



Bruxelles, 28.10.2020
COM(2020) 685 final

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

**sul potenziamento delle corsie verdi per i trasporti al fine di assicurare la continuità
dell'attività economica durante la fase di recrudescenza della pandemia di COVID-19**

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

sul potenziamento delle corsie verdi per i trasporti al fine di assicurare la continuità dell'attività economica durante la fase di recrudescenza della pandemia di COVID-19

I. Introduzione

1. All'inizio della pandemia di COVID-19, nella primavera del 2020, per tutelare la salute pubblica vari Stati membri hanno chiuso le proprie frontiere spesso in modo frammentario e non coordinato, anche per quanto riguarda la circolazione delle merci. Queste chiusure hanno inizialmente perturbato il mercato unico, causando lunghi tempi di attesa alle frontiere per i veicoli adibiti al trasporto merci e l'interruzione di voli cargo, con conseguenti carenze e incertezze per la fornitura delle merci. Tale situazione ha determinato corse agli acquisti e penuria di beni, fra i quali anche prodotti medici essenziali.
2. Il 23 marzo la Commissione ha pertanto adottato la comunicazione sulle corsie verdi¹, che faceva seguito agli orientamenti relativi alle misure per la gestione delle frontiere destinate a tutelare la salute e a garantire la disponibilità di beni e servizi essenziali². L'idea alla base dell'istituzione delle corsie verdi è di garantire la continuità di funzionamento delle catene di approvvigionamento nell'ambito del mercato unico ed evitare possibili carenze. In questa ottica, per attraversare le frontiere interne della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) i veicoli adibiti al trasporto merci non dovrebbero impiegare in totale più di 15 minuti, indipendentemente dalle merci trasportate. Sono stabilite inoltre alcune disposizioni di completamento per i lavoratori del settore dei trasporti.
3. La chiusura delle frontiere e il ripristino di altre misure o altri controlli sui lavoratori del settore dei trasporti, in particolare alle frontiere o al di là di esse, possono causare gravi perturbazioni sociali ed economiche e comportare notevoli difficoltà per il traffico merci e la logistica, oltre che per la circolazione delle persone, in particolare durante periodi di crisi. In questa fase, del resto, chiudere le frontiere al traffico merci costituirebbe una misura inefficace per il contenimento della diffusione del virus³.
4. L'obiettivo principale del limite massimo dei tempi di attesa per le corsie verdi è stato conseguito per la maggior parte dei valichi di frontiera stradali.

Il 19 marzo 2020 i tempi di attraversamento delle frontiere per i camion erano molto elevati, con lunghe code tra la Germania e la Polonia (tra 20 e 50 km), tra la Germania e la

¹ C(2020) 1897 final.

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0324\(01\)&from=IT](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0324(01)&from=IT)

² C(2020) 1753 final.

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?qid=1585219600291&uri=CELEX:52020XC0316\(03\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?qid=1585219600291&uri=CELEX:52020XC0316(03))

³ La chiusura delle frontiere può ritardare l'introduzione del virus in un determinato paese soltanto se è pressoché totale e se viene attuata rapidamente nelle fasi precedenti l'individuazione del primo caso autoctono, il che è possibile solo in contesti specifici e isolati (ad esempio nel caso delle nazioni insulari) <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions-september-2020.pdf>

Francia (oltre 20 km), tra la Repubblica ceca e la Germania (13 km) e la Slovacchia (16 km), tra la Slovacchia e l'Ungheria (16 km) e tra l'Ungheria e la Romania (16 km). Presso altre frontiere i tempi di attesa erano compresi tra una e tre ore: ad esempio tra la Francia e l'Italia e tra la Francia e la Germania; tra la Slovenia e la Croazia; tra l'Ungheria e la Romania; tra la Germania e il Belgio; tra la Slovacchia e l'Ungheria. Se non affrontata adeguatamente, questa situazione avrebbe potuto portare al collasso del mercato interno dei beni e a problemi per le catene di approvvigionamento. Il traffico passeggeri si è in buona parte fermato all'apice della crisi provocata dalla pandemia. Grazie ai provvedimenti presi a livello dell'UE, e attuati di concerto con gli Stati membri, il traffico merci non si è arrestato.

Il rispetto della comunicazione sulle corsie verdi ha comportato un notevole accorciamento dei tempi di attesa alle frontiere e quindi un notevole miglioramento per le attività di trasporto delle merci.

5. Adesso, nel pieno della recrudescenza della pandemia, è essenziale ridurre al minimo i disagi che nuove misure di contenimento della diffusione del virus potranno causare all'economia e alle imprese. L'industria e il settore dei trasporti sono stati duramente colpiti dalla crisi e non possono permettersi una ricaduta. Data la gravità della recessione economica e delle perdite connesse alla COVID-19, è ora fondamentale far girare l'economia. Il traffico merci riveste un'importanza sistemica per l'Unione, perché ne fa funzionare l'economia sia su scala interna che a livello internazionale. Ma ciò può avvenire soltanto se beni e servizi possono circolare liberamente in un mercato unico efficiente e solido e se è garantita la connettività essenziale per i lavoratori del settore dei trasporti e per i passeggeri, nella misura compatibile con le esigenze di tutela della salute pubblica. Le imprese, le fabbriche, le strutture sanitarie e gli operatori del commercio necessitano di garanzie sul funzionamento delle catene di approvvigionamento e sulla mobilità del personale, anche a livello transfrontaliero.
6. Gli obiettivi della comunicazione del marzo 2020 restano pienamente validi. Tuttavia, a sette mesi dalla loro formulazione, è il momento di rafforzare alcuni principi della comunicazione sulle corsie verdi alla luce dell'esperienza maturata, adattandoli al nuovo scenario di recrudescenza della pandemia. Con la presente comunicazione vengono stabilite misure che permetteranno di continuare a salvaguardare la circolazione dei beni e la libera circolazione transfrontaliera dei lavoratori del settore dei trasporti nel contesto degli imperativi sanitari ed economici con i quali siamo chiamati a confrontarci.
7. Perché le corsie verdi dell'UE possano continuare a sostenere efficacemente l'economia e a contribuire alla ripresa, dobbiamo eliminare gli ostacoli rimanenti e mantenere ben funzionante il mercato unico. Ciò significa assicurare la fluidità del traffico merci, sostenere i lavoratori del settore dei trasporti essenziali, migliorare la logistica multimodale e fornire ai passeggeri in ogni momento un minimo di connettività. Coordinamento, cooperazione e trasparenza si sono dimostrati indispensabili, e continueranno ad esserlo se si vuole che il mercato unico sia preparato per le crisi future.

