



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 2.5.2011  
COM(2011) 240 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE**

**Sviluppare uno spazio aereo comune con la Repubblica di Moldavia**

## COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

### Sviluppare uno spazio aereo comune con la Repubblica di Moldavia

#### 1. INTRODUZIONE

Nella comunicazione del 2005 “Sviluppare l’agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione”<sup>1</sup> la Commissione ha sottolineato l’importanza di istituire uno spazio aereo comune con i paesi vicini orientali e meridionali, con l’obiettivo ultimo di creare un mercato dell’aviazione ampio, aperto e disciplinato da norme comuni. Nel giugno 2005 il Consiglio dell’Unione europea ha sostenuto questo obiettivo e si è compiaciuto dei progressi compiuti integrando in tale quadro i paesi confinanti dell’UE<sup>2</sup>.

La Commissione ha analizzato l’attuazione di questo processo nella comunicazione del 2008 “Spazio aereo comune con i paesi vicini entro il 2010: relazione sull’avanzamento dei lavori”<sup>3</sup>, nella quale è giunta alla conclusione che il processo ha prodotto risultati positivi e dovrebbe essere accelerato.

Gli allargamenti dell’Unione europea del 2004 e del 2007 hanno ulteriormente rafforzato l’interdipendenza tra l’UE e i paesi vicini orientali e meridionali. Nel giugno 2006 l’UE e i suoi Stati membri hanno firmato l’accordo sullo spazio aereo comune europeo (ECAA) con i paesi dei Balcani occidentali, cui ha fatto seguito, nel dicembre 2006, la firma del primo accordo euromediterraneo con il Marocco nel settore del trasporto aereo. Nel dicembre 2010 sono stati siglati accordi sullo spazio aereo comune con la Georgia e la Giordania, mentre sono ancora in corso i negoziati con Ucraina, Libano, Tunisia e Israele.

La creazione di uno spazio aereo comune più ampio risulta vantaggiosa sotto diversi profili e sostiene

- l’attuazione della politica europea di vicinato, in quanto promuove lo sviluppo di un mercato integrato dell’aviazione e la creazione di migliori collegamenti di trasporto tra tutti i paesi interessati;
- lo sviluppo economico dei paesi che hanno la prospettiva di aderire all’Unione europea;
- la promozione di norme europee di alto livello nel settore dell’aviazione, contribuendo così a garantire livelli elevati di sicurezza e protezione nel settore dei trasporti aerei in tutta la regione;

---

<sup>1</sup> COM(2005) 79 definitivo dell’11 marzo 2005.

<sup>2</sup> Consiglio dell’Unione europea dal 27 giugno 2005: “Conclusioni sull’obiettivo di sviluppare l’agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione”.

<sup>3</sup> COM(2008) 596 definitivo del 1° ottobre 2008.

- la cooperazione istituzionale tra le autorità competenti, segnatamente in materia di sicurezza dei trasporti aerei;
- lo sviluppo futuro dell'intero settore europeo dei trasporti aerei, grazie ad un quadro normativo coerente per un mercato allargato.

La presente comunicazione esamina la questione specifica delle relazioni nel settore dell'aviazione tra l'Unione europea e la Repubblica di Moldavia (di seguito, "la Moldavia"). Data la posizione geografica della Moldavia, l'esistenza di buoni collegamenti aerei con l'Unione europea è fondamentale per lo sviluppo economico del paese.

Nell'aprile 2010 il governo moldavo ha manifestato il proprio interesse ad avviare negoziati per un accordo sullo spazio aereo comune tra l'UE e la Moldavia. A seguito di tale richiesta i servizi della Commissione hanno valutato la situazione attuale del settore dei trasporti aerei della Moldavia e le sue strutture di supervisione. È stata inoltre effettuata un'analisi economica delle ripercussioni che potrebbero derivare dalla conclusione di un accordo in tale settore.

Sulla base di questi lavori, sintetizzati nella presente comunicazione, la Commissione raccomanda al Consiglio di autorizzarla a negoziare un accordo globale con la Moldavia per uno spazio aereo comune. Nella logica degli accordi conclusi tra l'UE e altri paesi vicini, tale accordo dovrebbe associare la graduale liberalizzazione del mercato con un processo parallelo di cooperazione e progressiva armonizzazione in campo normativo. Aspetti prioritari dovrebbero essere l'apertura del mercato, la libertà di stabilimento, pari condizioni di concorrenza e regole comuni in materia di sicurezza e protezione dei trasporti aerei, gestione del traffico aereo, condizioni sociali e tutela dell'ambiente.

