



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 11.03.2005
COM(2005) 79 definitivo

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Sviluppare l'agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione

{SEC(2005) 336}

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Sviluppare l'agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione

I. UN CONTESTO RINNOVATO

1. Le sentenze pronunciate dalla Corte di giustizia delle Comunità europee il 5 novembre 2002, in materia di "cielo aperto"¹, hanno segnato il punto di avvio di una politica estera della Comunità (CE) in materia di aviazione che la presente comunicazione intende sviluppare, in relazione alle questioni economiche in gioco per l'industria europea.

Tale giurisprudenza stabilisce delle competenze comunitarie in materia di servizi aerei internazionali. Mentre tradizionalmente tali servizi sono stati disciplinati da accordi bilaterali tra Stati, con la CE si assiste all'arrivo di un nuovo importante soggetto nelle relazioni esterne in materia di aviazione.

2. Per garantire il successo di tale cambiamento è stato adottato un approccio progressivo. In due comunicazioni² che hanno fatto seguito alle sentenze, la Commissione europea ha definito alcuni orientamenti e meccanismi per rispondere a questa nuova situazione da un punto di vista sia giuridico che politico. Da allora le istituzioni e gli Stati membri hanno elaborato modalità di azione e cooperazione in materia di trasporto aereo internazionale.

Da un punto di vista giuridico, le sentenze "cielo aperto" comportano l'impossibilità per gli Stati membri di agire da soli quando negoziano accordi di servizi aerei internazionali; d'ora in avanti, tali servizi dovranno essere trattati come questioni di interesse comune in collaborazione con la CE. Ciò significa, in primo luogo, che i 2 000 accordi bilaterali esistenti devono essere adattati per renderli conformi alla legislazione comunitaria. A tal fine occorre sviluppare una nuova complementarità tra gli Stati membri e la Comunità, in mancanza della quale tutti, e in particolare gli operatori, rischieranno una paralisi delle attività.

Da un punto di vista economico-politico, alla base dell'elaborazione di una politica estera in materia di aviazione c'è la volontà della CE di conseguire una maggiore flessibilità e apertura nella riforma dell'aviazione civile internazionale, attraverso azioni sia bilaterali che multilaterali. In concreto, ciò impone di passare da accordi stipulati tra Stati membri e paesi terzi, ad accordi tra la CE e tali paesi, in base ad un piano con due elementi indissociabili:

- *creare nuove opportunità economiche aprendo i mercati e promuovendo le opportunità di investimento per quanto possibile.* Come per il mercato interno, tale strategia dovrebbe produrre effetti positivi non solo per gli utilizzatori, che potrebbero beneficiare di servizi di migliore qualità, più vari ed economici, ma anche per gli operatori, che potrebbero beneficiare di nuove opportunità e di una

¹ Cause C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98, C-476/98.

² COM(2002) 649 def. del 19.11.2002 e COM(2003) 94 def. del 26.2.2003).

maggiore competitività. Da ultimo, l'apertura economica dovrebbe catalizzare l'innovazione, a vantaggio del settore nel suo complesso;

- *garantire condizioni di concorrenza eque*, vale a dire, promuovere la convergenza della regolamentazione, per quanto riguarda sia le condizioni economiche della valorizzazione dei mercati (attuazione del diritto della concorrenza, sovvenzioni pubbliche o norme collegate in modo più specifico all'aviazione, quali i sistemi di prenotazione, l'assistenza a terra,...) che le norme sociali, ambientali, di sicurezza intrinseca ed estrinseca.

Questi due aspetti si rafforzano a vicenda in modo da formare un modello ambizioso ed equilibrato che funge da riferimento per la CE nel suo approccio alle relazioni internazionali nel campo dell'aviazione. Ciò non significa che si tratti di un modello puramente teorico: al contrario, ogni singolo accordo che potrebbe essere proposto dovrà essere adattato caso per caso al fine di rispondere, in modo adeguato, alle reciproche esigenze delle parti e garantire un vero valore aggiunto, in particolare in base:

- all'importanza della partnership prevista a livello economico e politico,
- al grado di apertura dei mercati,
- alla regolamentazione già esistente e, in particolare, alla politica applicata per garantire una concorrenza equa.

Tale programma deve inoltre essere sviluppato in completa sinergia con la promozione dello sviluppo sostenibile nel settore aereo. Intervenendo con una sola voce, la Comunità sarà nella posizione migliore per combattere l'impatto negativo che lo sviluppo dell'aviazione esercita sull'ambiente, in particolare in termini di cambiamenti climatico³.

