



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 5.3.2008  
COM(2008) 125 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE  
AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E  
SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI**

**sullo**

**stato di avanzamento dei colloqui relativi alla cooperazione nel settore dei trasporti con i  
paesi vicini**

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE  
AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E  
SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI**

**sullo**

**stato di avanzamento dei colloqui relativi alla cooperazione nel settore dei trasporti con i  
paesi vicini**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

**INDICE**

1.	Introduzione .....	3
2.	Organizzazione dei colloqui esplorativi.....	4
3.	Conclusioni preliminari del primo ciclo di colloqui .....	5
3.1.	Forte sostegno alla strategia proposta dalla Commissione .....	5
3.2.	Modifiche apportate alla strategia.....	6
4.	Situazione attuale, risultati e prossime tappe .....	7
4.1.	Corridoi e spazi paneuropei .....	7
4.2.	Autostrade del mare .....	7
4.3.	Asse settentrionale .....	8
4.4.	Asse centrale .....	9
4.5.	Asse sudorientale .....	9
4.5.1.	Rete principale di trasporto regionale nei Balcani occidentali.....	9
4.5.2.	Ramificazioni verso il Medio Oriente, il Caucaso e l'Asia centrale.....	10
4.6.	Corridoio di trasporto Europa/Caucaso/Asia (Traceca).....	10
4.7.	Gli assi mediterranei e il piano d'azione regionale per i trasporti .....	11
5.	Conclusioni .....	11

## 1. INTRODUZIONE

La comunicazione della Commissione sullo *Sviluppo della politica europea di vicinato*<sup>1</sup> (PEV) ha evidenziato i principali aspetti della dimensione tematico-settoriale di tale politica e la necessità di rafforzare il dialogo multilaterale con i paesi partner su temi quali l'energia, i trasporti, l'ambiente o la gestione delle frontiere. La comunicazione ha inoltre lanciato l'idea di concludere accordi multilaterali nei settori dell'energia e dei trasporti e ha sottolineato la necessità di razionalizzare le varie iniziative in corso, insistendo in particolare sull'importanza di un maggiore collegamento tra il dialogo politico e lo sviluppo effettivo dei corridoi di trasporto. Il messaggio è stato ulteriormente esplicitato nella recente comunicazione<sup>2</sup> intitolata *Una forte politica europea di vicinato*, in cui la Commissione ha sollecitato gli Stati membri e i partner della PEV ad instaurare una stretta cooperazione per completare l'estensione degli assi di trasporto transeuropei ai paesi vicini.

Come sottolineato nella comunicazione della Commissione sui Balcani occidentali<sup>3</sup>, la prospettiva europea rappresenta uno stimolo alle riforme in tutta la regione ed è quindi un importante fattore di stabilità e di progresso. Con il completamento dell'ultimo allargamento dell'Unione europea, il territorio dei Balcani occidentali è interamente contiguo a quello degli Stati membri dell'UE, e lo sviluppo coordinato del settore dei trasporti è diventato quindi un aspetto essenziale.

Inoltre, attraverso l'accordo di partenariato e cooperazione e le tabelle di marcia per la realizzazione dei quattro spazi comuni adottate al vertice di Mosca del maggio 2005, il partenariato strategico UE-Russia prevede di promuovere la complementarità dei modi di trasporto e la graduale integrazione delle reti di trasporto, eliminare le criticità tecniche e amministrative e garantire le infrastrutture di trasporto e la loro interoperabilità mediante il ravvicinamento delle legislazioni.

La comunicazione della Commissione sugli *Orientamenti per i trasporti in Europa e nelle regioni confinanti*<sup>4</sup> ha delineato le prime fasi di una politica globale finalizzata ad una più stretta integrazione del sistema di trasporti dell'UE con quelli dei paesi vicini. Tale politica è incentrata su cinque assi di trasporto principali utilizzati per il commercio internazionale e sulle relative norme tecniche e giuridiche (le cosiddette "misure orizzontali") che incidono sull'uso di queste vie di comunicazione da parte di tutti i modi di trasporto<sup>5</sup>. Nel tempo questa strategia potrebbe progressivamente condurre all'armonizzazione della normativa applicabile all'intero settore dei trasporti e dar vita in tal modo a un vero e proprio mercato dei trasporti tra l'UE e i paesi vicini. L'impatto potrebbe risultare particolarmente significativo nei paesi in cui, per motivi politici, la cooperazione nel settore dei trasporti è stata relativamente limitata.