## **2. RELAZIONI POLITICHE UE-MOLDAVIA**

L'UE e la Moldavia hanno instaurato strette relazioni nel corso dell'ultimo decennio:

- l'accordo di partenariato e di cooperazione (APC) UE–Moldavia, firmato nel 1994 ed entrato in vigore nel 1998<sup>4</sup>, verte su numerosi aspetti tra cui il commercio, la cooperazione economica e il ravvicinamento delle legislazioni. Secondo quanto disposto dall'articolo 50 dell'APC relativo al ravvicinamento delle legislazioni, la Moldavia si adopera per rendere la propria legislazione (anche in materia di trasporti) progressivamente compatibile con quella dell'UE. L'articolo 62 dell'APC fa espresso riferimento al settore dei trasporti e sottolinea la necessità per la Moldavia di ristrutturare e ammodernare i sistemi di trasporto per rafforzare la cooperazione con l'UE. Particolare rilievo è dato alla necessità di cooperare per ammodernare gli aeroporti e la gestione del traffico aereo e di promuovere le interconnessioni transeuropee. Nel gennaio 2010 sono stati avviati negoziati per un futuro accordo di associazione UE–Moldavia, che dovrebbe subentrare all'APC. Tale accordo mira a rafforzare le relazioni politiche e l'integrazione economica tra l'UE e la Moldavia. L'obiettivo dell'integrazione sarà perseguito in particolare nel settore dei trasporti.

---

<sup>4</sup> GUL 181 del 24.6.1998, pag. 3.

- Parallelamente a questo processo, a partire dal 2004 si è assistito allo sviluppo della politica europea di vicinato (PEV), volta a promuovere la prosperità, la stabilità e la sicurezza dei paesi confinanti con l'UE e ad evitare che emergano nuove linee di frattura con l'UE allargata. Tale politica è attuata mediante piani d'azione europei di vicinato concordati tra l'UE e ciascun paese partner. Il piano d'azione UE-Moldavia è stato adottato nel 2005; da allora la Commissione ha esaminato annualmente i progressi compiuti. Nel settore dei trasporti il piano prevede che venga sviluppato il settore dell'aviazione e che venga rafforzata l'integrazione della Moldavia nel mercato europeo dei trasporti aerei. Il piano d'azione enumera le misure che dovrebbero essere attuate nel settore dell'aviazione, e segnatamente una più stretta cooperazione in materia di sicurezza e protezione aerea e di gestione del traffico aereo. L'idea di un partenariato più ambizioso tra l'Unione europea e i paesi partner trova riscontro anche nella dichiarazione congiunta del vertice di Praga per il partenariato orientale, firmata a Praga il 7 maggio 2009.
- Nel 2007 la Moldavia ha presentato una “Strategia nazionale di sviluppo (SNS) 2008-2011” che comprende un chiaro impegno ad integrare l'*acquis* comunitario nella legislazione nazionale e a garantirne l'applicazione. Nel settore del trasporto aereo la SNS prevede che vengano rafforzate la sicurezza, la capacità aeroportuale e la qualità dei servizi offerti ai passeggeri. La Moldavia ha altresì adottato una “Strategia per lo sviluppo dell'aviazione civile per il periodo 2007-2012”<sup>5</sup> che offre un quadro per l'attuazione di misure correlate in tutti i principali settori dell'aviazione. Infine, il “Programma di governo 2009-2013” stabilisce priorità specifiche in materia di trasporto aereo, quali la creazione di un mercato dei trasporti aerei liberalizzato in grado di attrarre le compagnie aeree a basso costo.
- Nel settore specifico dell'aviazione la Moldavia partecipa attivamente a varie strutture paneuropee. È membro della Conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC) dal 1996 e di Eurocontrol dal 2000. Nel settore della sicurezza aerea partecipa al programma SAFA<sup>6</sup> sulla base di un accordo di lavoro con l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) firmato nel 2006. Un altro accordo di lavoro fra l'AESA e l'autorità moldava dell'aviazione civile nel quadro della transizione delle Autorità aeronautiche comuni è stato firmato nel 2009. L'“accordo orizzontale” tra l'UE e la Moldavia, inteso a conformare al diritto dell'UE gli accordi bilaterali tra gli Stati membri e la Moldavia, è stato firmato nel 2006<sup>7</sup>.

