivo principale di tale iniziativa consiste nella graduale eliminazione delle restrizioni quantitative in cambio dell'applicazione di norme che garantiscano la qualità dei servizi di trasporto su strada tra l'Unione e i paesi limitrofi, concetto che non figura nei regimi bilaterali in vigore. Il progetto di trattato che istituisce la Comunità dei trasporti con i Balcani occidentali prevede un certo numero di permessi di accesso al mercato comunitario su strada per gli autocarri.

Al fine di garantire che nei paesi dell'Unione europea e in quelli limitrofi si applichino al trasporto su strada norme simili, è importante che per l'adozione del tachigrafo digitale i paesi limitrofi seguano le disposizioni dell'accordo delle Nazioni Unite relativo alle norme in materia di tempi di guida e periodi di riposo nei trasporti internazionali su strada (AETS²⁰). Le parti contraenti dell'accordo AETS che non sono Stati membri dell'Unione europea (tutti i paesi del partenariato orientale, tranne la Georgia), erano legalmente tenute a introdurre il tachigrafo digitale sui veicoli di nuova immatricolazione a decorrere dal 2010. L'UE ha aiutato i paesi PEV orientali nell'adozione dei tachigrafici digitali. Al fine di rendere le disposizioni dell'accordo AETS pienamente conformi alle norme sociali dell'UE nel settore del trasporto stradale, la Commissione intende chiedere che le sia affidato un mandato per negoziare l'adesione dell'Unione all'accordo AETS.

I **servizi di trasporto passeggeri** su strada contribuiscono alla mobilità dei cittadini europei e ai flussi turistici. La cooperazione con i paesi limitrofi nel settore del trasporto su strada può facilitare il trasporto dei passeggeri mediante autobus di linea o granturismo, semplificando le

¹⁸ Dati sui paesi PEV provenienti dalla relazione della Banca Mondiale che effettua un paragone ("Death on Wheels" Making Roads Safe in Europe and Central Asia - n. 51667-ECA del novembre 2009) con i dati relativi agli Stati membri della base dati europea sugli incidenti stradali (CARE).

¹⁹ Stabilite dal Forum mondiale per l'armonizzazione delle regolamentazioni sui veicoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE).

²⁰ Accordo relativo all'attività di equipaggi di veicoli adibiti al trasporto internazionale su strada.

procedure di autorizzazione per le imprese che operano tali mezzi e armonizzando il livello di qualità e di sicurezza del servizio.

A questo proposito, occorre ampliare la portata dell'accordo INTERBUS²¹ che dovrebbe essere applicato non soltanto al trasporto internazionale occasionale di passeggeri ma anche al trasporto regolare nonché ai paesi limitrofi che sono interessati e pronti ad aderirvi.

Azioni proposte

A breve termine (fino al 2013)

- Aiutare le parti contraenti dell'accordo AETS nell'adozione del tachigrafo digitale.
- Aiutare i paesi limitrofi a sviluppare e attuare iniziative intese ad aumentare la sicurezza dei trasporti su strada.
- Valutare l'impatto di una graduale apertura del mercato con paesi limitrofi selezionati.
- Rafforzare la cooperazione doganale con la Bielorussia, la Moldova e l'Ucraina al fine di facilitare l'attraversamento delle frontiere.
- Chiedere un mandato per negoziare l'adesione dell'Unione europea all'accordo AETS.

A lungo termine

- Ampliare la portata dell'accordo Interbus per applicarlo al trasporto internazionale regolare di passeggeri effettuato con autobus e ai paesi PEV.

2.4. Trasporto ferroviario

I flussi più significativi del trasporto ferroviario di merci tra l'Unione e i paesi limitrofi si verificano sull'asse est-ovest. Nell'ultimo decennio vi è stato un aumento del 7% nel volume del trasporto di merci per ferrovia tra l'UE e i paesi immediatamente limitrofi a Oriente (Bielorussia, Moldova, Ucraina). Entro il 2020 si prevede che vi sarà una crescita fino al 40% della domanda di trasporto di merci per ferrovia con i paesi limitrofi orientali dell'Unione europea²².