---

<sup>1</sup> COM(2006) 726 del 4.12.2006.

<sup>2</sup> COM(2007) 774 del 5.12.2007.

<sup>3</sup> Adottata il 5 marzo 2008.

<sup>4</sup> COM(2007) 32 del 31.1.2007.

<sup>5</sup> Le basi di questa politica sono state elaborate dal gruppo ad alto livello presieduto dall'ex vicepresidente della Commissione Loyola de Palacio: si veda la relazione *Networks for peace and development* (Reti per la pace e lo sviluppo), consultabile al seguente indirizzo: [http://ec.europa.eu/ten/transport/external\\_dimension/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/index_en.htm).

Nella comunicazione la Commissione annunciava un approccio in due tempi per l'attuazione di questa politica. In un primo tempo sarebbero stati avviati colloqui esplorativi con i paesi vicini, al fine di sondare il loro interesse e la volontà di impegnarsi per rafforzare i quadri di coordinamento esistenti. Tali colloqui dovevano servire a garantire che la forma e il contenuto della struttura di cooperazione rispondessero il più efficacemente possibile alle esigenze e alle aspettative delle parti interessate. In un secondo tempo, in base ai risultati dei colloqui esplorativi, la Commissione avrebbe formulato raccomandazioni e/o proposte concrete di attuazione della politica e del quadro o dei quadri di coordinamento.

Nel giugno 2007, il Consiglio dei ministri dei trasporti dell'UE ha accolto con favore sia l'ulteriore estensione della strategia basata sugli assi di trasporto sia l'accento posto dalla comunicazione sulle misure orizzontali, e ha invitato la Commissione a presentare proposte per l'attuazione pratica di tale strategia e per rafforzare la struttura organizzativa e il quadro di coordinamento degli assi.

I colloqui esplorativi sono stati avviati nella primavera 2007 e il primo ciclo di discussioni ha avuto luogo con tutte le regioni e i paesi confinanti. La presente comunicazione riferisce sull'andamento dei colloqui, che stanno procedendo a buon ritmo, e traccia le conclusioni preliminari. Nella regione dei Balcani occidentali i colloqui si sono già conclusi con successo. Accanto alla presente comunicazione, la Commissione propone quindi al Consiglio l'adozione di direttive di negoziato per la conclusione di un trattato che istituisce una Comunità dei trasporti nell'Europa sudorientale.

## **2. ORGANIZZAZIONE DEI COLLOQUI ESPLORATIVI**

I colloqui esplorativi sono iniziati nella primavera 2007: un primo ciclo di riunioni ha avuto luogo con tutti i paesi vicini, con i corridoi e gli spazi paneuropei e con diverse parti interessate. Oltre a vari incontri di lavoro, sono state organizzate alcune riunioni particolarmente importanti:

- nel corso dell'anno sono state organizzate alcune riunioni con i corridoi/spazi paneuropei, comprese due riunioni dei presidenti e dei segretari dei corridoi, la prima nel mese di gennaio e la seconda nel mese di ottobre 2007.
- il gruppo di lavoro su “Strategie di trasporto, infrastrutture e partenariati pubblico-privati” costituito nell'ambito del dialogo UE-Russia sui trasporti si è riunito due volte, a Mosca nell'ottobre 2007 e a Bruxelles nel gennaio 2008. Il gruppo di lavoro *ad hoc* sui problemi logistici, costituito per studiare la situazione al confine UE-Russia e per formulare raccomandazioni sul modo per migliorare la capacità di trasporto, ha terminato i suoi lavori nel giugno 2007 sotto la presidenza tedesca dell'UE e ha trasmesso il suo rapporto alla Commissione e al Ministero dei trasporti della Federazione Russa. Le raccomandazioni devono ora essere messe in atto dai gruppi di lavoro permanenti previsti nell'ambito del dialogo UE-Russia. Sotto questo profilo, il potenziamento delle infrastrutture e le misure procedurali raccomandate contribuiranno allo sviluppo dell'asse settentrionale e agli aspetti orizzontali;
- a partire dal mese di marzo 2007, sono stati organizzati a Bruxelles e a Kiev, con proficui risultati, vari cicli di negoziati per la conclusione di un nuovo accordo rafforzato con l'Ucraina, che dovrà sostituire l'accordo di partenariato e cooperazione;