Per quanto riguarda i progressi compiuti, la Commissione ha pubblicato relazioni sullo stato di attuazione dell'accordo di partenariato e di cooperazione e del piano d'azione della politica europea di vicinato. La relazione del 2010<sup>8</sup> concernente l'attuazione dell'APC e del piano d'azione PEV nel 2009 indica già che la Moldavia è un candidato potenziale all'adesione allo spazio aereo comune e riconosce che la firma di un accordo di cooperazione con l'AESA ha costituito una tappa importante per l'integrazione della Moldavia nel sistema europeo di sicurezza aerea.

---

<sup>5</sup> Decisione governativa n. 987 relativa all'approvazione della strategia per l'aviazione civile per il periodo 2007-2012, del 30 agosto 2007.

<sup>6</sup> *Safety Assessment of Foreign Aircraft* - Valutazione della sicurezza degli aereomobili stranieri.

<sup>7</sup> GU L 126 del 13.5.2006, pag. 24.

<sup>8</sup> [Http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/progress2010/sec10\\_523\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/progress2010/sec10_523_en.pdf)

### 3. RELAZIONI ECONOMICHE UE-MOLDAVIA E LORO IMPATTO SULL'AVIAZIONE

Data la distanza che separa la Moldavia dalle principali città europee, l'assenza di sbocchi sul mare e la relativa carenza delle infrastrutture di trasporto terrestre di tale paese, il trasporto aereo costituisce il principale modo di collegamento tra la Moldavia e la maggior parte degli Stati membri dell'UE.

Nell'ultimo decennio le relazioni economiche tra la Moldavia e l'Unione europea hanno conosciuto uno sviluppo significativo. Secondo l'ufficio statistico nazionale moldavo, le esportazioni di merci verso l'UE sono aumentate del 6% dal gennaio all'ottobre 2010 (rispetto allo stesso periodo del 2009), per un totale di 439 milioni di euro, mentre le importazioni dall'UE sono cresciute del 19,1%, raggiungendo 1 miliardo di euro. Il disavanzo commerciale complessivo della Moldavia con l'UE ammonta così a 561 milioni di euro, con un incremento del 30,9%. L'Unione europea è il principale partner commerciale della Moldavia e questo ruolo si è ulteriormente rafforzato dal 2007, anno dell'adesione della Romania all'UE. Nel 2008 l'UE ha concesso ulteriori preferenze commerciali autonome alla Moldavia<sup>9</sup>, cosa che ha inciso positivamente sugli scambi tra l'UE e tale paese. Il futuro accordo di associazione UE-Moldavia si prefigge di istituire una zona di libero scambio globale e approfondita, se e quando la Moldavia sarà disposta ad attuarla e a sostenerne gli effetti. Questo dovrebbe dare ulteriore impulso alle relazioni commerciali tra l'Unione europea e la Moldavia.

Con soli 3,6 milioni di abitanti e un PIL pro capite modesto, la Moldavia costituisce un mercato dell'aviazione relativamente piccolo, benché in espansione<sup>10</sup>.

Il trasporto passeggeri rappresenta la maggior parte del traffico aereo tra la Moldavia e l'Unione europea (il volume delle merci trasportate fra l'UE e la Moldavia è relativamente basso). Il trasporto aereo internazionale da e verso la Moldavia è concentrato sull'aeroporto internazionale di Chisinau. Il traffico aeroportuale è passato da circa 200 000 passeggeri nel 2000 ad oltre 900 000 nel 2010, con un incremento annuo del 14% circa<sup>11</sup>. L'aeroporto internazionale di Chisinau ha recentemente avviato un cospicuo programma di investimenti per accrescere la sua capacità e ammodernare l'insieme delle sue infrastrutture, programma che l'UE e la BERS hanno sostenuto mediante il Fondo investimenti per la politica di vicinato. Quello di Chisinau è stato il primo aeroporto della Comunità degli Stati indipendenti (CSI) ad ottenere, nel 2010, l'accreditamento nell'ambito del programma "Airport Carbon Accreditation" in riconoscimento dei suoi sforzi per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>.