II. Potenziamiento delle corsie verdi: assicurare la fluidità del traffico merci e della logistica

8. Se per il 90 % dei 178 valichi della rete TEN-T le disposizioni della comunicazione sulle corsie verdi sono rispettate, nel 5 % dei valichi si registrano ancora tempi di attesa ben superiori ai 15 minuti, soprattutto alle frontiere interne non Schengen. Al fine di sostenere i flussi delle merci e il settore dei trasporti, assicurare la disponibilità delle catene di approvvigionamento ed evitare nuove penurie di prodotti, occorre ora fare in modo di garantire una base sufficiente di gestione del traffico, servizi di supporto e strutture, per ridurre al minimo i ritardi.
9. Mentre gli Stati membri adottano nuove misure e i lockdown parziali si moltiplicano, vi sono già segnalazioni ed esempi di lavoratori del settore dei trasporti sottoposti a quarantena, di aree di servizio chiuse e di conducenti impossibilitati a rinnovare la patente. È opportuno pertanto continuare ad attuare le disposizioni della comunicazione sulle corsie verdi per mantenere fluidi i trasporti ed eventualmente migliorarli al punto che, indipendentemente dalla portata delle misure sanitarie che saranno adottate, sia garantito perlomeno:
- che tutti i veicoli e le navi adibiti al trasporto merci e il personale addetto ai trasporti continuino ad essere trattati in modo non discriminatorio, indipendentemente dall'origine, dalla destinazione, dal paese di immatricolazione del veicolo o del natante o dalla nazionalità del conducente o dell'equipaggio;
 - che i veicoli che trasportano merci di qualsiasi tipo a titolo professionale possano utilizzare i valichi individuati come "corsie verdi";
 - che siano evitate e ridotte allo stretto necessario procedure ulteriori connesse alla COVID-19 per l'attraversamento delle frontiere. I conducenti di veicoli adibiti al trasporto merci non dovrebbero essere tenuti a presentare altri documenti oltre al documento identificativo e alla patente di guida;
 - che sia considerata sufficiente e incoraggiata la presentazione/visualizzazione dei documenti in formato elettronico (abbiamo in effetti constatato che alcuni Stati membri hanno utilizzato la crisi per sviluppare questo concetto, come si può vedere più avanti);
 - che siano mantenuti i corridoi di transito attraverso gli Stati membri, almeno per la rete TEN-T. I conducenti di veicoli privati e di mezzi per il trasporto collettivo dovrebbero poter transitare attraverso un paese, indipendentemente dalla zona da cui provengono, senza che siano loro richiesti test, finché rimangono nei corridoi di transito;
 - nella misura e per il periodo necessario a far fronte ad eventuali congestionamenti, gli Stati membri potrebbero prevedere deroghe alle limitazioni alla circolazione in vigore (divieti nei fine settimana, divieti notturni, connessi al rumore, settoriali ecc.) per garantire un traffico merci regolare;
 - che i coprifuochi non siano applicati al traffico merci o ai lavoratori del settore dei trasporti;
 - che sia assicurata la disponibilità di servizi ausiliari, come l'accesso alle stazioni di rifornimento, un livello minimo di servizi sanitari (ad esempio aree di servizio dotate di servizi igienici e docce), ristorazione (cibo da asporto, distributori automatici di vivande ecc.) e servizi ricettivi, e che gli Stati membri ne segnalino l'ubicazione nell'applicazione per le corsie verdi (si veda nel prosieguo del testo).

10. È noto alla Commissione che le code presso alcuni valichi di frontiera non sono dovute soltanto alla pandemia e che in certi casi, a causa di motivi organizzativi e infrastrutturali, ad esempio un numero insufficiente di guardie di frontiera nel caso delle frontiere Schengen, i tempi di attesa erano lunghi anche prima dell'attuale pandemia. Oggi è importante che gli Stati membri ottimizzino l'attraversamento delle frontiere sulla base del concetto di "corsia verde", utilizzando sistemi intelligenti di sorveglianza, che riconsiderino la necessità di alcune misure di blocco e che sviluppino sistemi intelligenti, come la tariffazione stradale applicata in modo che non sia necessario fermare i veicoli. Si ricorda inoltre agli Stati membri che il Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC) raccomanda di evitare l'uso ingiustificato di disinfettanti in relazione alla COVID⁴.
11. La crisi causata dalla COVID-19 ha fortemente incentivato la diffusione di soluzioni digitali. Tali soluzioni possono accelerare le procedure e aiutare i conducenti, le imprese e le autorità a prevedere meglio il traffico e a prepararsi adeguatamente. Questi strumenti, che si basano su documenti di trasporto e di carico in formato elettronico, ITS/RIS e formalità doganali, dovrebbero essere ampiamente disponibili, sempre accettati e sviluppati e automatizzati in modo da risultare di facile utilizzo per l'utente. La Commissione continuerà a fornire il quadro legislativo necessario per l'uso della documentazione in formato elettronico e il relativo sostegno finanziario.
12. L'applicazione *Galileo Green Lane*, lanciata lo scorso aprile dall'agenzia GSA, ha ricevuto riscontri positivi sia dalle parti interessate del settore che dagli Stati membri e ha permesso di verificare il rispetto della disposizione relativa al limite massimo di attesa di 15 minuti ad ogni valico di frontiera, fornendo servizi ai camionisti e coadiuvando l'attività delle autorità di frontiera. L'agenzia GSA rilancerà tale applicazione prima possibile. Gli Stati membri sono invitati a trasmettere alla Commissione le informazioni del caso, ad esempio relativamente alle strutture per le soste e alle stazioni di rifornimento, affinché siano incluse nell'applicazione per le corsie verdi. La Commissione prenderà in considerazione eventuali ulteriori funzionalità per l'applicazione, come l'estensione a un maggior numero di valichi di frontiera nei paesi dei Balcani occidentali. I conducenti e i lavoratori transfrontalieri sono invitati anche a fare uso delle applicazioni per il tracciamento dei contatti.
13. I controlli tecnici su strada delle operazioni degli autocarri sono fondamentali ai fini della sicurezza stradale. Al tempo stesso, mettono a rischio la salute e la sicurezza dei conducenti e degli ispettori. Per attenuare tali rischi durante le ispezioni, gli Stati membri sono invitati a sostituire, nella misura del possibile, le ispezioni fisiche con ispezioni senza contatto e senza supporto cartaceo, accettando documenti elettronici e applicando soluzioni digitali che permettano di non dover accedere all'interno dell'autocarro per scaricare i dati del tachigrafo.
14. Naturalmente il traffico merci non si ferma alle frontiere dell'UE. Gli orientamenti sulle corsie verdi contribuiscono ad assicurare la mobilità delle merci⁵ e dei lavoratori del settore dei trasporti (compresi i marittimi) alle frontiere esterne dell'UE. Per l'attuazione e il coordinamento delle misure relative alle corsie verdi è assolutamente