- nel maggio 2007 si è tenuta una riunione del forum euromediterraneo dei trasporti, nel corso della quale il forum ha adottato un piano d'azione regionale per i trasporti per il periodo 2007-2013. A seguito della riunione, il gruppo di lavoro sulle infrastrutture si è riunito nel novembre 2007 per verificare gli assi e aggiornare la lista dei progetti infrastrutturali. Le riunioni sono poi sfociate in una conferenza ad alto livello sul sistema dei trasporti mediterraneo, organizzata il 3 dicembre 2007 a Lisbona dalla Commissione con il sostegno della presidenza portoghese dell'UE. Nel corso della conferenza, il vicepresidente Barrot e i ministri dell'UE e dei paesi mediterranei hanno riconosciuto il ruolo fondamentale del piano d'azione nell'estensione all'intera regione degli assi principali delle reti transeuropee dei trasporti e dell'*acquis* comunitario;
- nell'ambito del quadro di cooperazione regionale istituito dall'accordo multilaterale Traceca sono state organizzate varie riunioni, da quelle dei gruppi di lavoro alla riunione della commissione intergovernativa, tenutasi ad Astana il 13 e il 14 dicembre 2007. In quest'ultima occasione sono stati ufficialmente aperti i colloqui esplorativi, con il mandato di formulare proposte per il vertice del 2008 sulla possibilità e sul modo di definire per tale asse di trasporto un futuro quadro giuridico e istituzionale basato sulle strutture del Traceca, individuando in tal modo una nuova base a lungo termine per la nostra cooperazione.

### **3. CONCLUSIONI PRELIMINARI DEL PRIMO CICLO DI COLLOQUI**

#### **3.1. Forte sostegno alla strategia proposta dalla Commissione**

Pur essendo necessarie ulteriori discussioni con tutti i paesi vicini prima che la Commissione possa formulare proposte concrete sulle modalità per rafforzare i quadri di coordinamento, sono già emerse alcune conclusioni preliminari. In generale, i colloqui hanno confermato il sostegno alla strategia proposta dalla Commissione nella comunicazione; in particolare si registra un ampio consenso:

- sull'utilità della strategia degli assi di trasporto come base per la cooperazione tra l'UE ed i paesi vicini;
- sulla necessità di non limitarsi alle misure infrastrutturali e di collegare maggiormente lo sviluppo dei corridoi di trasporto alla discussione politica generale;
- sull'importanza di un quadro di coordinamento solido e cogente, che potrebbe prendere la forma di un protocollo di intesa più vincolante o di un trattato;
- sulla necessità di organizzare le funzioni direttive degli assi di trasporto secondo quanto proposto dalla Commissione (v. riquadro), sulla base delle strutture regionali e dei segretariati tecnici già esistenti.

**Riunioni ministeriali a livello di asse/regione per l'adozione di decisioni strategiche** riguardanti eventuali modifiche dell'asse di trasporto o variazioni dei paesi e delle entità partecipanti e del finanziamento della struttura di coordinamento.

**Un gruppo direttivo regionale per vigilare sulla realizzazione dell'asse di trasporto,** composto da un alto rappresentante per ciascuno dei paesi interessati e avente il compito di elaborare piani di massima per l'asse, e in particolare di individuare le criticità, formulare proposte e definire le priorità di intervento.

Tutti i gruppi direttivi regionali dovrebbero riunirsi insieme periodicamente per garantire un'attuazione coerente delle misure concordate e per definire, ad esempio, metodi comuni di valutazione e controllo dal punto di vista strategico e a livello di progetto.

