



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 13 maggio 2022  
(OR. en)

9098/22

TRANS 283  
AGRI 189  
RELEX 648  
COMPET 334  
VETER 45  
PHYTOSAN 18  
ECOFIN 429  
FAO 13

#### NOTA DI TRASMISSIONE

---

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	13 maggio 2022
Destinatario:	Segretariato generale del Consiglio
n. doc. Comm.:	COM(2022) 217 final
Oggetto:	COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Piano d'azione per l'istituzione di corridoi di solidarietà UE-Ucraina per agevolare le esportazioni agricole dell'Ucraina e gli scambi bilaterali con l'UE

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2022) 217 final.

All.: COM(2022) 217 final



Bruxelles, 12.5.2022  
COM(2022) 217 final

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

**Piano d'azione per l'istituzione di corridoi di solidarietà UE-Ucraina per agevolare le  
esportazioni agricole dell'Ucraina e gli scambi bilaterali con l'UE**

## 1. Introduzione

L'economia ucraina risente pesantemente della guerra di aggressione della Russia. In particolare, le esportazioni sono state fortemente limitate a causa del blocco dei porti ucraini del Mar Nero da parte della marina russa: prima della guerra tali porti rappresentavano il 90 % delle esportazioni di cereali e semi oleosi.

L'invasione non provocata e ingiustificata della Russia sta già avendo conseguenze gravi sui mercati alimentari mondiali e comprometterà ulteriormente la sicurezza alimentare mondiale. Senza un intervento rapido, l'approvvigionamento mondiale di cereali subirà ripercussioni anche l'anno prossimo. In circostanze normali il 75 % della produzione ucraina di cereali veniva esportato, generando circa il 20 % dei proventi nazionali annui da esportazioni<sup>1</sup>. Circa un terzo delle esportazioni è destinato rispettivamente all'Europa, alla Cina e all'Africa.

**L'UE è impegnata a sostenere l'economia e la ripresa economica dell'Ucraina, nonché a contribuire a stabilizzare i mercati alimentari mondiali e a migliorare la sicurezza alimentare globale.** Rappresenta quindi una sfida comune consentire all'Ucraina di esportare le merci che desidera, continuare a sostenere la produzione locale e garantire che la connettività con l'Europa sia notevolmente migliorata sia per le esportazioni che per le importazioni. Tenendo presente questo obiettivo, la Commissione ha recentemente proposto la soppressione temporanea di tutti i dazi doganali ancora in vigore sulle importazioni dall'Ucraina nel quadro dell'accordo di associazione UE-Ucraina, nonché la sospensione di tutte le misure di difesa commerciale sull'acciaio ucraino<sup>2</sup>.

Per quanto riguarda in particolare la sicurezza alimentare globale, è urgente e importante consentire all'Ucraina di esportare sui mercati mondiali i prodotti agricoli attualmente stoccati nel paese. L'UE deve aiutare l'Ucraina a garantire che i prossimi raccolti possano essere stoccati in condizioni di sicurezza e che possano essere seminate nuove colture.

Affinché i prodotti agricoli raggiungano i mercati dell'UE e del mondo, e anche per garantire che l'Ucraina possa importare beni di prima necessità (come aiuti umanitari, alimenti, mangimi, fertilizzanti, carburanti), **è urgentemente necessario creare rotte logistiche alternative utilizzando tutti i modi di trasporto per collegare l'UE all'Ucraina**, in attesa del ripristino dell'accesso dell'Ucraina alle rotte del Mar Nero. Ciò implica il potenziamento e lo sviluppo dei corrispondenti servizi di trasporto merci lungo tali rotte logistiche che collegano l'Ucraina ai porti marittimi dell'UE, dove le merci possono poi essere spedite o anche eventualmente stoccate. **Ciò è fondamentale non solo per gli agricoltori ucraini, ma anche per i consumatori dell'UE e del resto del mondo.**

La presente comunicazione ha individuato le strozzature principali segnalate dagli Stati membri dell'UE, dalle autorità ucraine e dai portatori di interessi dell'UE e dell'Ucraina. Nell'ambito della risposta di solidarietà dell'UE nei confronti dell'Ucraina, la Commissione europea presenta ora un piano d'azione con misure a breve, medio e lungo termine volte a far fronte a tali strozzature. La Commissione collaborerà con gli Stati membri, le autorità ucraine, gli operatori dei trasporti, i fornitori di apparecchiature e tutti gli altri portatori di interessi pertinenti di entrambi i fronti per creare rotte logistiche alternative e ottimizzate: i nuovi **"corridoi di solidarietà UE-Ucraina"**. Questi corridoi agevoleranno in particolare la spedizione dei prodotti agricoli dall'Ucraina, ma anche gli scambi bilaterali di merci con l'UE

---

<sup>1</sup> L'Ucraina è il maggiore esportatore mondiale di olio di girasole (50 % delle esportazioni mondiali), il terzo maggiore esportatore di colza (20 %) e di orzo (18 %), il quarto maggiore esportatore di granturco (16 %) e il quinto maggiore esportatore di frumento (12 %).