Nell'Unione europea, il mercato è stato completamente aperto dal 2007 per il trasporto ferroviario di merci e dal gennaio 2010 per i servizi internazionali di trasporto passeggeri. L'apertura del mercato del trasporto merci per ferrovia ha permesso l'accesso a tale settore di nuovi operatori, la diminuzione dei prezzi e, inizialmente, un aumento dei volumi nonostante gli effetti della crisi economica. Un ulteriore impulso a detto settore potrebbe venire dal rafforzamento della cooperazione con i paesi limitrofi dell'Unione in materia di trasporto ferroviario.

²¹ Accordo concernente i servizi internazionali occasionali di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus.

²² Relazione "Situazione e prospettive per il mercato del trasporto ferroviario" elaborata per la Commissione nel 2010.

Il **trasporto di merci per ferrovia** potrebbe presentare un vantaggio concorrenziale rispetto ad altri modi di trasporto sui lunghi corridoi euroasiatici, ma questo vantaggio è compromesso da barriere materiali e di altro tipo. Anche se i flussi di merci tra l'Unione e la Bielorussia, l'Ucraina e la Moldova sono aumentati negli ultimi anni, resta comunque importante che la futura cooperazione sia incentrata su questioni fondamentali, come il miglioramento delle infrastrutture e delle procedure di attraversamento delle frontiere, poiché senza ulteriori iniziative in materia la crescita futura dei volumi di merci potrebbe essere messa in pericolo. Per sfruttare pienamente le potenzialità del traffico ferroviario di merci sono necessari sistemi di tariffazione equi, non discriminatori, trasparenti ed efficienti per l'uso delle infrastrutture ferroviarie lungo i corridoi che collegano l'Unione, i suoi vicini orientali e l'Asia. La Commissione incoraggia la cooperazione regionale in materia. Tra le barriere materiali alla crescita del livello di merci e di scambi figurano anche la mancanza di sistemi ferroviari interoperabili, carenze a livello tecnologico e materiale rotabile in cattive condizioni. L'efficienza del **trasporto di passeggeri** per ferrovia può essere aumentata prevedendo una migliore collaborazione ai valichi di frontiera, senza effettuare importanti investimenti in infrastrutture.

Occorre agire per minimizzare gli effetti di uno dei principali **ostacoli tecnici** al commercio, e cioè la differenza tra gli scartamenti utilizzati in Bielorussia, Moldova e Ucraina (1520 mm) e lo scartamento standard perlopiù utilizzato nell'Unione (1435 mm). Questa differenza fa perdere tempo e rallenta i flussi di trasporto delle merci e dei passeggeri. Come primo passo, il sistema di scartamento 1520/1524 mm dovrebbe essere specificato nelle norme elaborate dall'AFE (Agenzia ferroviaria europea). Ciò costituirebbe una base adeguata affinché l'intero settore industriale fornisca sistemi e prodotti conformi a tali norme. A tal fine, l'Unione porterà avanti tramite l'AFE la cooperazione tecnica con i paesi aderenti all'Organizzazione per la cooperazione ferroviaria (OSJD)²³. Per rafforzare la cooperazione con i paesi limitrofi meridionali, l'AFE sta coinvolgendo esperti indipendenti provenienti da Algeria, Marocco e Tunisia nei lavori condotti su questioni di interoperabilità.

Una seconda iniziativa potrebbe consistere nello studio di pratiche di **trasbordo** (da 1520 mm a 1435 millimetri e viceversa), cercando di migliorarle anche tramite la ricerca. In questa prospettiva è possibile utilizzare diverse forme di cooperazione per aiutare i paesi limitrofi a conformarsi alle norme dell'Unione. Una più stretta collaborazione contribuirà ad aumentare l'interoperabilità, ad assicurare pari condizioni in termini di sicurezza e a preparare il terreno per un'eventuale apertura del mercato in futuro. Il progetto di trattato che istituisce la Comunità dei trasporti con i Balcani occidentali prevede l'apertura agli operatori del mercato ferroviario per il trasporto di passeggeri o di merci tanto nell'Unione europea quanto nei paesi dell'Europa sudorientale.