Oltre a preparare le riunioni ministeriali, ciascun gruppo direttivo regionale dovrebbe anche riferire al rispettivo sottocomitato nell'ambito della politica europea di vicinato e partenariato, al fine di integrare le eventuali proposte nei piani d'azione bilaterali e regionali.

Ogni gruppo direttivo regionale potrebbe decidere di costituire gruppi di lavoro o task force aperte alla partecipazione di tutti o di una parte dei membri, per esaminare più in dettaglio gli aspetti tecnici. Il gruppo avrebbe inoltre il compito di organizzare le conferenze dei donatori e promuovere la partecipazione delle parti sociali e delle altre parti interessate.

**Un segretariato permanente per attività di supporto amministrativo e tecnico,** che dovrebbe seguire gli studi che presentino un interesse per il relativo asse di trasporto, preparare le riunioni del gruppo direttivo e le riunioni ministeriali e assicurarne la logistica.

Il gruppo direttivo e il segretariato dovrebbero cooperare con i coordinatori europei, in particolare con quelli designati per le vie navigabili interne e per le autostrade del mare o per le reti transeuropee dei trasporti (TEN).

### **3.2. Modifiche apportate alla strategia**

I colloqui esplorativi hanno evidenziato la necessità di apportare solo leggere modifiche alla strategia inizialmente proposta dalla Commissione, riguardanti principalmente la sua copertura geografica e settoriale:

- occorre proseguire la cooperazione con la **Svizzera** nell'ambito delle strutture esistenti, che nel settore dei trasporti sono ormai consolidate. La cooperazione è basata su accordi e relazioni bilaterali tra UE e Svizzera; in particolare, i corridoi di trasporto che collegano l'Italia con la Germania, la Francia e l'Austria passando per la Svizzera fanno già parte integrante della politica delle reti transeuropee di trasporto;
- a seguito delle conclusioni del Consiglio "Trasporti" del giugno 2007, la Commissione riconosce l'utilità di coinvolgere **gli Stati dell'Asia centrale** nella strategia degli assi di trasporto, attraverso la loro partecipazione al corridoio Traceca, dato che in un mondo sempre più globalizzato gli scambi commerciali, e quindi le reti di trasporto, devono avere una prospettiva mondiale;

- l'estensione dell'**iniziativa “Cielo unico europeo”** alle regioni confinanti sta progredendo rapidamente e la Commissione chiede al Consiglio di emanare direttive di negoziato per sviluppare uno spazio comune del trasporto aereo entro il 2010, attraverso accordi generali con i paesi vicini. Per questo motivo la Commissione propone di non includere il settore del trasporto aereo nella strategia degli assi di trasporto. Tuttavia, gli investimenti nelle infrastrutture aeroportuali potrebbero essere considerati come parte delle potenziali criticità esistenti lungo gli assi;
- progressi analoghi ha registrato lo sviluppo di **GALILEO, il sistema europeo di navigazione satellitare**. La Commissione propone quindi di proseguire la cooperazione nell'ambito specifico del programma GALILEO, e di non includerlo nelle strutture di coordinamento previste per gli assi di trasporto.

Per quanto riguarda la richiesta del Consiglio di collegare l'estensione dei principali assi transeuropei di trasporto ai paesi vicini con le **reti africane**, è opportuno sottolineare che la Commissione sta già sostenendo lo sviluppo di reti e servizi integrati transafricani di trasporto, iniziativa che ha ricevuto un nuovo impulso nel 2007 con l'avvio del partenariato UE-Africa per le infrastrutture.

#### **4. SITUAZIONE ATTUALE, RISULTATI E PROSSIME TAPPE**

##### **4.1. Corridoi e spazi paneuropei**

Le riunioni con i corridoi e gli spazi paneuropei hanno permesso di analizzare le differenze esistenti tra i corridoi all'interno e all'esterno dell'UE, la copertura geografica ottimale degli assi di trasporto, le funzioni necessarie perché i gruppi direttivi siano efficaci e il ruolo delle misure orizzontali. L'esperienza diretta delle presidenze e dei segretariati dei corridoi ha apportato utili elementi di comprensione sui punti di forza e di debolezza del funzionamento dei corridoi.