<sup>2</sup> COM(2022) 195 final.

e l'accesso dell'Ucraina ai mercati internazionali e alle catene di approvvigionamento globali, garantendo che i cereali di cui c'è grande bisogno raggiungano il mercato mondiale.

## 2. Strozzature

Attualmente migliaia di carri ferroviari sono in attesa di sdoganamento sul lato ucraino della frontiera con gli Stati membri limitrofi. Altri cereali restano stoccati in sili, pronti per l'esportazione. L'attuale tempo di attesa medio dei carri è di 16 giorni, che possono salire a 30 presso alcuni valichi di frontiera UE-Ucraina. Anche i tempi di attesa per i camion alle frontiere sono troppo lunghi. A causa di questi ostacoli logistici le autorità ucraine hanno dovuto imporre restrizioni alle esportazioni in alcune direzioni.

La Commissione, in stretta collaborazione con gli Stati membri dell'UE, le autorità pubbliche ucraine e i rappresentanti dell'industria nei settori dei trasporti e dell'agricoltura, ha individuato diverse strozzature che possono ostacolare la tanto necessaria modifica delle rotte per le esportazioni e le importazioni ucraine, in particolare:

- l'Ucraina utilizza **uno scartamento dei binari di 1 520 mm<sup>3</sup> (scartamento largo), mentre lo scartamento standard dell'UE (scartamento UIC) ha una larghezza di 1 435 mm**. Ciò significa che i carri ucraini non possono essere utilizzati nella maggior parte degli Stati membri dell'UE e che le merci devono essere trasbordate dai carri che circolano sullo scartamento largo a quelli che circolano sullo scartamento standard dell'UE. Tali operazioni di trasbordo devono avvenire presso siti logistici vicini ai valichi di frontiera<sup>4</sup> su entrambi i lati della frontiera, cambiando i carrelli dei carri o caricando le merci dei carri a scartamento largo sui carri a scartamento standard dell'UE;
- l'attuale **capacità di trasbordo è altamente insufficiente** e non adatta alla gestione di volumi considerevoli di merci. Il trasbordo è inoltre dispendioso in termini di tempo e richiede macchinari appositi che possono non essere presenti in numero sufficiente nei punti di trasbordo, oppure non avere una capacità adeguata all'aumento repentino della domanda;
- mentre i **porti marittimi ucraini sono sottoposti a blocco russo**, i porti di navigazione interna ucraini sul Danubio possono essere raggiunti anche da alcune navi marittime, che però al momento possono coprire solo una percentuale piuttosto ridotta del fabbisogno totale di esportazione e sono esposte a maggiori rischi nelle zone settentrionali del Mar Nero; anche l'accesso ferroviario e stradale da Odessa è vulnerabile;
- **la connettività mediante i camion è difficile** a causa della mancanza di veicoli disponibili, di alcune restrizioni nel quadro che disciplina i diritti di trasporto, di altre norme che ostacolano la circolazione transfrontaliera dei veicoli, di problemi amministrativi per il rilascio e la validità dei documenti e della carenza di camionisti sia in Ucraina che nell'UE. I tempi di attesa alle frontiere per i camion superano spesso le 12 ore;

---

<sup>3</sup> Lo stesso scartamento largo è utilizzato nelle Repubbliche baltiche e in Moldova e lo scartamento di 1 524 mm in Finlandia.

<sup>4</sup> Ad eccezione della linea LHS che collega il valico di frontiera di Hrubieszów a Sławków (vicino a Katowice) in Polonia.

- i riscontri dei portatori di interessi indicano che vi sono ancora **ritardi inutili<sup>5</sup> e costosi per le spedizioni, imputabili ai controlli alle frontiere** (controlli fitosanitari e veterinari e sdoganamento).

### 3. Un piano d'azione per i corridoi di solidarietà UE-UA

Pur non potendo sostituire gli accordi commerciali tra gli operatori dell'UE e i venditori ucraini di cereali, la Commissione europea può contribuire ad agevolare il coordinamento tra i portatori di interessi e le autorità competenti. Le misure a breve termine devono sbloccare il potenziale logistico esistente, mentre ulteriori azioni a medio e lungo termine dovrebbero fungere da motori del commercio post-bellico dell'Ucraina e sostenere la ricostruzione del paese.