3. Una tale politica si ispira sia ai successi ottenuti dalla CE nel settore aereo a livello interno, che alla sua inarrivabile capacità di affrontare le sfide provenienti dall'esterno, due aspetti che costituiscono l'elemento fondamentale della prosperità del settore aereo della CE.

Il contesto economico costituisce un'argomentazione a favore in tal senso, con la continua crescita del traffico internazionale in futuro e il ruolo importante già svolto dalla CE nel panorama mondiale dell'aviazione [cfr. SEC(2005) 336]. D'altra parte, l'industria dell'aviazione - pur con i suoi vincoli e le sue caratteristiche - non può più restare isolata dal resto degli operatori coinvolti pienamente nell'economia globale. È necessario che il suo patrimonio possa diventare internazionale, che la sua competitività possa crescere grazie alla concorrenza su scala mondiale e che i suoi servizi al di fuori della CE possano crescere in numero e qualità, a beneficio degli utilizzatori.

³ Si noti che sono stati proposti numerosi strumenti economici come mezzi potenzialmente utili per controbilanciare l'effetto che la crescita del traffico aereo avrà sull'ambiente. La Commissione intende pubblicare entro il 2005 una comunicazione per esaminare più da vicino le principali opzioni da prendere in considerazione e le strade da seguire.

Sul piano interno, è attualmente in vigore una politica che copre la totalità delle condizioni economiche, sociali e ambientali del trasporto aereo. Concentrandosi sulla competitività sostenibile del trasporto aereo, tale politica colloca il settore direttamente nella scia del processo di Lisbona. Di pari passo con l'apertura del mercato, la CE ha istituito un quadro regolamentare, ormai praticamente completato, per il funzionamento efficace e sicuro dell'aviazione civile. In particolare, si può citare il primo testo in materia di sicurezza aerea del 2002⁴, la creazione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea⁵, o ancora nel 2004, l'ambiziosa iniziativa nel campo della navigazione aerea studiata per creare il cielo unico europeo⁶.

Permane, tuttavia, un grave handicap: sebbene la politica commerciale comune abbia permesso alla CE di dominare il commercio internazionale fino ad oggi, il mercato dell'aviazione unificato attraverso la politica comune dei trasporti, non possiede una dimensione esterna adeguata. In realtà, il successo del mercato interno - e del settore dell'aviazione in particolare - è legato sia alla sua realizzazione interna che alla sua proiezione verso l'esterno⁷. In mancanza di quest'ultima, si corre il rischio non solo di ostacolare lo sviluppo della politica interna, ma anche di pregiudicare la competitività dell'industria europea.

Sebbene il trasporto aereo resti uno dei settori in cui la CE non ha fino ad ora esercitato pienamente la sua forza di rappresentazione e negoziazione⁸, non si può ignorare il fatto che la CE possiede importanti punti di forza che le permetteranno di:

- assicurare il riconoscimento del quadro regolamentare elaborato nel corso di quindici anni nell'ambito della sua struttura istituzionale e che le conferisce un'esperienza senza pari in materia di aviazione civile. In quanto modello d'integrazione regionale senza precedenti, apre prospettive uniche di cooperazione con altre regioni del mondo;
- esercitare, unita e parlando con una sola voce, un'importante influenza non solo nelle relazioni esterne e nella politica commerciale, ma anche in altri settori in cui le relazioni bilaterali con il resto del mondo, basate su partnership strette ed equilibrate, sono in continuo progresso;
- offrire politiche di accompagnamento diversificate ai suoi partner, in termini sia di cooperazione allo sviluppo, che di partnership per lo sviluppo tecnologico o l'assistenza tecnica.

⁴ Regolamento (CE) n. 2320/2002 del 16.12.2002 (GU L 355 del 30.12.2002).

⁵ Regolamento (CE) n. 1592/2002 del 15.7.2002 (GU L 243 del 27.9.2002).

⁶ Regolamenti (CE) n. 549/2004 del 10.3.2004 (regolamento quadro); n. 550/2004 del 10.3.2004 (fornitura di servizi); n. 551/2004 del 10.3.2004 (spazio aereo); n. 552/2004 del 10.3.2004 (interoperabilità) (GU L 96 del 31.3.2003).

⁷ Il Libro Bianco sulla politica europea dei trasporti (COM(2001) 370 def.) sottolinea l'importanza per l'Unione di "sviluppare quanto prima una dimensione esterna del trasporto aereo commisurata all'importanza dell'acquis sul piano interno".

⁸ La Commissione ha ricordato l'urgenza di porvi rimedio sul piano multilaterale proponendo nel 2002 l'adesione della CE all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (SEC(2002) 381 def.).