Per garantire l'interoperabilità e la sicurezza delle reti ferroviarie nell'Unione europea e nei paesi limitrofi, l'Unione promuove inoltre l'adozione del **Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario** (European rail traffic management system - ERTMS) in tali paesi. Un ulteriore vantaggio dell'ERTMS consiste nel rendere disponibile non soltanto un sistema che garantisce un traffico ferroviario regolare a costi inferiori ma anche una più vasta gamma di fornitori di prodotti e nell'offrire quindi maggiori possibilità di scelta ai governi, agli operatori ferroviari e ai gestori dell'infrastruttura.

²³ Tra i paesi PEV, Azerbaigian, Bielorussia, Georgia, Moldova e Ucraina sono membri dell'OSJD. Tra gli Stati membri dell'Unione sono membri dell'OSJD la Bulgaria, la Repubblica ceca, l'Estonia, l'Ungheria, la Lettonia, la Lituania, la Polonia, la Slovacchia e la Romania.

È opportuno che nei paesi limitrofi all'Unione siano portate avanti le riforme intese a rendere il settore ferroviario di detti paesi più conforme alle norme dell'Unione (a livello di sicurezza, ambiente, aspetti sociali e interoperabilità). Ciò avrà effetti positivi per il traffico dei passeggeri e delle merci ed inoltre attirerà maggiori investimenti nel settore ferroviario. Nei paesi limitrofi l'elevata necessità di ammodernamento del materiale rotabile crea nuove opportunità di mercato per le imprese dell'UE. Le riforme costituiscono un prerequisito per eventuali aperture dei mercati in futuro.

Nonostante la quota di mercato dei servizi ferroviari sia relativamente elevata in Ucraina, Bielorussia e Moldova, il **mercato del trasporto** merci su ferrovia non è stato ancora liberalizzato. Tutti i paesi dei Balcani occidentali e la Turchia hanno avviato un processo di riforma. La Commissione incoraggia i paesi PEV meridionali a portare avanti le riforme da essi attuate nel settore ferroviario.

Azioni proposte

A breve termine (fino al 2013)

- Specificare il sistema di scartamento 1520/1524 mm nelle norme (Specifiche tecniche di interoperabilità) elaborate dall'AFE.
- Promuovere l'adozione del Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (European rail traffic management system - ERTMS) nei paesi limitrofi.
- Promuovere la partecipazione dei paesi interessati dall'allargamento e di quelli limitrofi alle attività dell'AFE.

A lungo termine

- Studiare le pratiche di trasbordo (da 1520 mm a 1435 mm e viceversa) nei punti di collegamento e cercare di migliorarle anche tramite attività di ricerca.
- Esplorare la possibilità di un'apertura del mercato ferroviario con i paesi PEV.

3. COLLEGAMENTI INFRASTRUTTURALI

Per migliorare e promuovere i collegamenti infrastrutturali, la Commissione si concentrerà su tre elementi fondamentali: determinazione delle reti, indicazione dei progetti prioritari e mobilitazione dei finanziamenti.

Reti

Come primo passo per promuovere i collegamenti infrastrutturali, occorre determinare le **reti** di trasporto strategiche delle regioni limitrofe. Queste reti regionali costituiranno la base per una rinnovata cooperazione dell'Unione con i paesi limitrofi in materia di infrastrutture di trasporto. Utilizzate come un'estensione delle reti transeuropee dei trasporti (TEN-T) oltre le frontiere dell'Unione, per collegare i paesi della regione, tali reti dovrebbero promuovere l'integrazione regionale tra i paesi e riflettere i futuri flussi di traffico.

Il lavoro nei Balcani occidentali, in Turchia e nei paesi limitrofi meridionali dell'Unione è in fase avanzata. La Commissione ha collaborato con questi paesi limitrofi al fine di identificare le reti di infrastruttura di trasporto coperte da assi transnazionali. La collaborazione nella

regione dei Balcani occidentali ha portato a sviluppare la rete generale di trasporto regionale dell'Europa sudorientale. Il progetto di trattato che istituisce la Comunità dei trasporti prevede un ulteriore sviluppo di questa rete. La Turchia sta sviluppando una rete di trasporto in collaborazione con la Commissione. Nei paesi del vicinato meridionale, la cooperazione euromediterranea nel settore dei trasporti ha portato a definire la rete transmediterranea di trasporto.