⁴ <https://www.ecdc.europa.eu/en/publications-data/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions>

⁵ Fra cui gli aiuti provenienti dalle riserve di rescEU forniti nell'ambito del meccanismo unionale di protezione civile agli Stati partecipanti (Norvegia, Islanda, Turchia, Serbia, Montenegro, Macedonia del Nord).

necessario rafforzare la cooperazione con tutti i paesi vicini, in quanto partner fondamentali dell'UE. Le autorità nazionali degli Stati membri del SEE e della Svizzera, oltre che del Regno Unito, che fino alla fine del periodo di transizione è trattato alla stregua degli Stati membri dell'UE, stanno collaborando strettamente con gli Stati membri e con la Commissione. La Commissione si sta adoperando per la realizzazione di corsie verdi all'interno dei sei Stati dei Balcani occidentali (WB6). Questa iniziativa, finalizzata ad assicurare la fluidità dei transiti all'interno della regione e ai confini con l'UE, si è dimostrata un ottimo esempio di cooperazione regionale. La Commissione continuerà ad impegnarsi affinché questa iniziativa possa esprimere appieno le sue potenzialità. Riconosce altresì l'utilità del dialogo tenuto con il segretariato permanente della Comunità dei trasporti in questo ambito. La Commissione continuerà inoltre ad occuparsi delle problematiche con i paesi partner che condividono una frontiera terrestre diretta con l'UE (partenariato orientale, Turchia). Si tratta, tra l'altro, di cooperare sui tempi di attesa eccessivi ai valichi di frontiera e di cercare di evitare interruzioni delle importazioni di beni essenziali (ad esempio forniture mediche). Inoltre, dall'applicazione a tali valichi del concetto delle corsie verdi trarrà beneficio anche l'esportazione di beni verso i paesi partner nel quadro dell'assistenza umanitaria e allo sviluppo, in risposta alla pandemia di COVID-19.

III. I lavoratori del settore dei trasporti sono essenziali

15. I lavoratori del settore dei trasporti sono indispensabili per far girare l'economia. Quando nella primavera del 2020 l'Europa era in lockdown, i lavoratori del settore dei trasporti hanno continuato a svolgere i loro compiti, quando necessario anche a livello transfrontaliero, per garantire gli approvvigionamenti, in certi casi anche mettendo a repentaglio la loro salute e il loro benessere.
16. Conformemente al punto 19, lettera b), della raccomandazione (UE) 2020/1475 del Consiglio⁶, gli addetti ai trasporti dovrebbero essere designati e riconosciuti come lavoratori essenziali e prestatori di servizi essenziali da tutte le autorità degli Stati membri e non dovrebbero essere tenuti a sottoporsi a quarantena nell'esercizio delle loro funzioni essenziali. Dovrebbe comunque essere loro garantita la piena tutela della salute anche attraverso la disponibilità, ove necessario, di adeguati dispositivi di protezione individuale (DPI).
17. Gli Stati membri non dovrebbero esigere test sistematici per i lavoratori del settore dei trasporti ai valichi di frontiera o al di là delle frontiere. Provvedimenti di tale genere causerebbero code inutili e si ripercuoterebbero negativamente sui tempi di attraversamento delle frontiere. Non risultano nemmeno fattibili o pratici per gli addetti ai trasporti che spesso devono attraversare le frontiere più volte alla settimana.
18. Gli elenchi delle professioni che rientrano nella definizione di personale addetto ai trasporti non dovrebbero essere considerati esaustivi. Oltre ai conducenti, al personale di bordo, ai piloti, ai conduttori e agli equipaggi di imbarcazioni, dovrebbero essere considerati anche gli addetti alla manutenzione, ai terminali e alla gestione del traffico, i dipendenti dei gestori delle infrastrutture, sia per il trasporto di merci che di

⁶ Raccomandazione (UE) 2020/1475 del Consiglio, del 13 ottobre 2020, per un approccio coordinato alla limitazione della libertà di circolazione in risposta alla pandemia di COVID-19 (GU L 337 del 14.10.2020, pag. 3).

passaggeri, ecc. Tutti questi lavoratori dovrebbero poter spostarsi e attraversare le frontiere senza alcuna limitazione, con qualsiasi mezzo di trasporto di cui debbano avvalersi per l'attraversamento delle frontiere, ove necessario per adempiere alle loro funzioni⁷.