Il traffico verso l'UE rappresenta circa due terzi dei passeggeri in partenza da Chisinau. Il traffico passeggeri tra l'UE e la Moldavia è concentrato sui collegamenti con un numero limitato di Stati membri. Nel 2009 i cinque mercati principali (Italia – 34%, Romania – 18%, Germania – 13%, Ungheria – 9% e Austria – 8%) hanno

---

<sup>9</sup> Regolamento (CE) n. 55/2008 (GU L 20 del 24.1.2008, pag. 1).

<sup>10</sup> Secondo le stime dell'FMI, il PIL pro capite della Moldavia ammonta a 1 160 EUR (dato relativo al 2010).

<sup>11</sup> Passeggeri in partenza da Chisinau. Tutti i dati relativi ai trasporti sono tratti da uno studio commissionato dalla Commissione: Steer Davies Gleave: "Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova". Londra, gennaio 2011.

assorbito oltre l'80% del traffico passeggeri tra l'Unione europea e la Moldavia. Questi dati dimostrano le strette relazioni economiche della Moldavia con l'Italia e la Romania.

Le rotte più frequentate sono Chisinau-Timisoara (Romania), Chisinau-Francoforte e Chisinau-Roma, che nel 2009 hanno totalizzato rispettivamente circa 40 000, oltre 32 000 e circa 22 000 passeggeri. Al di fuori dell'UE, la rotta con il maggiore volume di passeggeri è Chisinau-Mosca (quasi 48 000 passeggeri), seguita da Chisinau-Istanbul con circa 41 000 passeggeri.

La Moldavia ha negoziato accordi in materia di servizi aerei con circa venti paesi, tra cui sedici Stati membri dell'UE (Austria, Bulgaria, Cipro, Repubblica ceca, Estonia, Francia, Germania, Grecia, Ungheria, Italia, Lettonia, Lituania, Polonia, Portogallo, Romania e Regno Unito). Gli accordi sui servizi aerei stipulati con gli Stati membri dell'UE sono generalmente alquanto restrittivi, ad esempio per quanto riguarda le rotte, le frequenze, le capacità degli aeromobili o gli orari autorizzati. La maggior parte degli accordi limita la designazione a un solo vettore aereo per ciascuna parte. L'attuale sistema di accordi bilaterali in materia di servizi aerei tra gli Stati membri dell'UE e la Moldavia crea pertanto squilibri nei modelli di traffico, con conseguenti effetti negativi per le compagnie aeree e i consumatori.

Tuttavia è importante notare che nel luglio 2010 il mercato moldavo era servito soltanto da sei vettori UE: airBaltic con partenza da Riga (Lettonia), Austrian Airlines da Vienna (Austria), Carpatair da Timisoara e Tarom da Bucarest (Romania), Lufthansa da Monaco (Germania) e Meridiana da Milano e Verona (Italia). La quota di mercato di questi vettori UE per i voli verso la Moldavia ammonta al 37%, mentre i vettori moldavi rappresentano oltre il 60% del mercato dell'aviazione UE-Moldavia.

#### **4. IL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE IN MOLDAVIA**

Due compagnie aeree moldave effettuano rotte da e verso l'UE: la compagnia di bandiera nazionale Air Moldova e la compagnia privata Moldavian Airlines:

- Air Moldova opera una flotta relativamente moderna (tre aeromobili civili di grandi dimensioni Airbus A320 e due aeromobili da trasporto regionale Embraer 190) per i voli verso l'UE. Dal gennaio 2010 serve un totale di 13 destinazioni, di cui 10 all'interno dell'UE (Austria, Bulgaria, Cipro, Repubblica ceca, Francia, Germania, Grecia, Italia, Romania e Spagna).
- Moldavian Airlines è una compagnia relativamente piccola che opera due aeromobili da trasporto regionale su rotte verso l'Ungheria e la Romania (Timisoara). Collabora con la compagnia partner rumena Carpatair, che ha un nodo aeroportuale a Timisoara.

Esistono altri vettori moldavi che servono destinazioni al di fuori dell'UE principalmente con aeromobili progettati nella CSI (anche Air Moldova opera aeromobili di questo tipo, per lo più verso destinazioni extra-UE.)

Attualmente i principali punti d'accesso alla rete del trasporto aereo internazionale per i passeggeri provenienti dalla Moldavia sono Francoforte (Air Moldova), Monaco (Lufthansa) e Vienna (Air Moldova e Austrian Airlines).