Se è vero che la nozione di corridoio paneuropeo ha i suoi meriti, è altrettanto vero che necessita di una revisione. In particolare, la Commissione ritiene essenziale stabilire una chiara distinzione tra i corridoi che, a seguito dell'allargamento, rientrano nelle priorità della rete transeuropea dei trasporti<sup>6</sup> e quelli che collegano l'UE con i paesi vicini. Allo stesso tempo, è importante integrare adeguatamente le funzioni e la preziosa esperienza dei corridoi nelle strutture regionali esistenti o da istituire.

##### **4.2. Autostrade del mare**

Il gruppo ad alto livello ha individuato le autostrade del mare come uno degli assi di trasporto, su un piano di parità con i quattro corridoi terrestri. Anche se tutte le autostrade del mare hanno alcune caratteristiche in comune, tra l'una e l'altra esistono anche evidenti differenze che rendono consigliabile un approccio differenziato. Tali differenze vanno dal tipo di criticità riscontrate alla frequenza e alla qualità dei servizi, dal diritto internazionale applicabile al suo grado di applicazione effettiva. Di conseguenza, la Commissione propone che le autostrade del mare rientrino nell'ambito di competenza delle strutture regionali che saranno istituite per i corrispondenti assi terrestri. In ogni caso, occorrerà assicurare una stretta cooperazione con il coordinatore europeo per le autostrade del mare.

---

<sup>6</sup> I corridoi paneuropei I, IV, V, VI e VII si trovano ora per la maggior parte nel territorio dell'UE.

### 4.3. Asse settentrionale

L'asse settentrionale rientra sostanzialmente nella politica relativa alla dimensione settentrionale dell'UE, che interessa gli Stati settentrionali dell'Unione europea, la Russia, la Norvegia e l'Islanda. Scopo della dimensione settentrionale è affrontare i problemi specifici di sviluppo regionale dell'Europa settentrionale, tra cui ad, esempio l'inadeguatezza delle infrastrutture di trasporto e dei valichi di frontiera. Le principali organizzazioni regionali attive nella regione sono il Consiglio degli Stati del Mar Baltico (*Council of the Baltic Sea States* - CBSS), il Consiglio euro-artico di Barents (*Barents Euro Arctic Council* - BEAC), il Consiglio artico (*Arctic Council* - AC) e il Consiglio dei ministri nordico.

La dichiarazione politica adottata nel novembre 2006 dal vertice della dimensione settentrionale invita a valutare l'opportunità di istituire, nell'ambito di tale dimensione, un partenariato sui trasporti e sulla logistica aperto alla partecipazione di tutti i paesi interessati dall'asse settentrionale. Il ruolo proposto per tale partenariato consiste nel coordinamento delle risorse finanziarie provenienti dalle istituzioni finanziarie internazionali, dai governi e dal settore privato e destinate ai grandi progetti infrastrutturali di portata regionale più che locale. A seguito della riunione di alti funzionari della dimensione settentrionale tenutasi a San Pietroburgo il 21 novembre 2007, è stato costituito un gruppo di lavoro incaricato di esaminare la fattibilità di un nuovo partenariato e di discuterne l'ambito di attività e il ruolo, tenendo conto anche dell'effettivo controllo e realizzazione dell'asse settentrionale e delle autostrade del mare nella regione. Il gruppo presenterà un rapporto nel mese di giugno 2008, in vista della riunione ministeriale della dimensione settentrionale che si terrà in autunno.