II. LA STRATEGIA COMUNITARIA DA ATTUARE

Le sentenze "cielo aperto" individuano tre aree di competenza esclusiva della Comunità: i sistemi telematici di prenotazione, le tariffe intracomunitarie e le bande orarie, ciascuna delle quali è disciplinata interamente dalla legislazione comunitaria. In realtà, attualmente è in vigore un *acquis* ben più vasto. Ciò ha conseguenze tangibili sulla politica estera in materia di aviazione. Ad esempio, il collegamento tra "diritto di traffico" e "banda oraria" (settore di competenza comunitaria) costituisce un fattore importante nel contesto dei negoziati. Analogamente, è necessario negoziare le clausole relative alla sicurezza intrinseca ed estrinseca del trasporto aereo in modo coerente rispetto all'*acquis* comunitario in questi settori.

Indubbiamente, il riconoscimento dell'esistenza di questo insieme di competenze comunitarie sul piano esterno ha provocato delle incomprensioni e delle difficoltà, sia per gli Stati membri che per i paesi terzi, abituati da ormai 50 anni a gestire tali questioni a livello nazionale e bilaterale. Si osserva, comunque, una crescente consapevolezza circa l'ineluttabilità del passaggio da relazioni basate su accordi bilaterali ad una politica orchestrata a livello comunitario, anche se la Commissione ha dovuto mantenere o avviare procedure d'infrazione di fronte a situazioni persistenti di illegalità.

La politica comunitaria resta finalizzata, in primo luogo, a trarre le conseguenze delle sentenze "cielo aperto" e ad assicurare, in termini generali, che tutti gli accordi internazionali di servizio aereo tra gli Stati membri e i paesi terzi siano conformi alla legislazione comunitaria. Il vero strumento di questa politica a lungo termine deve essere la conclusione di accordi ambiziosi tra la CE e i suoi partner in tutto il mondo. Il negoziato per un accordo con gli Stati Uniti rappresenta una prima tappa fondamentale, ma altri accordi dovranno seguire in funzione degli interessi dell'industria europea dell'aviazione.

1. **Continuare a prendere misure per assicurare la conformità degli accordi bilaterali esistenti alla legislazione comunitaria**

Tale obiettivo, fissato dalle sentenze "cielo aperto", ha un'importanza vitale non solo per la CE e i suoi Stati membri, ma anche per i paesi terzi interessati, il settore europeo dell'aviazione ed i suoi utilizzatori. L'obiettivo è fondamentale sotto due aspetti:

- per garantire gli stessi diritti a tutti gli operatori comunitari all'esterno, in virtù del principio di non discriminazione sancito dal trattato CE, nonché rafforzare l'industria europea agevolando gli avvicinamenti tra compagnie;
- per evitare che le relazioni commerciali basate su questi accordi siano turbate da incertezze di carattere giuridico o in ultima analisi interrotte qualora persista lo status quo.

Occorre pertanto conseguire tale obiettivo in modo efficace, entro un termine di tempo ragionevole. A tal fine è necessario sfruttare la complementarità tra gli strumenti a disposizione, ai fini di una maggiore flessibilità ed efficacia.

- 1.1. **Il primo strumento utile è il negoziato bilaterale da parte di uno Stato membro**, sancito dal regolamento (CE) n. 847/2004⁹, che prevede l'inserimento nell'accordo in discussione di clausole tipo che riflettano la competenza comunitaria.

In tal modo, è possibile rendere conformi gli accordi esistenti, nel contesto dei contatti regolari degli Stati membri con i loro partner, associando così la continuità e lo sviluppo dei servizi aerei internazionali al rispetto della nuova situazione comunitaria in materia.

Le clausole tipo previste dal regolamento sono state elaborate e redatte congiuntamente dalla Commissione e dagli Stati membri. Per garantire la flessibilità si esamineranno, in base alla procedura di comitatologia, i casi in cui non è stato possibile inserire tali clausole in un accordo. In questi casi, è prevista la conclusione di accordi che non pregiudichino gli obiettivi della politica comune dei trasporti della CE e che non contravvengano altrimenti al diritto comunitario. Resta, tuttavia, il fatto che un accordo che non contenga la clausola di designazione comunitaria (in base alla quale tutti i vettori comunitari con sede nel territorio dello Stato membro in questione possono operare in virtù dell'accordo stesso) può pregiudicare gli obiettivi di questa politica comune. In effetti, in violazione del principio della libertà di stabilimento, sancito dall'articolo 43 del trattato CE, un accordo di questo tipo continua a operare una discriminazione tra compagnie comunitarie in base alla nazionalità, perpetuando così eccessive differenze d'accesso ai mercati esterni.