Le tariffe dei voli da Chisinau verso le destinazioni UE (e viceversa) sono relativamente elevate. Ciò potrebbe essere dovuto alla presenza di accordi alquanto restrittivi in materia di servizi aerei e al fatto che l'aeroporto di Chisinau non è servito da vettori a basso costo. Risulta peraltro che parte della domanda moldava di trasporto aereo venga assorbita dagli aeroporti delle vicine Romania e Ucraina.

I servizi di navigazione aerea, compresi i servizi meteorologici e di informazione aeronautica nello spazio aereo moldavo, sono forniti dall'ente statale moldavo per i servizi di traffico aereo (MOLDATSA), che è separato dall'ente per l'aviazione civile. La Moldavia è membro di Eurocontrol e partecipa all'iniziativa regionale "ATM Co-operation in South-Eastern Europe (ACE)" insieme a Romania, Turchia e Bulgaria. La Moldavia sta allineando alla politica per il cielo unico europeo, nella misura del possibile, la legislazione e il contesto nazionale in materia di trasporto.

L'ente per l'aviazione civile della Repubblica di Moldavia (CAA) gestisce e disciplina l'intero settore dell'aviazione civile, operando sotto la supervisione politica del ministero moldavo dei trasporti.

## **5. VANTAGGI DI UN ACCORDO SULLO SPAZIO AEREO COMUNE TRA L'UE E LA MOLDAVIA**

La creazione di un mercato unico dell'aviazione nell'UE, avviata nei primi anni novanta, ha contribuito in misura determinante a rendere il settore più dinamico ed efficiente e ha generato notevoli benefici economici e sociali.

La conclusione di accordi sullo spazio aereo comune con i paesi vicini orientali e meridionali dell'Unione ha dimostrato che anche in questi mercati è possibile ottenere analoghi effetti positivi sui volumi e sull'efficienza dei trasporti. Dalla liberalizzazione del mercato del trasporto aereo tra l'UE e i Balcani occidentali, nel 2006 e 2010, sono stati registrati tassi di crescita annua del 12% circa in termini di posti disponibili. È quindi lecito prevedere effetti simili per il mercato UE-Moldavia.

Per quantificare tali effetti con maggior precisione, la Commissione ha realizzato un'analisi economica delle possibili ripercussioni di un accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e la Moldavia<sup>12</sup>. Lo studio prevede una crescita del trasporto aereo UE-Moldavia dell'ordine del 15% circa nel periodo 2010-2015<sup>13</sup>. I vantaggi derivanti per le due parti possono essere così sintetizzati:

- per la Moldavia i benefici economici dell'accordo sono stimati a circa 17 milioni di euro all'anno (essenzialmente riconducibili alla diminuzione delle tariffe aeree,

---

<sup>12</sup> Steer Davies Gleave: "Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova". Londra, gennaio 2011.

<sup>13</sup> A fronte di un incremento dell'8% circa nello stesso periodo in caso di mantenimento della situazione attuale.

all'aumento del traffico e alle attività economiche correlate)<sup>14</sup>. L'analisi dimostra inoltre che le tariffe aeree sulle rotte più frequentate (come l'Italia) dovrebbero diminuire sensibilmente grazie alla maggiore concorrenza;

- per l'UE, tuttavia, date le dimensioni del mercato i benefici economici dell'accordo saranno relativamente modesti. D'altro canto, alcune compagnie aeree dell'UE hanno lamentato problemi nelle loro attività quotidiane con i vigenti accordi sui servizi aerei, alquanto restrittivi. L'esperienza dimostra che il meccanismo di attuazione di accordi simili sullo spazio aereo comune contribuisce a risolvere problematiche di questo tipo (per lo più grazie al comitato misto), più facili da affrontare per i vettori europei a livello collettivo anziché individuale. Inoltre un accordo sullo spazio aereo comune UE-Moldavia creerebbe nuove opportunità di mercato per i vettori aerei dell'UE che desiderano avviare operazioni con la Moldavia ma che attualmente non dispongono dei diritti di traffico necessari. Potrebbe infine agevolare l'integrazione dei vettori moldavi nelle alleanze esistenti di vettori aerei dell'UE, consentendo così di sviluppare prodotti integrati e servizi migliori per i passeggeri e di migliorare l'efficienza grazie alle economie di scala.