La Commissione intende collaborare con i paesi limitrofi orientali alla definizione di una rete regionale di trasporto, sulla base della comunicazione della Commissione del 2007²⁴, dei corridoi TRACECA²⁵ e dei negoziati relativi ad accordi di associazione che includono un capitolo sui trasporti. Le reti regionali di trasporto a oriente, che stabiliscono i collegamenti con la rete TEN-T e le reti dei paesi prossimi ai paesi limitrofi in Asia centrale, presentano una particolare importanza al fine di facilitare collegamenti alternativi tra Europa e Asia.

Per assicurare un'efficace pianificazione e il monitoraggio delle TEN-T, la Commissione ha sviluppato il sistema d'informazione TENtec che comprende il monitoraggio dei dati relativi al traffico e le previsioni degli Stati membri nonché della Croazia e della Turchia. La Commissione sta ora ampliando la portata di TENtec, al fine di includervi dati sulle infrastrutture di trasporto nei paesi PEV e in altri paesi dei Balcani occidentali. Ciò consentirà di utilizzare TENtec come strumento per pianificare l'ampliamento della rete TEN-T oltre le frontiere dell'Unione.

Il concetto di "autostrade del mare" rappresenta la dimensione marittima delle reti transeuropee di trasporto. L'Unione europea utilizza questo concetto nello sviluppo di collegamenti basati sui trasporti marittimi per il trasporto intermodale di merci con i paesi limitrofi. Inoltre il concetto di "autostrade del mare" promuove l'integrazione regionale, creando migliori collegamenti tra gli stessi paesi limitrofi.

A tal fine, diversi progetti di assistenza tecnica sono stati sperimentati nel Mediterraneo, nel Mar Nero e nelle regioni del Mar Caspio. Alcuni collegamenti sperimentali nel Mediterraneo hanno già contribuito a introdurre i benefici del trasporto marittimo a corto raggio, sotto forma di una riduzione dei tempi di trasporto e dei costi, negli Stati membri meridionali dell'Unione europea e nei paesi partner del Mediterraneo. Con la finalità precipua di facilitare gli scambi, detti collegamenti saranno sviluppati tanto nel vicinato meridionale quanto in quello orientale con un'assistenza tecnica continua da parte dell'Unione europea.

Progetti

In un secondo tempo occorre identificare sulle reti di trasporto regionali **progetti prioritari** che presentano un interesse a livello regionale e dell'Unione. Alcuni progetti prioritari sono stati identificati nei Balcani occidentali e nelle regioni del vicinato meridionale, utilizzando una serie di criteri di selezione.

²⁴ COM(2007) 32 del 31.1.2007.

²⁵ All'origine un programma comunitario, disciplinato a partire dal 1998 da un accordo multilaterale con strutture intergovernative. Tale programma, che ha svolto un ruolo fondamentale nello sviluppo di corridoi di trasporto tra l'Europa e l'Asia, include l'Armenia, l'Azerbaijan, la Bulgaria, la Georgia, l'Iran, il Kazakistan, il Kirghizistan, la Moldova, la Romania, il Tagikistan, la Turchia, l'Ucraina e l'Uzbekistan in qualità di membri. L'Iran non beneficia di finanziamenti dell'Unione.

Nel vicinato orientale è stato lanciato un analogo processo di determinazione dei progetti prioritari, tanto nell'ambito del programma TRACECA quanto nel corso di consultazioni con i paesi limitrofi intese a preparare la presente comunicazione. Sono stati utilizzati criteri di selezione uguali a quelli stabiliti per i progetti da attuare nei Balcani occidentali e nelle regioni del partenariato meridionale.

Con l'impostazione rinnovata, i progetti devono presentare un interesse a livello regionale e dell'Unione, essere ubicati su una rete regionale, essere oggetto di un chiaro impegno da parte dei paesi limitrofi, avere lo scopo di ovviare ai punti critici del traffico internazionale, ad esempio ai valichi di frontiera, e migliorare i collegamenti tra la TEN-T riveduta e la rete regionale. I progetti dovrebbero inoltre contribuire ad aumentare l'integrazione e l'interoperabilità tra i sistemi di trasporto dell'Unione europea e dei paesi limitrofi, portare a una riduzione dei costi e dei tempi di trasporto, facilitare i flussi del trasporto internazionale di merci nonché aumentare la sicurezza, la protezione e la tutela dell'ambiente.