19. Dallo scorso marzo la Commissione consiglia l'uso di un apposito certificato per i lavoratori del settore dei trasporti internazionali. Si tratta di un certificato utilizzabile da qualsiasi persona che stia lavorando a bordo di un mezzo che trasporta merci o passeggeri, in particolare dal conducente; da qualsiasi persona che stia raggiungendo il luogo dove si trova il mezzo di trasporto sul quale inizierà il proprio lavoro; da qualsiasi altra persona che stia lavorando nel settore dei trasporti. Ai fini dell'attraversamento delle frontiere interne dell'Unione, il titolare del certificato dovrebbe essere considerato un lavoratore del settore dei trasporti internazionali. Per i fini previsti dal certificato per i lavoratori del settore dei trasporti internazionali, gli Stati membri non dovrebbero esigere l'esibizione di altri documenti (come formulari di localizzazione diversi ecc.). Ciò vale in particolare per le frontiere terrestri.
20. Il suddetto certificato è pubblicato anche nell'allegato 40 del Manuale pratico per le guardie di frontiera dell'UE, che le autorità competenti degli Stati membri devono utilizzare per i controlli alle frontiere⁸. La Commissione verificherà la possibilità che la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) renda permanente questo riconoscimento per il personale stradale e ferroviario, come già avviene per gli equipaggi aerei e marittimi.
21. Gli addetti del settore del trasporto marittimo provengono da tutto il mondo, ma la regolare mobilità di questi lavoratori essenziali è ostacolata al momento dalle limitazioni globali ai viaggi. Molti marittimi sono attualmente bloccati sulle loro navi e stanno lavorando oltre il limite di 11 mesi stabilito dal diritto internazionale, mentre i loro colleghi che si trovano a terra non possono spostarsi e attraversare le frontiere per dar loro il cambio. Questa situazione potrebbe comportare interruzioni delle catene di approvvigionamento e inficiare la sicurezza dei trasporti per vie navigabili.
22. Gli Stati membri dovrebbero pertanto continuare ad agevolare gli spostamenti dei marittimi, assicurarne la mobilità e consentire loro di attraversare le frontiere e di transitare in qualsiasi momento⁹. In analogia ai lavoratori del settore dei trasporti, al punto 19, lettera h), della raccomandazione (UE) 2020/1475 del Consiglio i marittimi sono classificati come viaggiatori aventi una funzione o una necessità essenziale, che nell'esercizio di tale funzione essenziale non dovrebbero essere tenuti a sottoporsi a quarantena. Gli Stati membri dovrebbero inoltre garantire l'accesso ai servizi per i visti per i marittimi e consentire loro di effettuare i cambi di equipaggio in tutta sicurezza nei loro porti. Gli armatori dovrebbero mettere a disposizione degli equipaggi DPI adeguati a proteggere la salute dei propri addetti e altrui durante i viaggi e a bordo. Nel

⁷ Nella primavera scorsa, i casi di un macchinista che ha attraversato la frontiera in taxi per andare a riprendere la sua locomotiva e di un camionista che ha fatto ritorno a casa in furgone con altre persone hanno rappresentato esempi emblematici di tali problemi.

⁸ Allegato 40 del Manuale pratico per le guardie di frontiera dell'UE.

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/certificate-for-international-transport-worker.zip>

⁹ Comunicazione della Commissione, Orientamenti relativi alla protezione della salute, al rimpatrio e alle modalità di viaggio per i marittimi, i passeggeri e le altre persone a bordo delle navi.

C(2020)3100 (GU C 119 del 14.4.2020, pag. 1).

contesto specifico del trasporto marittimo di lungo raggio, effettuando test prima dell'imbarco si proteggono i marittimi e si previene l'insorgenza di focolai a bordo delle navi quando si trovano lontano dai porti e non è possibile avvalersi tempestivamente dell'assistenza medica a terra. I servizi della Commissione e il Servizio europeo per l'azione esterna continueranno a collaborare con le organizzazioni internazionali competenti per migliorare la mobilità degli equipaggi marittimi al di fuori dell'Europa.

23. Allo stesso modo, conduttori ed equipaggi delle navi adibite alla navigazione interna devono poter imbarcarsi e sbarcare nei porti interni situati lungo le vie navigabili dell'UE. È fondamentale che i lavoratori del settore dei trasporti per vie navigabili interne possano spostarsi e attraversare le frontiere negli Stati membri dell'UE per assicurare la continuità delle operazioni logistiche lungo le vie navigabili dell'UE. Ostacolare la libera circolazione degli equipaggi delle navi adibite alla navigazione interna può comportare il rischio che gli armatori non possano rispettare la direttiva 2014/112 concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro per i trasporti per vie navigabili interne. Anche gli armatori delle navi adibite alla navigazione interna dovrebbero mettere a disposizione degli equipaggi DPI adeguati a proteggere la salute dei propri addetti e altrui.

IV. Un coordinamento migliore e maggiori informazioni

24. La rete dei punti di contatto nazionali per i trasporti è stata istituita e guidata dalla Commissione all'inizio della pandemia di COVID-19. L'idea alla base della creazione di questa rete informale era quella di promuovere il coordinamento e lo scambio di informazioni tra le amministrazioni degli Stati membri, di discutere dei problemi, di ricevere dati aggiornati sulla situazione alle frontiere e di scambiare le migliori pratiche. La possibilità di uno scambio di informazioni rapido ha incentivato gli Stati membri a segnalare tempestivamente le misure nazionali aventi ripercussioni reciproche, facendo aumentare la fiducia e riducendo le iniziative unilaterali.
25. In caso di attivazione dei dispositivi integrati per la risposta politica alle crisi (IPCR) determinata da un'emergenza o da una crisi, la Commissione dovrebbe pertanto attivare la rete dei punti di contatto nazionali, facendo così aumentare la frequenza delle interazioni e il flusso delle informazioni. Gli Stati membri dovrebbero designare un punto di contatto nazionale ufficiale, inquadrato ad un livello adeguatamente alto, per il coordinamento tra le autorità nazionali competenti. I punti di contatto nazionali per i trasporti dovrebbero prendere adeguati provvedimenti per i valichi di frontiera problematici e riunirsi in caso di necessità di un'azione immediata. La Commissione incoraggia vivamente la partecipazione attiva e piena di tutti gli Stati membri.
26. I punti di contatto nazionali degli Stati membri dovrebbero fornire informazioni sulle decisioni di politica interna relative ai trasporti, in particolare se riguardanti il movimento transfrontaliero di merci o passeggeri e gli spostamenti dei lavoratori del settore dei trasporti, se possibile con largo anticipo rispetto all'introduzione di tali misure al fine di consentire un riscontro e dare agli altri Stati membri e alla Commissione la possibilità di reagire. Gli Stati membri dovrebbero inoltre coinvolgere, se del caso, altri ministeri e dipartimenti competenti. Per gli scambi di informazioni e idee sulle migliori pratiche possono avvalersi dell'apposito forum.

27. La rete dei punti di contatto si è dimostrata uno strumento efficace, che ha consentito uno scambio rapido di informazioni e un'ampia valutazione degli effetti sui trasporti delle misure di contenimento. Il suo utilizzo è rallentato nei mesi estivi, ma ora proponiamo di rilanciarla per affrontare adeguatamente le nuove responsabilità in materia di corsie verdi derivanti dalle disposizioni della presente comunicazione, come richiesto nelle conclusioni del Consiglio (si veda nel prosieguo del testo).
28. Per consentire una migliore visione d'insieme, tutte le informazioni relative alla mobilità per i viaggiatori privati e i prestatori di servizi di trasporto professionali dovrebbero essere disponibili in un unico portale online aggiornato e di facile utilizzo. La Commissione trasferirà pertanto il contenuto del sito web dedicato alle risposte alla COVID-19 sul sito web Reopen EU.