Non meno importanti degli aspetti economici, tuttavia, sono le considerazioni politiche generali: un accordo di questo tipo contribuirebbe infatti in misura significativa al conseguimento degli obiettivi della politica europea di vicinato dell'UE, del partenariato orientale, dell'accordo di partenariato e di cooperazione e del futuro accordo di associazione con la Moldavia.

Un altro elemento importante di cui tener conto è l'esplicita volontà politica del governo moldavo di concludere un accordo di questo tipo.

Un accordo sullo spazio aereo comune tra l'UE e la Moldavia garantirebbe parità di condizioni a tutti i vettori aerei dell'UE e permetterebbe ai passeggeri di tutti gli Stati membri di beneficiare di condizioni simili e di migliori collegamenti tra l'UE e la Moldavia. Offrirebbe inoltre la base giuridica per l'istituzione di servizi di trasporto aereo a partire dagli Stati membri che non hanno ancora concluso accordi bilaterali sui servizi aerei con la Moldavia.

## 6. CONCLUSIONI

L'apertura del mercato accrescerebbe notevolmente le opportunità di viaggio per i passeggeri dell'UE e della Moldavia. L'aumento del numero di collegamenti diretti fra l'UE e la Moldavia e del numero globale di voli inciderebbe positivamente sui flussi commerciali e turistici, con conseguenti benefici economici per le compagnie aeree e gli aeroporti sia dell'UE e che della Moldavia.

Sarà importante assicurare che l'apertura e l'integrazione dei mercati siano effettuate secondo criteri equilibrati, che tengano conto di altri importanti obiettivi politici e attenuino le possibili conseguenze negative. In tale contesto sarà essenziale

---

<sup>14</sup> Se si tiene conto però dell'impatto ambientale e delle risorse supplementari necessarie per far fronte al lavoro amministrativo derivante dall'attuazione dell'*acquis*, il beneficio economico per la Moldavia è stimato a circa 10 milioni di euro all'anno.

assicurare che il processo di apertura del mercato sia accompagnato da un processo parallelo di cooperazione e/o convergenza normativa. Ciò è particolarmente importante in settori chiave quali la sicurezza, la protezione, la tutela dell'ambiente e il diritto della concorrenza.

I mercati liberalizzati hanno bisogno di un quadro normativo che assicuri condizioni eque di concorrenza e norme rigorose in materia di protezione e sicurezza. Per quanto riguarda le questioni ambientali, l'accordo deve essere coerente con l'impegno dell'UE a favore dello sviluppo sostenibile. È particolarmente importante che l'accordo non limiti la capacità dell'UE di applicare strumenti normativi o economici per ridurre gli effetti indesiderati della crescita del traffico aereo, segnatamente sulla qualità dell'aria e sui livelli di rumore in prossimità degli aeroporti, e in termini di contributo ai cambiamenti climatici. Nel settore della gestione del traffico aereo, la possibilità di estendere il cielo unico europeo alla Moldavia contribuirebbe a rafforzare le norme di sicurezza attuali, a ottimizzare l'efficienza e la capacità e a ridurre al minimo i ritardi.

Un mandato globale per i negoziati con la Moldavia sarebbe basato su due elementi di uguale importanza: da un lato l'apertura e la liberalizzazione del mercato e dall'altro l'armonizzazione delle norme di sicurezza e protezione al di là delle frontiere dell'UE. La conclusione di un accordo sullo spazio aereo comune tra l'UE e la Moldavia contribuirebbe quindi in misura significativa al conseguimento degli obiettivi della politica europea di vicinato, del partenariato orientale e dell'accordo di partenariato e di cooperazione UE-Moldavia.

Viste queste premesse, la Commissione propone di negoziare e concludere con la Moldavia un accordo globale aperto nel settore del trasporto aereo e invita il Consiglio ad autorizzarla ad avviare negoziati a tal fine. I negoziati saranno condotti dai servizi della Commissione, con la piena partecipazione del Servizio europeo per l'azione esterna (SEAE), tenendo debitamente conto della decisione 2010/427/UE del Consiglio.

La Commissione lavorerà in stretta collaborazione con gli Stati membri e tutte le parti interessate per definire più precisamente e conseguire gli obiettivi enunciati nella proposta di decisione del Consiglio.