Pur accogliendo con favore la costituzione del gruppo di lavoro, i colloqui esplorativi hanno messo in evidenza l'importanza di integrare pienamente il partenariato nelle strutture di coordinamento che devono essere create per la regione dell'asse settentrionale e di assicurare un approccio pienamente coerente, evitando sovrapposizioni. La seconda fase dei colloqui dovrebbe concentrarsi sui seguenti aspetti:

- l'ambito geografico del partenariato, che dovrebbe essere coerente con gli obiettivi della politica relativa alla dimensione settentrionale e con il tracciato dell'asse settentrionale. È stato proposto di invitare la Bielorussia al gruppo di lavoro in qualità di osservatore, al fine di assicurare la continuità lungo tutti i rami dell'asse di trasporto;
- il mandato del partenariato, con riferimento al tipo di progetti da prendere in considerazione, tenendo conto degli sviluppi e dei progressi in corso presso altre istanze aventi ad oggetto le pertinenti norme tecniche e giuridiche, anche in materia doganale (misure orizzontali), che incidono sui processi logistici lungo gli assi di trasporto;
- la capacità del partenariato di svolgere le funzioni di gruppo direttivo regionale e/o di segretariato per la regione dell'asse settentrionale e il modo migliore di inquadrarlo nelle strutture di coordinamento e monitoraggio da istituire per la regione dell'asse settentrionale (si veda il riquadro che figura al paragrafo 3.1).



#### 4.4. Asse centrale

L'accordo rafforzato attualmente in corso di negoziazione con l'Ucraina è volto a intensificare la cooperazione politica in materia di democrazia, diritti umani e Stato di diritto, a istituire una zona di libero scambio ampia e generalizzata, ad accrescere l'efficienza e la sicurezza energetica, la tutela dell'ambiente e a consolidare la cooperazione in alcuni settori di importanza strategica, come i trasporti. La creazione di una zona di libero scambio, che sarà parte integrante dell'accordo, sarà negoziata una volta completato il processo di adesione dell'Ucraina all'Organizzazione mondiale del commercio (OMC).

Nel settore dei trasporti, i negoziati si concentrano sull'attuazione delle raccomandazioni del gruppo ad alto livello, approvate nella comunicazione della Commissione, per quanto riguarda l'asse centrale, il corridoio Traceca e una maggiore armonizzazione con la legislazione comunitaria. La Commissione nota con soddisfazione che i colloqui stanno procedendo bene e che per il 2008 sono previsti risultati concreti. Nella seconda fase dei negoziati sarà necessario riflettere sui dettagli della struttura istituzionale, con particolare riferimento al gruppo direttivo multilaterale e al segretariato. I colloqui dovranno inoltre esaminare i collegamenti esistenti tra l'asse centrale e gli assi settentrionale e sudorientale, nonché il modo migliore per integrare la Repubblica moldova nella strategia.

#### 4.5. Asse sudorientale

##### 4.5.1. Rete principale di trasporto regionale nei Balcani occidentali

Nei Balcani occidentali, la Croazia e l'ex Repubblica jugoslava di Macedonia sono paesi candidati all'adesione all'Unione europea<sup>7</sup>, mentre l'Albania, la Bosnia-Erzegovina, il Montenegro, la Serbia e il Kosovo<sup>8</sup> sono candidati potenziali. Per questo motivo la cooperazione nel settore dei trasporti e l'estensione dell'*acquis* comunitario sono in fase molto più avanzata che nelle altre regioni.

Nel 2004 i paesi dei Balcani occidentali e la Commissione europea hanno firmato un protocollo d'intesa per lo sviluppo di una rete principale di trasporto regionale, che diventerà parte integrante delle reti transeuropee al momento dell'adesione. In occasione della terza riunione annuale dei ministri, tenutasi il 4 dicembre 2007, è stato firmato un addendum al protocollo d'intesa, riguardante l'accesso al mercato ferroviario e l'apertura di tale mercato, che rappresenta un ulteriore passo in avanti verso l'attuazione dell'*acquis* comunitario in materia di trasporto ferroviario, ivi compresa la sua dimensione sociale.

La Commissione ritiene quindi che, per beneficiare appieno del quadro di adesione, la cooperazione nella regione dei Balcani occidentali debba concentrarsi sulla rete principale regionale e incoraggia i vari paesi ad accelerare l'armonizzazione della legislazione nazionale all'*acquis* comunitario nel settore dei trasporti e in altri settori connessi. Dato l'esito positivo dei colloqui esplorativi, la Commissione propone perciò, accanto alla presente comunicazione, le direttive di negoziato per la conclusione di un trattato che istituisce una Comunità dei trasporti con i Balcani occidentali. L'obiettivo del trattato è dar vita ad un

---

<sup>7</sup> I negoziati per l'adesione della Croazia sono iniziati nel 2005. Nel dicembre 2005, il Consiglio europeo ha accordato all'ex Repubblica jugoslava di Macedonia lo status di paese candidato, ma i negoziati di adesione non sono ancora iniziati.