V. Corsie verdi multimodali

29. Nella comunicazione iniziale sulle corsie verdi si affermava che l'attraversamento dei valichi di frontiera di tipo "corsia verde" non dovrebbe richiedere più di 15 minuti per tutti i trasporti di merci. Per conseguire l'obiettivo dei 15 minuti è necessario ridurre al minimo tutti i controlli, le verifiche e gli screening. Questo vale per tutti i veicoli, i treni, le navi e gli aeromobili adibiti al trasporto di merci e consente di rendere il settore dei trasporti il più efficiente possibile e di ridurre al minimo eventuali onerose perturbazioni.
30. La spinta al cambiamento generata dall'attuale crisi dovrebbe inoltre portare a cambiamenti nell'interesse del mercato unico, con la sostenibilità e la digitalizzazione a favorire la ripresa. La Commissione invita pertanto a garantire il funzionamento multimodale e intermodale delle corsie verdi al fine di valorizzare al massimo il potenziale di tutti i modi di trasporto.
31. La pandemia di COVID-19 ha dimostrato che il trasporto ferroviario delle merci può essere affidabile e resiliente, oltre a vantare credenziali verdi. Il trasporto ferroviario si è rivelato fondamentale nel mantenere la continuità delle catene di approvvigionamento durante la crisi; inoltre, il trasporto intermodale richiede minori interazioni umane rispetto a quello stradale, solo per le operazioni di carico/scarico, e vi sono coinvolti meno conducenti. Con la pandemia è venuta a crearsi una situazione particolare, perché calando drasticamente il traffico ferroviario dei passeggeri si è liberata una notevole capacità ferroviaria. Dalla verifica dei dati dei corridoi merci ferroviari risulta che in aprile, durante la fase iniziale dei lockdown, quando il traffico di passeggeri si è ridotto, la puntualità dei servizi di trasporto ferroviario delle merci è aumentata in modo significativo: i minuti di ritardo segnalati sono diminuiti fra un terzo e la metà¹⁰.
32. Questo miglioramento del trasporto ferroviario delle merci deve essere mantenuto nel tempo. Sia i gestori delle infrastrutture sia le imprese ferroviarie dovrebbero adoperarsi per ridurre al minimo i ritardi alle frontiere e accrescere la flessibilità. A tal fine le imprese ferroviarie potrebbero avvalersi al meglio delle modalità di gestione internazionale delle emergenze definite in seguito alla chiusura della linea ferroviaria

¹⁰ Cfr. la piattaforma RNE per le informazioni ai clienti: <https://cip.rne.eu/>.

presso Rastatt¹¹, che prevedono una rete per il coordinamento e lo scambio di informazioni a livello operativo in condizioni di emergenza. La Commissione valuterà l'opportunità di presentare una proposta legislativa per chiedere il monitoraggio continuo del rispetto degli orari e della performance di puntualità dei treni merci nelle stazioni di frontiera, compresi i tempi di attesa indicati nella mappa dei valichi di frontiera di cui all'allegato.

33. Al fine di eliminare le soste alle frontiere per effettuare controlli tecnici, e quindi di accelerare l'attraversamento e conseguire un autentico spazio ferroviario europeo unico, ora che il pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario entrerà in vigore in tutti gli Stati membri alla fine di ottobre, questi ultimi dovrebbero accelerare la revoca delle norme nazionali che impongono l'ispezione dei treni alle frontiere (prove di frenatura ecc.) e che vanno oltre i limiti di quanto prescritto dalla normativa dell'UE, che peraltro garantisce un livello di sicurezza del tutto adeguato. Attualmente tali ispezioni supplementari richiedono spesso molto più tempo rispetto all'obiettivo dei 15 minuti per l'attraversamento delle frontiere. I gestori dell'infrastruttura dovrebbero contribuire a mantenere l'affidabilità del trasporto ferroviario delle merci e la velocità di attraversamento delle frontiere rafforzando la collaborazione¹² in tema di norme di priorità relative all'assegnazione di capacità ferroviaria e alla gestione operativa dei servizi ferroviari transfrontalieri.
34. Facendo ricorso alla flessibilità offerta dalle norme vigenti in materia di operazioni ferroviarie che si svolgono su tratti fra stazioni situate in prossimità delle frontiere, e senza mettere a repentaglio la sicurezza, si suggerisce di consentire che i treni siano condotti da macchinisti con cognizioni linguistiche di livello A2 (invece del livello B1 normalmente richiesto).¹³ Questo approccio sarebbe particolarmente appropriato per gli itinerari transfrontalieri "semplici". In alternativa, l'attraversamento delle frontiere potrebbe essere agevolato grazie a una maggiore flessibilità relativa alle lingue che i macchinisti possono utilizzare per comunicare in merito a questioni cruciali di sicurezza. Ciò si verificherebbe se una comunicazione conforme alle prescrizioni del diritto dell'Unione potesse essere garantita mediante il ricorso a lingue attualmente non indicate dai gestori dell'infrastruttura, ma padroneggiate sia dal macchinista sia dagli operatori del centro di controllo. Infine, sarebbe possibile agevolare ulteriormente il trasporto ferroviario delle merci e potenziarne la capacità se gli Stati membri istituissero tra le imprese ferroviarie meccanismi per consentire ai macchinisti in possesso delle necessarie conoscenze specifiche sulle motrici merci di lavorare in collaborazione con

¹¹ A causa di un incidente verificatosi il 12 agosto 2017 nei pressi di Rastatt, in Germania, un tratto ferroviario caratterizzato da un traffico molto intenso (fa parte del corridoio ferroviario merci Reno-Alpi) è rimasto completamente chiuso per quasi due mesi. Poiché gli itinerari alternativi erano inadeguati in termini di capacità e di interoperabilità, l'incidente ha causato considerevoli perdite finanziarie e ha provocato disagi per il trasporto ferroviario delle merci. La Commissione, di concerto con i principali portatori di interessi, ha trovato soluzioni a livello europeo stabilendo misure volte a ridurre più efficacemente in futuro tali incidenti. Il manuale per la gestione internazionale delle emergenze che ne è scaturito delinea norme che, qualora si verificino problematiche a livello internazionale, possano consentire di mantenere il traffico ferroviario al massimo livello possibile e garantiscano una migliore informazione in merito alla situazione in atto, alle azioni intraprese, alle alternative e alle ripercussioni sul flusso del traffico.

https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/sites/primeinfrastructure/files/annex_to_point_9a_on_tingency_handbook_0.pdf.