Il blocco navale temporaneo nel Mar Nero settentrionale e il fermo operativo dell'aviazione civile in Ucraina fanno sì che le nuove rotte di approvvigionamento per le esportazioni e le importazioni ucraine debbano essere organizzate principalmente mediante il trasporto terrestre e per vie navigabili interne. Gli Stati membri situati nelle vicinanze dell'Ucraina stanno impiegando notevoli risorse e compiendo sforzi significativi per garantire la continuità del flusso di esportazioni dall'Ucraina verso l'UE e il resto del mondo. La Commissione riconosce gli sforzi compiuti da tali Stati membri dell'UE in prima linea e intende continuare a sostenere le pertinenti azioni che intraprendono.

Attualmente la priorità è mobilitare e impiegare al meglio le infrastrutture e le apparecchiature esistenti, potenziare per quanto possibile le capacità e aumentare e diversificare il numero di rotte che potrebbero essere utilizzate per la continuità degli scambi. È inoltre necessario investire in nuove infrastrutture e apparecchiature e nel potenziamento di quelle esistenti, ma detti investimenti spesso necessitano di orizzonti a medio e lungo termine.

#### *Misure a breve termine*

### 3.1 Materiale rotabile, navi e camion aggiuntivi per il trasporto merci

È necessaria una quantità elevata di carri a scartamento standard dell'UE per soddisfare la domanda continua nella catena logistica verso i mercati di esportazione pertinenti. Tale fabbisogno di carri potrebbe essere in parte soddisfatto garantendo l'uso più efficace del materiale rotabile (ad esempio riducendo al minimo il tempo di percorrenza e il tempo di carico/scarico nei centri di trasbordo e nei porti), ma è evidente che l'offerta insufficiente di carri a scartamento standard dell'UE continua a rappresentare una notevole strozzatura.

**Sono urgentemente necessari carri tramoggia per cereali e carri intermodali, nonché container e container cisterna (per liquidi, ad esempio olio di girasole).** Per quanto riguarda i trasporti sul Danubio, **sono necessarie più chiatte e navi costiere.** Poiché l'UE dispone di un maggior numero di carri intermodali, il sollevamento con gru (mobile) di container ai valichi di frontiera può essere potenziato in tempi relativamente rapidi. È pertanto importante valutare con urgenza la possibilità di un maggiore utilizzo dei container per il trasporto di cereali e la disponibilità degli stessi sia in Ucraina che nell'UE.

---

5 La legislazione dell'UE non prevede alcuna certificazione veterinaria o fitosanitaria né per le importazioni di cereali né per il transito attraverso l'UE.

Al fine di facilitare l'incontro tra la domanda e l'offerta di materiale rotabile, chiatte/navi costiere e altri veicoli e apparecchiature pertinenti, la **Commissione predisporrà una piattaforma di *matching***. Per quanto riguarda l'Ucraina, i ministeri, le autorità doganali e il Consiglio di coordinamento per la logistica in agricoltura, di recente istituzione, nonché i portatori di interessi ucraini sono i soggetti più idonei per prevedere la domanda di servizi di trasporto. Nell'UE, oltre alla partecipazione dei pertinenti portatori di interessi del settore (ad esempio imprese di trasporto, operatori di attività di trasbordo, corridoi per il trasporto di merci su ferrovia, porti), ciascuno Stato membro sarà invitato a designare **un apposito punto di contatto (sportello unico) per i corridoi di solidarietà**, incaricato di interagire con gli operatori della catena logistica nazionale e di garantire la rapida risoluzione di tutti i problemi logistici connessi a questioni sotto il controllo delle rispettive autorità. La Commissione guiderà l'istituzione della piattaforma e svolgerà il ruolo di facilitatore tra i vari attori per migliorare in modo significativo l'organizzazione delle operazioni di trasporto. La missione consultiva dell'Unione europea in Ucraina (EUAM Ucraina) continuerà a fornire consulenza alle autorità ucraine.

### **Azioni**

- 1) La Commissione invita gli operatori di mercato dell'UE a **mettere urgentemente a disposizione le apparecchiature, il materiale rotabile, i veicoli, le chiatte e le navi necessari**. Le associazioni di settore<sup>6</sup> competenti dovrebbero mobilitare con urgenza i propri membri a tale riguardo.
- 2) La Commissione opererà in stretta collaborazione con gli Stati membri, le autorità ucraine e i portatori di interessi del settore per istituire una **piattaforma di *matching*** che agevoli gli scambi tra gli operatori della catena logistica al fine di ottimizzare il flusso di merci.
- 3) La Commissione invita ciascuno Stato membro a individuare un **apposito punto di contatto per i corridoi di solidarietà** che consenta ai portatori di interessi di segnalare i problemi lungo la catena logistica.