<sup>8</sup> In conformità della risoluzione 1244 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite, del 10 giugno 1999.

mercato integrato delle infrastrutture e dei trasporti terrestri, marittimi e per vie navigabili<sup>9</sup> e armonizzare la legislazione vigente nella regione dei Balcani occidentali con l'*acquis* comunitario.

#### 4.5.2. *Ramificazioni verso il Medio Oriente, il Caucaso e l'Asia centrale*

La Turchia è anch'essa un paese candidato e i negoziati di adesione sono iniziati nel 2005. È in via di completamento una valutazione del fabbisogno di infrastrutture di trasporto (*Transport Infrastructure Needs Assessment - TINA*), come primo passo per la definizione della futura rete transeuropea di trasporto per la Turchia. I negoziati dovranno ovviamente procedere secondo il calendario stabilito per i negoziati di adesione. Tuttavia, data la posizione geostrategica del paese, che si trova al crocevia tra l'UE, il Caucaso e l'Asia centrale da un lato e il Medio Oriente dall'altro, la Commissione invita la Turchia a svolgere un ruolo centrale anche nella strategia degli assi di trasporto. Senza modificare la definizione dell'asse, la Commissione ha perciò proposto di suddividere l'asse sudorientale in due rami, entrambi passanti per la Turchia: il collegamento tra Turchia e Caucaso rientrerebbe nell'ambito del Traceca, mentre il ramo diretto verso l'Egitto farebbe parte delle strutture euromediterranee e sarebbe collegato all'asse sudoccidentale nell'ambito degli assi di trasporto mediterranei (v. *infra*, rispettivamente paragrafi 4.6 e 4.7).

#### **4.6. Corridoio di trasporto Europa/Caucaso/Asia (Traceca)**

Dei cinque assi di trasporto, il corridoio Traceca è l'unico per il quale la cooperazione si fonda su un accordo multilaterale firmato dai paesi interessati<sup>10</sup>. Le istituzioni previste dall'accordo comprendono una commissione intergovernativa, composta dalle più alte autorità governative o dai loro rappresentanti autorizzati (generalmente i vice primi ministri responsabili per i trasporti, i ministri dei trasporti e/o i ministri degli esteri), e un segretariato permanente. Sono stati inoltre costituiti vari gruppi di lavoro. Nel 2006 la commissione intergovernativa ha approvato una strategia a lungo termine fino al 2015, mentre nel 2007 ha adottato un piano d'azione a breve termine, da attuare entro il 2010.

La struttura del Traceca sembra offrire una buona base di partenza, tenuto conto del suo solido fondamento giuridico, delle sue istituzioni e della sua strategia, incentrata sulla realizzazione del corridoio. Tuttavia la Commissione europea ritiene che la dimensione istituzionale e politica del Traceca debba essere rafforzata e modernizzata, soprattutto per intervenire in modo efficace sia nello sviluppo del corridoio che nel dibattito politico generale, ora inquadrato nel "processo di Baku".

Come confermato dalla commissione intergovernativa nel dicembre 2007, nella seconda fase dei colloqui esplorativi il compito specifico sarà di analizzare se e come sia possibile definire un futuro quadro giuridico e istituzionale basato sulle strutture del Traceca, individuando in tal modo una nuova base a lungo termine per la nostra cooperazione. Occorre inoltre individuare il modo migliore per interagire con il processo di Baku, dato che il nuovo complesso di documenti e di strutture deve poter servire efficacemente sia le misure relative al corridoio (infrastrutturali) che quelle di armonizzazione a livello regionale (orizzontali).

---

<sup>9</sup> Il settore del trasporto aereo rientra già nell'accordo sullo Spazio aereo comune europeo.