¹² Cfr. l'articolo 37 della direttiva 2012/34/UE.

¹³ Cfr. l'allegato VI, punto 8, paragrafo 3, della direttiva 2007/59/CE.

collegi solitamente in servizio su treni passeggeri e che dispongono delle conoscenze richieste (lingue/itinerari) per operare su tratte internazionali.

35. Durante la pandemia il trasporto marittimo è rimasto pienamente operativo, rifornendo l'Europa di prodotti alimentari, attrezzature mediche, prodotti energetici e altre merci. Questo settore si fa carico del 75 % degli scambi commerciali dell'UE con il resto del mondo e del 30 % del trasporto merci nel mercato interno. Per l'economia dell'UE e per l'approvvigionamento di beni essenziali e di altro genere è pertanto di fondamentale importanza che continui a funzionare senza interruzioni.
36. Al fine di garantire che le operazioni di trasporto marittimo funzionino correttamente e i flussi commerciali non vengano interrotti è opportuno evitare, per quanto possibile, deviazioni di rotta e ritardi nell'accesso ai porti. Gli Stati membri dovrebbero autorizzare nei loro porti i cambi di equipaggio e i marittimi dovrebbero poter soggiornare in alberghi o sistemazioni temporanee mentre attendono di imbarcarsi o di proseguire il loro viaggio. In tal modo lo svolgimento delle operazioni portuali non sarebbe disturbato dai tempi di attesa per l'imbarco del personale sulle navi o da altre restrizioni connesse alla COVID-19.
37. Nell'applicare le norme nazionali relative ai controlli di conformità delle navi adibite alla navigazione interna, effettuati dagli organismi competenti, comprese le disposizioni nazionali di recepimento della direttiva 2016/1629, gli Stati membri dovrebbero considerare la necessità di evitare inutili ritardi nelle operazioni di trasporto.
38. Per quanto riguarda i certificati dei membri dell'equipaggio di navi adibite alla navigazione interna diversi da quelli contemplati dalla direttiva 96/50/CE, gli Stati membri dovrebbero applicare le disposizioni nazionali mirando a garantire che gli equipaggi delle navi adibite alla navigazione interna possano continuare la loro attività, in base alle rispettive capacità, fino alla fine del periodo di restrizioni eccezionali connesse alla pandemia. Un approccio analogo dovrebbe essere adottato per la proroga dei contratti di lavoro, qualora non fosse possibile sostituire gli equipaggi per indisponibilità di personale. Alcuni membri dell'equipaggio potrebbero trovarsi nell'impossibilità di effettuare visite mediche periodiche; si raccomanda pertanto di adottare soluzioni pragmatiche per consentire la loro entrata o permanenza in servizio in via eccezionale, se tale eventualità è prevista dal diritto nazionale.
39. I gestori dell'infrastruttura dovrebbero garantire la flessibilità operativa (ventiquattr'ore al giorno, sette giorni su sette) di tutte le infrastrutture transfrontaliere per la navigazione interna per consentire lo svolgimento delle operazioni marittime ed evitare inutili tempi di attesa.
40. Nei porti e nei terminali, che costituiscono portali essenziali per il commercio mondiale e il trasporto multimodale, durante il protrarsi della pandemia si è continuato a prestare servizi, pur adeguando le modalità operative per ridurre il contatto interpersonale durante le operazioni di controllo e di trasbordo (ad es. controlli automatici all'ingresso, accesso regolamentato agli sportelli, trasferimento digitale della documentazione di trasporto) e si è fatto ricorso ai DPI nei casi in cui il contatto non poteva essere evitato. Qualora il personale operante nei terminali fosse in gran parte contagiato o in quarantena, si rischierebbe di interrompere la catena logistica, causando ritardi nella distribuzione delle merci e ostacolando le operazioni a monte.

Per garantire un agevole trasferimento delle merci verso vari modi di trasporto successivo, gli operatori dei terminali e dei porti dovrebbero pertanto disporre dei mezzi necessari per proteggere i lavoratori e la continuità delle operazioni nei terminali. Ove possibile, si dovrebbero preferire le operazioni automatizzate e lo scambio di dati digitali invece dei documenti cartacei.

41. A causa delle perturbazioni nelle catene di approvvigionamento verificatesi durante la primavera e l'estate, alcuni porti e terminali interni hanno dovuto far fronte all'accumulo di container vuoti, che hanno determinato la congestione degli impianti e l'insorgere di problematiche nelle operazioni ordinarie. Gli operatori dei trasporti marittimi dovrebbero adoperarsi per mantenere un flusso continuo e stabile dei loro servizi, mentre le autorità portuali dovrebbero monitorare la situazione e, se del caso, assistere gli operatori dei terminali per risolvere eventuali problematiche connesse alle perturbazioni dei servizi. Al fine di agevolare il flusso delle merci nei porti, ove possibile e necessario gli Stati membri dovrebbero, nei limiti della discrezionalità loro conferita dalle pertinenti disposizioni del diritto dell'Unione, applicare una certa flessibilità nelle procedure doganali e in altre formalità, ad esempio prorogando le scadenze.
42. Al tempo stesso, nell'interesse della continuità della catena di approvvigionamento, gli Stati membri hanno attuato misure volte ad agevolare le operazioni di trasporto aereo delle merci e tempestivamente revocato tutte le restrizioni che vietavano i voli cargo e le restrizioni ingiustificate nei confronti degli equipaggi in servizio su tali voli. Gli Stati membri dovrebbero continuare a garantire regolari operazioni di trasporto merci durante l'attuale fase di recrudescenza della pandemia e nelle eventuali ondate successive, anche mantenendo aperti gli aeroporti per lo svolgimento delle operazioni di trasporto merci, o garantendo sufficienti capacità di movimentazione delle merci quando gli aeroporti sono chiusi per motivi economici, evitando così perturbazioni nel trasporto delle merci.