La Commissione, unitamente alle istituzioni finanziarie internazionali, vaglierà i progetti presentati dai paesi limitrofi utilizzando questi criteri. Il risultato di questo lavoro sarà la graduale costituzione di una riserva di progetti prioritari che la Commissione e le istituzioni finanziarie internazionali possono valutare ai fini dell'attuazione.

Finanziamento

Come terza e ultima fase nella costruzione dei collegamenti effettivi, occorre rendere disponibili i **finanziamenti per progetti prioritari ormai maturi**.

Il fabbisogno di finanziamento per le infrastrutture di trasporto nelle regioni confinanti con l'Unione supera gli importi che possono finanziare isolatamente l'Unione europea, gli altri donatori, i paesi limitrofi o le istituzioni finanziarie internazionali. Per ovviare a questo deficit di finanziamento è necessario migliorare la collaborazione tra tutti questi partner, anche prevedendo un uso più efficace degli innovativi strumenti di finanziamento esistenti, istituiti dall'Unione per le regioni confinanti. Al fine di migliorare i collegamenti di trasporto con i paesi limitrofi è opportuno valutare la possibilità di utilizzare maggiormente i programmi dell'Unione.

In base alla recente comunicazione della Commissione²⁶, relativa a un bilancio per la strategia Europa 2020, i progetti infrastrutturali di interesse per l'Unione che passano attraverso paesi confinanti e paesi in fase di preadesione potrebbero in futuro essere collegati e finanziati tramite il nuovo meccanismo per collegare l'Europa, che permette finanziamenti con risorse provenienti da varie rubriche del bilancio dell'Unione in base a una serie integrata di norme. Nella regione dei Balcani occidentali, il quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali (Western Balkans Investments Framework - WBIF) combina sovvenzioni provenienti da diverse fonti con prestiti per cofinanziare progetti riguardanti l'ambiente, l'energia e le infrastrutture di trasporto. La Commissione valuterà la possibilità di dare la precedenza al finanziamento di progetti che contribuiscono allo sviluppo della rete generale di trasporto regionale dell'Europa sudorientale. Nell'ambito del WBIF sono già stati approvati 22 progetti di trasporto e le sovvenzioni a questi assegnate (37 milioni di euro) sono potenzialmente in grado di mobilitare investimenti per un importo considerevole. Inoltre, lo strumento di

²⁶ COM(2011) 500 del 29.6.2011

assistenza preadesione (IPA) prevede finanziamenti per progetti che contribuiscono a collegare la rete regionale di trasporto nei Balcani occidentali con la TEN-T.

Nelle regioni del vicinato meridionale e di quello orientale, il Fondo investimenti per la politica di vicinato (NIF) combina sovvenzioni provenienti dal bilancio dell'Unione con prestiti delle istituzioni finanziarie internazionali allo scopo di finanziare progetti relativi a infrastrutture fondamentali nei settori dei trasporti, dell'energia, dell'ambiente e in campo sociale come pure per lo sviluppo del settore privato. Fino ad oggi, circa il 25% dei 745 milioni di euro disponibili nell'ambito del NIF in base alle attuali prospettive finanziarie è stato assegnato a progetti relativi a infrastrutture di trasporto. Per il periodo fino al 2013, il NIF ha ancora 465 milioni di euro non impegnati. La Commissione collaborerà con le istituzioni finanziarie internazionali e con i paesi limitrofi al fine di migliorare la presentazione dei progetti di trasporto per i quali è chiesto un finanziamento da parte del NIF.

Saranno presentati al NIF i progetti di infrastrutture prioritarie che sono considerati maturi dalla Commissione e dalle istituzioni finanziarie internazionali. In questo modo il NIF potrà interessarsi maggiormente ai progetti basilari di interconnessione. La Commissione cercherà inoltre di coinvolgere in maggior misura le istituzioni finanziarie internazionali nell'attività del NIF.