### **3.2 Capacità delle reti di trasporto e dei terminali di trasbordo**

Le linee di trasporto merci sono in molti casi congestionate in diversi Stati membri, pertanto la pianificazione e l'uso efficace dell'infrastruttura ferroviaria sono di grande importanza quando occorre gestire grandi volumi aggiuntivi di merci. Mentre ad oggi gli operatori commerciali ucraini concentrano la maggior parte degli sforzi sulle spedizioni che transitano attraverso la Romania e la Polonia, **l'impiego di linee merci alternative, delle capacità di trasbordo e di container e delle capacità dei porti marittimi dovrebbe essere valutato attivamente** in altri Stati membri<sup>7</sup> in cui potrebbero essere presenti capacità inutilizzate, come ad esempio nelle Repubbliche baltiche o in Bulgaria.

Data l'urgenza, è altresì giustificato che **ai treni merci ucraini connessi alle esportazioni sia attribuita in via temporanea la priorità sulla rete europea dei trasporti**. A tal fine è

<sup>6</sup> Tra cui UIP, ERFA, CER, UIRR, FEPORT, EFIP, ESPO, ESO/EBU, CEMA, ECSA, WSC.

<sup>7</sup> Ad esempio, la Slovacchia ha una capacità giornaliera di trasbordo di 30-40 treni a scartamento europeo (con un potenziale di 50-60 treni) che non è ancora utilizzata; esiste una linea a scartamento standard dell'UE dalla Polonia a Kaunas, in Lituania, dove è presente una capacità di trasbordo). Il porto di Klaipeda dispone di capacità portuali senza ghiaccio per tutto l'anno.

necessario garantire una disponibilità sufficiente di bande orarie ferroviarie dai centri di trasbordo ai porti dell'UE.

L'attuale capacità di trasbordo (anche mediante il cambio delle ruote o dei carrelli dei carri ferroviari) è altamente insufficiente e non adatta alla gestione di volumi considerevoli di merci. Il trasbordo è un'attività dispendiosa in termini di tempo e richiede macchinari appositi che non sono disponibili in numero sufficiente nei punti di trasbordo. **I caricatori mobili di cereali<sup>8</sup> possono accelerare notevolmente il trasbordo**, ma la produzione di tali apparecchiature è scarsa nell'UE. È pertanto opportuno valutare la possibilità di trasferire le apparecchiature esistenti disponibili ai terminali di frontiera UE-Ucraina, ad esempio mediante contratti di locazione temporanea.

Il carico dei carri a scartamento standard dell'UE può avvenire su entrambi i lati della frontiera, in quanto in alcuni punti i diversi scartamenti entrano nel territorio ucraino (fino a 60 km) e viceversa. I proprietari di carri dell'UE si sono tuttavia dimostrati restii ad **autorizzare l'ingresso in Ucraina del loro materiale rotabile e dei loro veicoli**. L'Ucraina ha adottato un decreto governativo<sup>9</sup> per la copertura finanziaria del costo dei danni provocati dalla perdita di carri e chiatte. Potrebbero tuttavia essere necessarie garanzie supplementari affinché gli operatori dell'UE siano incoraggiati a proseguire le attività. Occorrerà valutare la necessità di uno strumento complementare – che dovrà essere istituito dall'UE in cooperazione con gli Stati membri dell'UE (ad esempio le agenzie nazionali per il credito all'esportazione) o dalle istituzioni finanziarie internazionali<sup>10</sup> – che offra garanzie supplementari per l'impiego delle capacità di trasbordo su entrambi i lati della frontiera.

È opportuno prendere in considerazione anche altre opzioni, come il trasporto su strada. A tal fine è necessario ovviare ad alcune delle limitazioni attuali connesse ai permessi di transito, alle carte tachigrafiche del conducente, alle patenti di guida, ai certificati di idoneità professionale o ad altre norme che ostacolano l'attività dei camion e dei conducenti ucraini nell'UE. Dovrebbero inoltre essere prese in considerazione appropriate semplificazioni, comprese le garanzie, al fine di agevolare l'impiego dei camion dell'UE in Ucraina. Il 6 aprile 2022 la Commissione ha adottato una raccomandazione<sup>11</sup> al Consiglio per l'avvio di negoziati in vista di un **accordo in materia di trasporto su strada con l'Ucraina**, che potrebbe applicarsi oltre la sua durata iniziale fintanto che gli effetti dell'aggressione militare russa nei confronti dell'Ucraina sulle infrastrutture e sulle operazioni di trasporto rimarranno gravi. La raccomandazione<sup>12</sup> mira a concedere ai trasportatori ucraini e dell'UE determinati diritti di accesso per quanto riguarda il transito e le operazioni bilaterali tra i rispettivi territori.