VI. Verso un piano di emergenza per le situazioni di crisi e modalità migliori per gestire le eccezioni

43. Grazie all'ottima collaborazione con il Parlamento europeo e il Consiglio, nei primi mesi di quest'anno sono state adottate in tempi record norme di emergenza ed esenzioni normative specifiche per settore che, in combinazione con una serie di orientamenti settoriali emanati dalla Commissione, si sono rivelate determinanti nell'aiutare gli operatori dei trasporti a gestire le perturbazioni nei flussi e nelle catene di approvvigionamento. Agire rapidamente, se e quando necessario, è di fondamentale importanza. Ciononostante il diritto dell'Unione si presta ancora ad adeguamenti per meglio rispondere alle situazioni di crisi.
44. Sebbene in circostanze straordinarie possa essere necessario prevedere deroghe ai periodi di guida e di riposo dei conducenti, tali deroghe devono essere rigorosamente limitate nel tempo (ad es. per far fronte a temporanee carenze di personale) e in nessun caso dovrebbero compromettere la sicurezza, il diritto a condizioni di lavoro dignitose per i conducenti o la trasparenza per le autorità che vigilano sull'applicazione delle norme. In situazioni che riguardano in modo analogo tutti gli Stati membri, o la maggior parte di essi, sarebbe preferibile che in tutti gli Stati membri interessati si applicassero alle deroghe principi generali simili (ora di inizio e di fine del servizio e relativa durata). Nell'ambito del futuro piano di emergenza recentemente richiesto dal

Consiglio (si veda nel prosieguo del testo), la Commissione valuterà la possibilità di adottare modifiche legislative per conseguire un sistema più semplificato di deroghe alle norme in materia di trasporto stradale per quanto concerne i tempi di guida e di riposo. Per far fronte alle urgenti necessità connesse alla recrudescenza della pandemia di COVID-19, la Commissione fornirà agli Stati membri orientamenti atti a garantire un livello minimo di coordinamento delle deroghe che potrebbero essere adottate a livello nazionale. Sarebbe ad esempio opportuno consentire eccezioni temporanee analoghe a quelle previste in primavera in relazione ai tempi di riposo dei conducenti degli autocarri e alle relative condizioni, ad esempio la possibilità, limitata nel tempo, di dormire nella cabina del veicolo.

45. Il regolamento omnibus¹⁴ ha previsto deroghe limitate nel tempo alle norme vigenti nell'UE per tutti i modi di trasporto terrestre e per la sicurezza marittima. Esso ha stabilito misure temporanee applicabili alla proroga della validità di taluni certificati, licenze e autorizzazioni e al rinvio di talune verifiche e attività formative periodiche. Almeno alcuni Stati membri si sono avvalsi di tutte le disposizioni in materia di flessibilità contenute in detto regolamento, dimostrando così che erano effettivamente necessarie e utili. Alla luce della recrudescenza della COVID-19, la Commissione è pronta a proporre un aggiornamento delle disposizioni in vigore, in modo da consentire a tutti gli Stati membri di beneficiare delle deroghe eventualmente necessarie, comprese quelle che prevedevano la possibilità di non aderire all'attuale regolamento omnibus.
46. Qualsiasi misura legislativa del genere è tuttavia di natura peculiare, vale a dire che è concepita per un periodo specifico ed ha effetti limitati nel tempo. Nel medio termine, tutta la legislazione in materia di trasporti dovrebbe essere sottoposta a vaglio, in modo da verificare se sia o no a prova di crisi. Se del caso, dovrebbero esservi incluse disposizioni specifiche che consentano di gestire le situazioni di emergenza.
47. La Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro stabilisce che la durata massima dei periodi di imbarco al termine dei quali il marittimo ha diritto al rimpatrio dovrebbe essere di 11 mesi. Le proroghe di tale periodo possono incidere negativamente sulla salute dei marittimi, causare affaticamento e quindi compromettere la sicurezza marittima.
48. Gli Stati di approdo contribuiscono a garantire l'attuazione di tale convenzione. Nel memorandum d'intesa di Parigi¹⁵ si esortano le autorità di controllo degli Stati membri di approdo a prestare particolare attenzione, durante tutte le ispezioni, alle questioni connesse alla summenzionata convenzione e ai contratti di arruolamento marittimo scaduti. Nella circolare si specifica che le circostanze che rendono il rimpatrio più difficile o oneroso non costituiscono un caso di forza maggiore. La Commissione incoraggia gli Stati membri ad adottare questa impostazione.

¹⁴ Regolamento (UE) 2020/698 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 2020, recante misure specifiche e temporanee in considerazione dell'epidemia di Covid-19 con riguardo al rinnovo o alla proroga di taluni certificati, licenze e autorizzazioni e al rinvio di talune verifiche e attività formative periodiche in taluni settori della legislazione in materia di trasporti (GU L 165 del 27.5.2020, pag. 10).

¹⁵ Approvato e pubblicato con PSCircular 97, rev. 4, il 15 settembre 2020.

49. Le ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo sono essenziali per garantire la sicurezza dei trasporti e dovrebbero essere effettuate regolarmente. Gli Stati membri o le autorità competenti in materia dovrebbero garantire che gli ispettori abbiano accesso a una quantità sufficiente di DPI per proteggersi durante le ispezioni. Come in qualsiasi altra situazione in cui vi sono visitatori a bordo, durante le ispezioni anche i marittimi sono tenuti a indossare DPI, che l'armatore dovrebbe fornire in quantità sufficiente.
50. I certificati, in particolare quelli medici, e i controlli associati sono necessari al fine di accertare il benessere, la salute e l'adeguato livello di formazione dei marittimi. Il loro regolare rinnovo e/o la proroga in conformità alle prescrizioni del diritto dell'Unione e internazionale applicabile garantisce la sicurezza marittima e riduce la probabilità di incidenti.
51. Alla luce del calo senza precedenti del traffico aereo dovuto alla pandemia di COVID-19, nel settore dell'aviazione due regolamenti¹⁶ hanno previsto deroghe temporanee ad alcune norme unionali attualmente vigenti. In primo luogo, a causa della pandemia vi sono state difficoltà a rispettare talune disposizioni del regolamento sui servizi aerei¹⁷ e della direttiva sull'assistenza a terra¹⁸. La Commissione ha adottato norme temporanee volte a sollevare opportunamente i portatori di interessi coinvolti, gli Stati membri e la Commissione dall'osservanza di determinate norme amministrative e a garantire una migliore prospettiva finanziaria ai portatori di interessi del settore in questione. Dato il protrarsi della crisi, la Commissione è disposta ad avvalersi dei suoi poteri delegati, ove necessario, per prorogare le deroghe previste dal regolamento sui servizi aerei. In secondo luogo, per quanto riguarda le bande orarie aeroportuali, il principio dell'utilizzo obbligatorio pena la perdita definitiva è stato sospeso nell'estate 2020 e da allora la Commissione ha fatto ricorso ai suoi poteri delegati per estendere la deroga al periodo di programmazione della stagione invernale 2020/2021. La Commissione intende inoltre proporre a breve una modifica delle norme di deroga relative all'assegnazione delle bande orarie per garantire un utilizzo efficiente della capacità aeroportuale e una migliore corrispondenza tra la deroga e i livelli effettivi e previsti di traffico aereo. Mirerà inoltre ad evitare l'uso improprio della deroga, subordinandola a determinate condizioni.
52. Nelle recenti conclusioni del Consiglio¹⁹ si è riconosciuta la necessità di considerare la mobilità dei lavoratori del settore dei trasporti e le operazioni di trasporto da un punto di vista europeo e internazionale. Nelle conclusioni è stato rilevato che *in tempi di crisi si dovrebbe evitare la chiusura delle frontiere all'interno dell'Unione europea, e il flusso delle merci dovrebbe essere mantenuto fluido, anche attraverso i punti di*