Nel marzo 2011 la Commissione, la Banca europea per gli investimenti e la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo hanno firmato un memorandum d'intesa sulla cooperazione al di fuori dell'Unione, che prevede tra le altre iniziative l'estensione della rete TEN-T. La Commissione cercherà inoltre di stabilire con la Banca Mondiale e con le altre istituzioni finanziarie internazionali interessate una più stretta collaborazione in materia di trasporti al di fuori dell'Unione. Una più stretta collaborazione con dette istituzioni comporterà la condivisione di competenze e di informazioni sulle risorse finanziarie nel settore dei trasporti, il vaglio dei progetti e la preparazione di riserve di progetti. La Commissione e le banche sosterranno inoltre i paesi limitrofi nello sviluppo di strategie di trasporto, aiutandoli a individuare i progetti di infrastrutture prioritari e a preparare proposte di progetto. Il peso politico della Commissione nella regione, combinato alla capacità finanziaria delle banche, può costituire un incentivo per il finanziamento dei progetti di trasporto nei paesi limitrofi.

La Commissione intende inoltre promuovere le interconnessioni con i paesi limitrofi mediante altri strumenti attualmente previsti nel quadro del sostegno bilaterale e regionale accordato ai paesi limitrofi dallo strumento della politica europea di vicinato, tra cui TAIEX, Twinning e il programma di cooperazione transfrontaliera dello Strumento europeo di vicinato e partenariato (ENPI).

Azioni proposte

A breve termine (fino al 2013)

- Definire le reti di trasporto strategiche nella regione del partenariato orientale collegabili alla rete TEN-T riveduta.
- Adattare la pianificazione della futura rete transmediterranea di trasporto al contesto della politica per la TEN-T riveduta.
- Preparare una potenziale riserva di progetti di trasporto di interesse europeo nei paesi del vicinato orientale in cui è data la precedenza ai progetti che collegano detti paesi con l'Unione.

- Rafforzare la collaborazione della Commissione con le istituzioni finanziarie internazionali nei PEV orientali e meridionali.
- Promuovere l'adozione di progetti relativi alle interconnessioni di trasporto da parte del Fondo investimenti per la politica di vicinato e avviare il finanziamento di progetti maturi.
- Nei Balcani occidentali, dare la precedenza al finanziamento di progetti che contribuiscono allo sviluppo della rete generale di trasporto regionale dell'Europa sudorientale.
- Ampliare la portata del sistema di informazione TENtec, al fine di includervi tutti i paesi delle regioni limitrofe.
- Sviluppare ulteriormente i collegamenti basati sui trasporti marittimi mediante il concetto di "autostrade del mare".

A lungo termine

- Continuare a sviluppare la riserva di progetti prioritari, ponendo l'accento su progetti intesi a promuovere l'integrazione regionale e migliori collegamenti con l'Unione.

4. QUADRO PER L'ATTUAZIONE DELLA COOPERAZIONE A LIVELLO DI POLITICHE E DI INFRASTRUTTURE

Per tutte le regioni interessate è necessario definire un quadro per seguire l'attuazione della presente comunicazione insieme ai paesi limitrofi, tanto a livello di pianificazione delle infrastrutture di trasporto quanto di cooperazione politica. Detto quadro è già stato istituito per le regioni dei Balcani occidentali e del vicinato meridionale.

Nei Balcani occidentali, la cooperazione regionale nel settore dei trasporti è attuata nell'ambito dell'Osservatorio sui trasporti dell'Europa sudorientale (SEETO). Il SEETO ha definito una rete regionale di trasporto e identifica progetti prioritari di interesse regionale in un piano pluriennale su base mobile (38 progetti prioritari individuati per il periodo 2011-2015) oltre a seguire le misure di politica dei trasporti. Anche il progetto di trattato che istituisce la Comunità dei trasporti prevede l'identificazione di progetti prioritari di interesse regionale. L'attività del SEETO può contribuire all'attuazione della strategia dell'Unione europea per la Regione danubiana.