#### **Azioni**

4) La Commissione invita a **dare la priorità alle spedizioni ucraine per le esportazioni agricole verso corridoi merci dotati della migliore capacità disponibile**. La piattaforma di *matching* di cui all'azione 2 dovrebbe fornire assistenza su base continuativa per individuare dove esiste tale capacità.

<sup>8</sup> Tali macchine possono caricare due carri (130 t) all'ora (90 000 tonnellate al mese). Lungo un treno possono funzionare in parallelo diverse macchine. Con un livello relativamente basso di investimenti, le operazioni di trasbordo possono essere potenziate.

<sup>9</sup> Ordinanza del Gabinetto dei ministri dell'Ucraina del 30 marzo 2022 n. 255-r (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/255-2022-%D1%80#Text>).

<sup>10</sup> Come la Banca mondiale che ha competenze in questo settore.

<sup>11</sup> COM(2022) 167 final.

<sup>12</sup> Lo stesso è proposto per la Moldova (COM(2022) 168 final).

- 5) La Commissione invita i gestori delle infrastrutture a **mettere a disposizione le bande orarie ferroviarie necessarie** tra i centri di trasbordo e i porti dell'UE.
- 6) Attraverso la piattaforma di *matching* la Commissione collaborerà con gli Stati membri e il settore per **individuare i principali centri di trasbordo/cambio di scartamento** alle frontiere UE-Ucraina e al di là delle stesse, al fine di stabilire la modalità per ottimizzare i volumi che potrebbero essere trasbordati quotidianamente, per il trasporto alla rinfusa e mediante container.
- 7) La Commissione invita gli operatori del mercato a produrre con urgenza **caricatori mobili di cereali e/o** a concedere in prestito/vendere tali apparecchiature ai siti di trasbordo pertinenti. La Commissione sosterrà l'individuazione delle disponibilità esistenti e il collegamento tra le autorità e le imprese interessate e i produttori di tali macchinari attraverso la piattaforma di *matching*.
- 8) Con l'aiuto della piattaforma di *matching* la Commissione lancerà un invito a manifestare interesse rivolto ai porti dell'UE, al fine di individuare quelli verso i quali potrebbero essere avviati servizi ferroviari e stradali e valutare in che modo dare priorità a tali spedizioni nei porti.
- 9) La Commissione **valuterà ulteriormente l'eventuale necessità di garanzie supplementari** e prenderà in considerazione la possibilità di cooperare con le agenzie nazionali per il credito all'esportazione degli Stati membri dell'UE, con le istituzioni finanziarie internazionali (ad esempio Banca mondiale/BEI/BERS) e con altri erogatori di finanziamenti, al fine di istituire garanzie supplementari a sostegno delle imprese di trasporto merci per ferrovia e di trasporto per via navigabile interna, nonché dei proprietari di carri ferroviari e di camion.
- 10) La Commissione si adopererà per concludere rapidamente un **accordo in materia di trasporto su strada con l'Ucraina** non appena il mandato del Consiglio sarà stato conferito.
- 11) La Commissione monitorerà gli sviluppi relativi al rilascio delle carte tachigrafiche del conducente e potrà fornire ulteriori orientamenti che saranno resi disponibili online<sup>13</sup>. La rete dei punti di contatto nazionali per i trasporti<sup>14</sup> svolgerà un ruolo importante a questo proposito. La Commissione intende inoltre adottare una proposta legislativa di regolamento che stabilisca misure specifiche e temporanee per quanto riguarda i documenti dei conducenti alla luce dell'invasione russa dell'Ucraina.

### 3.3 Operazioni doganali e altre ispezioni

Nonostante i nostri sforzi siano volti ad agevolare la logistica, i regimi doganali sono ancora necessari per tutte le spedizioni e lo sdoganamento può richiedere diversi giorni a causa della lentezza delle procedure<sup>15</sup>. Appare pertanto urgente stabilire quali regimi doganali non siano

<sup>13</sup> [https://transport.ec.europa.eu/ukraine/keeping-transport-running-smoothly/road-transport\\_en](https://transport.ec.europa.eu/ukraine/keeping-transport-running-smoothly/road-transport_en).