¹⁶ Regolamento (UE) 2020/459 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 marzo 2020, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/53 del Consiglio, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU L 99 del 31.3.2020, pag. 1) e regolamento (UE) 2020/696 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 2020, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, in considerazione della pandemia di Covid-19 (GU L 165 del 27.5.2020, pag. 1).

¹⁷ Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione) (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3).

¹⁸ Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36).

¹⁹ Conclusioni del Consiglio sulle considerazioni strategiche relative a un piano di emergenza per il settore europeo del trasporto di merci in caso di pandemia o altra grave crisi

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12060-2020-INIT/it/pdf>.

entrata nell'Unione europea. Il Consiglio ha invitato la Commissione a elaborare un piano di emergenza per il settore europeo del trasporto di merci in caso di pandemia o altra grave crisi, includendovi l'istituzione di un quadro normativo coerente per quanto riguarda le deroghe da applicare in caso di insorgenza di pandemie e altre situazioni di grave crisi, le misure volte a garantire il coordinamento a livello dell'UE e orientamenti chiari basati sulla valutazione delle misure adottate per affrontare la crisi COVID-19.

53. La presente comunicazione stabilisce il quadro di riferimento per gli elementi urgenti di un piano di emergenza. La Commissione si impegna a svolgere un'attenta valutazione e a condurre ampie consultazioni nell'ambito dell'elaborazione di un piano di emergenza in risposta alla pandemia che preveda misure flessibili, efficaci, efficienti e attuabili in tempi rapidi. Il piano dovrebbe riguardare il trasporto di merci e di passeggeri. La Commissione intende presentare tale piano, congiuntamente alle proposte legislative elencate nella presente comunicazione, nel 2021 e auspica una collaborazione armoniosa con il Parlamento europeo e il Consiglio.

Piano d'azione per le emergenze da pandemia nel settore dei trasporti

- Revisione delle disposizioni contenute nel regolamento omnibus
- Analisi sistematica della legislazione dell'UE per includervi, se del caso, disposizioni anticrisi
- Orientamenti destinati agli Stati membri per garantire un livello minimo di coordinamento delle deroghe alle norme in materia di trasporto stradale per quanto riguarda i tempi di guida e di riposo
- Proposte relative a criteri per servizi minimi essenziali nel settore del trasporto di passeggeri
- Monitoraggio continuo del rispetto degli orari e della performance di puntualità dei treni merci nelle stazioni di frontiera, compresi i tempi di sosta
- Revisione delle norme unionali per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità
- Proroga mediante atto delegato delle misure eccezionali relative alla prestazione di servizi aerei in considerazione della pandemia di COVID-19, ove giustificata in base ai criteri applicabili

VII. Connettività essenziale per i passeggeri

54. Sebbene l'obiettivo iniziale delle corsie verdi fosse quello di mantenere inalterati i flussi di merci e di garantire la disponibilità di servizi essenziali, è altrettanto importante assicurare la connettività essenziale per i passeggeri tra gli Stati membri, al loro interno e al di fuori di essi. Tutti coloro che hanno l'esigenza di viaggiare, per motivi professionali e familiari²⁰, in linea di principio dovrebbero poterlo fare. Questo vale per chi non può lavorare da casa, per chi va a scuola, per il personale medico e assistenziale, per i prestatori di servizi transfrontalieri e i lavoratori stagionali ecc.

55. Gli Stati membri e le autorità locali non dovrebbero, in linea di principio, vietare la prestazione di servizi di trasporto²¹. Si dovrebbero inoltre evitare restrizioni relative ai

²⁰ Compresi coloro che intrattengono rapporti lavorativi e familiari debitamente attestati.

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0499&qid=1603709439927&from=IT>.

trasporti individuali (ad es. automobili, motocicli o biciclette), in quanto comportano un rischio assai limitato di diffusione del virus. Nelle città e nelle regioni deve essere mantenuta un'adeguata offerta di trasporto collettivo e non sono giustificate restrizioni ove siano applicate appropriate misure sanitarie. Infine, dato che sono garantite misure appropriate volte a contenere la diffusione della malattia, per gestire il persistere della pandemia di COVID-19 non sono attualmente necessarie nemmeno restrizioni ai voli.

56. Aerei, autobus e pullman, automobili, treni e traghetti devono continuare a garantire in tutta l'UE i servizi minimi essenziali, se necessario grazie a un sostegno finanziario pubblico in conformità al diritto dell'Unione. Essi svolgono un ruolo fondamentale nelle circostanze attuali, in quanto consentono una mobilità essenziale, anche per i lavoratori che esercitano professioni essenziali affinché possano assolvere i propri compiti. I trasporti possono e dovrebbero funzionare in condizioni di sicurezza, come indicato negli orientamenti della Commissione relativi al ripristino graduale dei servizi di trasporto e della connettività – COVID-19²². I corridoi di transito dovrebbero rimanere operativi per consentire il trasporto terrestre. Sono ora in vigore protocolli di sicurezza contro la COVID per il trasporto aereo, marittimo, ferroviario e per vie navigabili interne. Probabilmente anche i moduli digitali per la localizzazione dei passeggeri e le applicazioni di tracciamento svolgeranno un ruolo cruciale.

²² 2020/C 169/02.