Nel vicinato meridionale, la cooperazione in materia di trasporti è disciplinata dal piano d'azione sui trasporti regionali per la regione mediterranea 2007-2013 nell'ambito di Euromed. In questo ambito i paesi partecipanti pianificano di concerto la loro cooperazione in materia e sviluppano la rete transmediterranea di trasporto, con il sostegno della Commissione e delle istituzioni finanziarie internazionali. In tal modo si è già giunti all'identificazione di 18 progetti prioritari. Nell'ambito di Euromed viene seguita anche la cooperazione sulle misure di politica dei trasporti. Inoltre sarà approfondita la cooperazione per l'attuazione della

recente offerta dell'Unione di un partenariato per la democrazia e la prosperità condivisa con il Mediterraneo meridionale²⁷.

Quanto ai paesi del partenariato orientale, è stata avviata una serie di iniziative. Il programma TRACECA interessa tra l'altro Azerbaigian, Armenia, Georgia, Moldova e Ucraina, mentre la Bielorussia rientra nel partenariato della dimensione nordica per i trasporti e la logistica (NDPTL). Sulla base delle buone pratiche dei quadri di pianificazione nei Balcani occidentali e nelle regioni del vicinato meridionale, un quadro simile è necessario al fine di pianificare una cooperazione in materia di infrastrutture di trasporto che sia specifica per i sei paesi del partenariato orientale.

Il partenariato orientale è stato istituito nel 2009 prevedendo quattro piattaforme tematiche al fine di approfondire le relazioni dell'Unione con i paesi limitrofi orientali. La cooperazione in materia di trasporti è finora rientrata in una piattaforma prevista per la cooperazione economica. Avendo constatato la necessità di istituire un quadro in cui pianificare la cooperazione in materia di trasporti specifico per i paesi del partenariato orientale, la Commissione istituirà un **Gruppo di esperti per i trasporti nel partenariato orientale**. Questo gruppo riunirà la Commissione europea, i paesi limitrofi, gli Stati membri e le istituzioni finanziarie internazionali, che discuteranno le riforme necessarie per una maggiore integrazione dei mercati, la pianificazione delle reti di trasporto e la preparazione della riserva di progetti infrastrutturali. Inoltre esso coordinerà e razionalizzerà i gruppi di lavoro tecnici dei quadri di riferimento esistenti in materia.

L'attività del Gruppo di esperti per i trasporti nel partenariato orientale dirigerà la cooperazione in materia con i paesi del partenariato orientale e riceverà contributi da altre iniziative di trasporto in corso nella regione, come il programma TRACECA e la Strategia dell'Unione europea per la Regione Danubiana. Poiché la cooperazione regionale è stata attuata nell'ambito di diverse iniziative che sono state finora condotte parallelamente, il Gruppo di esperti per i trasporti nel partenariato orientale definirà una nuova impostazione per una collaborazione coordinata su tutti i temi in materia di trasporto concernenti i paesi limitrofi orientali.

Azioni proposte

A breve termine (fino al 2013)

- Creare un Gruppo di esperti per i trasporti nell'ambito del partenariato orientale che orienti tanto la cooperazione politica quanto la pianificazione delle infrastrutture di trasporto.
- Firmare il trattato che istituisce la Comunità dei trasporti con i Balcani occidentali.

5. CONCLUSIONI

La presente comunicazione delinea l'approccio rinnovato della Commissione alla cooperazione in materia di trasporti con i paesi PEV, nel più ampio contesto di una politica PEV rafforzata e prendendo come esempio alcuni elementi del processo di allargamento. La

²⁷ COM(2011) 200 dell'8.3.2011.

comunicazione identifica inoltre iniziative intese a migliorare la cooperazione con i paesi dell'allargamento.

La Commissione seguirà attentamente l'attuazione delle azioni identificate nella presente comunicazione con i paesi dell'allargamento e i paesi PEV, nell'ambito della politica di allargamento, del partenariato orientale e di Euromed. Essa svolgerà questo compito in stretta collaborazione con i paesi PEV e dell'allargamento, oltre che con gli Stati membri e le istituzioni finanziarie internazionali. In conformità della **Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti**, la cooperazione con le regioni limitrofe verterà sull'eliminazione degli ostacoli in materia e sulla gestione di un sistema di trasporti che rispetti norme elevate in materia di sicurezza, protezione, aspetti sociali e ambiente, con riguardo agli aspetti relativi tanto alle infrastrutture quanto all'integrazione dei mercati.