<sup>14</sup> Questa rete informale dei ministeri dei Trasporti è stata istituita dalla comunicazione sulle corsie verdi (2020/C 96 I/01, GU C 96 I del 24.3.2020, pag. 1) nel marzo 2020 ed è stata riattivata quando è iniziata l'aggressione da parte della Russia. La rete, presieduta dalla Commissione, ha rappresentato un modo efficace per condividere le informazioni tra gli Stati membri.

<sup>15</sup> Nel medio termine l'Ucraina sarà incoraggiata a intensificare l'attuazione del suo programma di operatori economici autorizzati, ad aderire alle convenzioni doganali internazionali, a sviluppare le capacità in termini di risorse umane e a potenziare le attrezzature doganali su entrambi i lati della frontiera tra l'Ucraina e l'UE.



essenziali e possano essere **semplificati** e valutare dove sia necessaria una **capacità supplementare**.

**La legislazione dell'UE non prevede alcuna certificazione veterinaria o fitosanitaria né per le importazioni di cereali né per il transito attraverso l'UE.** Nell'ambito di un programma nazionale di controllo gli Stati membri possono prelevare campioni per verificare la conformità ai requisiti dell'UE a livello sia delle importazioni che del mercato nazionale. Tali **controlli devono tuttavia essere basati sul rischio, proporzionati e non discriminatori**. Attualmente tali controlli possono richiedere fino a diversi giorni e possono differire da un valico di frontiera all'altro e da uno Stato membro all'altro. I ritardi non solo impediscono la rapida spedizione delle merci, ma comportano anche costi aggiuntivi per gli operatori commerciali e gli operatori dei trasporti.

Inoltre non tutti i valichi di frontiera sono dotati del personale necessario per gestire i carri ferroviari in entrata 24 ore su 24, sette giorni su sette. **Il miglioramento della capacità per le procedure di controllo e ispezione, una relativa applicazione più proporzionata o l'esonero dalle stesse grazie a una migliore comprensione delle norme applicabili accelererebbe notevolmente le procedure.** È pertanto anche necessario che gli Stati membri garantiscano una presenza adeguata di agenti ai posti di frontiera per accelerare tutti i controlli in vigore e fornire servizi 24 ore su 24 a tutti i valichi di frontiera pertinenti. Inoltre i controlli e le ispezioni dovrebbero essere effettuati in luoghi diversi dalla frontiera (ad esempio nei porti marittimi o a destinazione).

Lo stesso approccio deve essere promosso nei porti in cui i controlli amministrativi, frontalieri e doganali o lo sdoganamento dovrebbero essere effettuati rapidamente per ridurre al minimo il tempo di sosta del materiale rotabile nell'area portuale.

La Commissione incoraggia un'ulteriore **semplificazione delle procedure relative al rilascio dei certificati di esportazione necessari** in Ucraina. Una razionalizzazione di tali procedure contribuirebbe a evitare l'accumulo di ritardi nel trasporto di cereali in uscita dall'Ucraina.

La missione consultiva dell'Unione europea in Ucraina (EUAM Ucraina) e la missione dell'Unione europea di assistenza alle frontiere per i valichi Moldova/Ucraina (EUBAM), in linea con i rispettivi mandati, possono fornire sostegno alle autorità doganali e di frontiera ucraine al fine di agevolare l'ingresso di merci nell'UE.

Nei suoi orientamenti<sup>16</sup> per la gestione delle frontiere esterne al fine di agevolare l'attraversamento delle frontiere UE-Ucraina, la Commissione ha inoltre indicato che, laddove la configurazione del valico lo consenta e gli Stati membri possano dispiegare un numero sufficiente di agenti di frontiera e doganali, si incoraggia la creazione di "corsie di emergenza" per i camion al fine di garantire la continuità dell'approvvigionamento di beni e servizi.

#### **Azioni**

12) La Commissione, con il coinvolgimento delle autorità nazionali e della piattaforma di *matching*, **individuerà le strozzature imputabili alla certificazione UE o nazionale o ad**

<sup>16</sup> Comunicazione della Commissione - Orientamenti operativi per la gestione delle frontiere esterne al fine di agevolare l'attraversamento delle frontiere UE-Ucraina (C(2022)1404, del 2 marzo 2022).

**altre procedure** e incoraggerà le autorità doganali degli Stati membri ad adottare misure per eliminarle, ad esempio spostando i controlli lontano dalle frontiere.

13) La Commissione esorta gli Stati membri ad applicare controlli e campionamenti proporzionati basati sul rischio. Invita gli Stati membri ad applicare la massima flessibilità o persino a derogare in via temporanea a prescrizioni non essenziali derivanti dalla legislazione nazionale, e a facilitare le procedure amministrative per ridurre al minimo gli oneri amministrativi.