<sup>10</sup> I firmatari sono Afghanistan, Armenia, Azerbaigian, Georgia, Kazakhstan, Repubblica del Kirghizistan, Repubblica moldova, Tagikistan, Turchia, Ucraina e Uzbekistan, più due Stati membri dell'UE (Bulgaria e Romania). Il Pakistan e l'Iran hanno chiesto di aderire all'accordo.

#### **4.7. Gli assi mediterranei e il piano d'azione regionale per i trasporti**

Sin dall'avvio, nel 1995, del processo di Barcellona, la Commissione ha promosso attivamente lo sviluppo di un sistema integrato di trasporto nella regione mediterranea. Di conseguenza, si tratta probabilmente della regione in cui i preparativi per l'estensione della rete transeuropea dei trasporti sono in fase più avanzata.

Le relative istituzioni sono già attive e comprendono le conferenze ministeriali, per l'adozione di decisioni strategiche, il forum euromediterraneo dei trasporti, per il coordinamento delle strategie comuni e lo sviluppo di un sistema integrato di trasporto regionale, e vari gruppi di lavoro sulle infrastrutture e sulle misure orizzontali. Il piano d'azione regionale per i trasporti, adottato dal forum nel maggio 2007, apporta un notevole contributo alla realizzazione dei principali assi di trasporto nella regione mediante riforme normative e un insieme di misure orizzontali. È stato inoltre istituito un segretariato tecnico per i paesi del Mediterraneo occidentale, denominato CETMO (Centro studi sui trasporti nel Mediterraneo occidentale); per la regione mediterranea orientale non esiste un'analogia struttura.

Nel corso della conferenza di Lisbona del 3 dicembre 2007, il vicepresidente Barrot si è congratulato con i ministri per la loro partecipazione attiva allo sviluppo e alla realizzazione degli assi mediterranei. Il forum e i gruppi di lavoro sono stati invitati a proseguire la fruttuosa attività finora svolta e ad affrontare nella seconda fase dei colloqui esplorativi gli aspetti ancora rimasti in sospeso, e in particolare il controllo effettivo sulla realizzazione degli assi di trasporto nella regione, l'istituzione di un segretariato tecnico per il Mediterraneo orientale e il rafforzamento del coordinamento mediante un protocollo d'intesa o un accordo internazionale.

#### **5. CONCLUSIONI**

Il primo ciclo di colloqui esplorativi ha dimostrato il vivo interesse dei paesi vicini e delle altre parti interessate a collegare maggiormente la strategia basata sugli assi di trasporto e il più ampio dialogo politico. I colloqui hanno indotto a modificare leggermente le raccomandazioni formulate nella comunicazione *Orientamenti per i trasporti in Europa e nelle regioni confinanti* per meglio tenere conto dei recenti progressi, soprattutto per quanto riguarda l'iniziativa "Cielo unico europeo", il programma Galileo e lo sviluppo delle future reti transeuropee di trasporto nella regione dei Balcani occidentali e in Turchia.

L'assetto istituzionale proposto dalla Commissione ha incontrato il favore dei paesi vicini e delle altre parti interessate, i quali hanno tutti sottolineato l'importanza della cooperazione regionale lungo ciascun asse e la necessità di basarsi sul quadro esistente.

Nella seconda fase dei colloqui esplorativi, oltre ai punti specifici relativi a ciascun asse trattati nei paragrafi precedenti occorrerà affrontare i seguenti aspetti:

- cercare di ottenere il fermo impegno dei paesi vicini relativamente alla forma della cooperazione rafforzata;
- raggiungere un accordo con le strutture regionali esistenti su nuovi compiti che assicurino l'effettivo controllo degli assi di trasporto;
- per gli assi in cui ancora non esistono strutture regionali, accordarsi sulla loro creazione o sul loro completamento.

La Commissione ha già programmato una serie di riunioni nella primavera 2008. Nel settembre 2008 presenterà una seconda relazione sullo stato di avanzamento dei colloqui esplorativi contenente, se necessario, una raccomandazione al Consiglio per l'apertura di negoziati ed una valutazione delle necessità finanziarie, fermo restando il quadro finanziario pluriennale relativo ai settori considerati.