14) Gli Stati membri dovrebbero garantire **una capacità e una presenza adeguate dei controlli alle frontiere, degli agenti doganali e degli ispettori fitosanitari e veterinari** alle frontiere al fine di accelerare le procedure di controllo.

15) La Commissione organizzerà riunioni periodiche per discutere di eventuali problematiche emergenti e applicherà un **approccio coordinato** tra gli Stati membri. Si dovrebbero inoltre tenere riunioni periodiche con le autorità ucraine per seguire la situazione ed eliminare eventuali strozzature. La Commissione organizzerà inoltre riunioni con i rappresentanti del settore per assicurarsi che non vengano presentate richieste di certificati ufficiali se le autorità di destinazione competenti non li richiedono.

### 3.4 Stoccaggio di merci nel territorio dell'UE

Sebbene la massima priorità sia attribuita al trasferimento dei prodotti agricoli ai porti marittimi, questo non dovrebbe escludere l'impiego della capacità di stoccaggio disponibile nell'UE per liberare tale capacità sul versante ucraino. Ciò potrebbe garantire la creazione di un cuscinetto – preferibilmente in prossimità dei valichi di frontiera, delle stazioni lungo le linee a scartamento largo disponibili nell'UE e nei porti marittimi dell'UE – e un impiego più efficace del materiale rotabile. A tal fine è necessaria una mappatura della capacità di stoccaggio. Tale valutazione della capacità di stoccaggio nei porti dell'UE sarebbe vantaggiosa non solo a breve termine, ma anche a medio termine (raccolto estate-autunno 2022), in quanto un certo numero di impianti per lo stoccaggio di cereali in Ucraina potrebbe non essere accessibile o addirittura distrutto.

#### Azione

16) La Commissione **valuterà la capacità di stoccaggio disponibile nell'UE** e si coordinerà con gli Stati membri per contribuire a garantire una capacità maggiore di stoccaggio temporaneo.

*Misure a medio e lungo termine*

### 3.5 Aumento della capacità infrastrutturale sui nuovi corridoi di esportazione

Oltre all'urgenza di trovare rotte alternative per far fronte alla questione critica delle esportazioni di cereali, dovrebbero essere attuate quanto prima misure a medio termine per migliorare le infrastrutture (compresi i terminali di trasbordo e multimodali e i necessari collegamenti ferrovia/strada nei porti pertinenti) nell'UE e nel territorio dell'Ucraina e della Moldavia e per aumentare la connettività con l'UE.

La Commissione continuerà a valutare le attuali lacune e a individuare ulteriori strozzature. Ad esempio, alcuni dei valichi di frontiera a doppio scartamento non sono utilizzati da molto tempo, o la capacità è stata bassa negli ultimi anni. Un'espansione delle operazioni richiederebbe tuttavia l'urgente ristrutturazione di queste linee sul territorio dell'UE. I

programmi 2021-2027 finanziati dal Fondo di coesione e dal Fondo europeo di sviluppo regionale (nell'ambito dei programmi Interreg)<sup>17</sup>, unitamente agli strumenti di finanziamento esterno dell'Unione, potrebbero contribuire ai lavori connessi ricorrendo alle procedure di appalto opportune. L'ampliamento della capacità dei sistemi esistenti di cambio dello scartamento per i carri ferroviari e della capacità delle infrastrutture di trasporto ai punti di frontiera rappresenta un'altra priorità che può essere sostenuta anche attraverso gli strumenti summenzionati.

#### **Azione**

17) La Commissione fornirà **orientamenti sui finanziamenti disponibili e sulle procedure di appalto più appropriate** a cui ricorrere per sostenere la (ri)costruzione o il rafforzamento di infrastrutture laddove interventi rapidi possano produrre risultati rapidi.

### **3.6 Nuovi collegamenti infrastrutturali**

Nel quadro della ricostruzione dell'Ucraina dovranno essere creati nuovi collegamenti infrastrutturali, che andranno ben al di là di quanto finora previsto nell'ambito del piano economico e di investimenti per l'Ucraina. La valutazione delle esigenze future dovrebbe concentrarsi sugli aspetti seguenti:

- potenziamento dei collegamenti transfrontalieri (strada/strada, ferrovia/strada e ferrovia/ferrovia) tra l'UE e l'Ucraina nonché ottimizzazione e modernizzazione dei flussi di trasporto in termini di capacità infrastrutturale, interoperabilità ed efficienza dei servizi dei valichi di frontiera, compresa la riapertura di ulteriori valichi di frontiera. Gli investimenti necessari possono essere sostenuti dal programma del meccanismo per collegare l'Europa (MCE);
- sviluppo di nuovi corridoi della rete centrale transeuropea dei trasporti (TEN-T) che colleghino l'UE all'Ucraina e alla Moldavia;
- miglioramento della connettività e della navigabilità sul corridoio Reno-Danubio al fine di garantire un traffico più efficiente attraverso un coordinamento rafforzato tra i porti e le autorità fluviali dell'UE, dell'Ucraina e della Moldavia.

Gli inviti a presentare proposte dell'MCE consentiranno di fornire sostegno a progetti volti al miglioramento dei collegamenti di trasporto tra l'UE e l'Ucraina. Vi sono in particolare possibilità di finanziare collegamenti ferroviari, terminali ferrovia/strada e ferrovia/ferrovia (compresi quelli per far fronte al cambio di scartamento) e progetti volti ad agevolare i flussi di traffico nelle zone adibite ai controlli di frontiera alle frontiere esterne dell'Unione. Anche i progetti volti ad aumentare la navigabilità sul Danubio possono ottenere sostegno attraverso l'MCE. I progetti a duplice uso per strade e aeroporti sono inoltre ammissibili nell'ambito degli inviti specifici dell'MCE per la mobilità militare. Oltre all'MCE è in corso una valutazione degli altri strumenti di finanziamento dell'UE che potrebbero essere mobilitati per far fronte alle esigenze. In tale contesto è attualmente in corso una valutazione della fattibilità della ristrutturazione e del potenziamento, attraverso i finanziamenti dell'UE, di alcuni valichi di frontiera sul territorio ucraino alle frontiere con l'UE (ad esempio due con la Romania e uno con la Slovacchia) al fine di aumentarne la capacità e consentire loro di trattare le merci. In futuro potrebbero essere previsti ulteriori valichi di frontiera.

---

<sup>17</sup> Gli Stati membri potranno introdurre tali richieste di finanziamento nei rispettivi piani di investimento, che costituiscono la base degli accordi operativi, facilitando in tal modo il finanziamento dei progetti avviati dopo il gennaio 2022.

### **Azioni**

18) Nell'ambito della revisione in corso della TEN-T<sup>18</sup>, la Commissione valuterà il prolungamento dei corridoi TEN-T in Ucraina al fine di offrire una maggiore connettività con l'UE attraverso lo sviluppo di linee ferroviarie a scartamento standard dell'UE sia in Ucraina che in Moldova.

19) Per preparare il terreno, la Commissione adotterà con urgenza una decisione per concludere, previa autorizzazione del Consiglio, un **accordo ad alto livello con l'Ucraina** sulla revisione delle mappe TEN-T.

20) L'invito a presentare proposte nell'ambito dell'MCE consentirà di concentrare il sostegno in particolare su progetti volti a migliorare l'interoperabilità e la connettività della rete dei trasporti dell'Unione con l'Ucraina.

## **4. Conclusioni**

Dato l'elevato grado di incertezza e instabilità che prevarrà fintanto che persisterà la guerra di aggressione russa nei confronti dell'Ucraina, la flessibilità, l'agilità e la resilienza saranno indispensabili per mantenere operative le rotte di trasporto e le catene di approvvigionamento tra l'UE e l'Ucraina.

A breve termine, è essenziale che l'Ucraina rimanga pienamente integrata nelle catene di approvvigionamento e nei mercati agricoli globali.

L'introduzione di un numero maggiore di prodotti agricoli nei mercati mondiali è fondamentale per far fronte alla crescente insicurezza alimentare globale derivante dall'invasione dell'Ucraina da parte della Russia e dalle sue devastanti conseguenze. Al fine di assorbire il più possibile i volumi che in precedenza erano transitati per i porti marittimi ucraini, tutti i modi di trasporto devono essere mobilitati alla massima capacità.

La creazione di corridoi di solidarietà UE-Ucraina e le altre azioni descritte in precedenza mirano a far fronte a questo periodo di emergenza per le esportazioni ucraine, ma svolgeranno anche un ruolo importante per soddisfare il fabbisogno ucraino di importazione di beni essenziali. Per attuare tali azioni la Commissione collaborerà con gli Stati membri, le autorità ucraine, gli operatori dei trasporti, i gestori delle infrastrutture e i proprietari di materiale rotabile, navi e veicoli dell'UE e dell'Ucraina, le istituzioni finanziarie internazionali e altri portatori di interessi pertinenti in tutta la regione.

---

<sup>18</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/ip\\_21\\_6776](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/ip_21_6776).