Sono stati modificati circa cinquanta accordi bilaterali tra Stati membri e paesi terzi, ma ne restano molti altri che devono essere modificati per renderli conformi alla legislazione comunitaria.

- 1.2. **Il secondo strumento è il negoziato bilaterale a livello comunitario nell'ambito del cosiddetto "mandato orizzontale"** che, sulla base di un accordo negoziato dalla Commissione, consente d'inserire le clausole tipo necessarie nell'insieme degli accordi conclusi tra gli Stati membri e un determinato paese terzo.

Prevedendo un'unica tornata di negoziati, un accordo di questo tipo ha il vantaggio di risparmiare al paese terzo una serie di negoziati individuali con gli Stati membri cui è legato. In tal modo, una volta ripristinata rapidamente la certezza giuridica, le relazioni commerciali possono svolgersi senza ostacoli. Un accordo orizzontale di questo tipo non riguarda i diritti di traffico, né l'equilibrio degli accordi conclusi con gli Stati membri.

Con sei negoziati conclusi con successo (Cile, Georgia, Libano, Azerbaijan, Croazia, Bulgaria), e una serie di negoziati previsti, le condizioni appaiono favorevoli per progredire più rapidamente su questa strada.

- 1.3. Fatto salvo quanto esposto in precedenza, nella sua veste di custode dei trattati la Commissione sorveglierà il pieno ed efficace rispetto del diritto comunitario, in particolare per quando concerne la conformità degli accordi esistenti.

⁹ Regolamento (CE) n. 847/2004, del 29 aprile 2004, relativo alla negoziazione e all'applicazione di accordi in materia di servizi aerei stipulati dagli Stati membri con i paesi terzi (GU L 157 del 30.4.2004).

In questo contesto, la portata del compito impone di avviare un vero e proprio lavoro in tandem e utilizzare tutti gli strumenti a disposizione in modo pragmatico e su base volontaria. Tutti i mezzi devono essere sfruttati in modo coordinato per evitare di giungere rapidamente ad una constatazione di fallimento che potrebbe avere pesanti conseguenze giuridiche ed economiche sulle relazioni tra gli Stati membri e i paesi terzi. In particolare, in caso di difficoltà in fase di negoziazione, gli Stati membri dovranno sostenere la Commissione al fine di concludere accordi orizzontali finalizzati a legalizzare le loro relazioni con un paese terzo.

In tal modo, non solo i progressi realizzati dagli Stati membri con un numero crescente di paesi terzi grazie alla loro tenacia, ma anche i progressi conseguiti dalla Commissione sotto forma di accordi orizzontali o globali costituiranno fattori importanti per agevolare l'applicazione del regolamento (CE) n. 847/2004.

2. **Conclusione graduale di accordi ambiziosi tra la Comunità e i paesi terzi**

Nel giugno 2003 la Commissione ha ricevuto un primo mandato per negoziare un accordo globale con gli Stati Uniti. La conclusione di tale accordo resta una priorità in quanto sancirebbe l'integrazione dei due più grandi mercati dell'aviazione al mondo e invierebbe un segnale forte nel processo verso un nuovo quadro regolamentare per l'aviazione civile internazionale.

I progressi ottenuti fino a questo momento nei negoziati non sono trascurabili, in particolare per quanto riguarda l'accettazione della clausola di designazione comunitaria (vale a dire la possibilità per qualsiasi compagnia aerea europea di volare verso gli Stati Uniti partendo da un qualsiasi aeroporto europeo), nonché per quanto riguarda la definizione di un quadro per una convergenza della regolamentazione, in particolare nel campo della sicurezza, e di una più stretta collaborazione nell'attuazione del diritto della concorrenza.

Data la situazione, e considerato che esiste uno squilibrio iniziale causato dagli accordi bilaterali esistenti tra alcuni Stati membri e gli Stati Uniti, è risultato impossibile ristabilire una situazione più favorevole agli interessi comunitari. Mentre gli operatori americani beneficiano già di un accesso al mercato interno dell'aviazione della CE, non è certo che la concessione di diritti equivalenti ai vettori comunitari che operano negli Stati Uniti diventi realtà.

Dopo consultazioni tecniche nel corso di un periodo contrassegnato dalle elezioni americane, la Commissione intende proseguire le discussioni di merito sulla base delle conclusioni del Consiglio "Trasporti" del giugno 2004, al fine di giungere ad un accordo più equilibrato.

Alla Commissione sono stati conferiti altri mandati di negoziato per concludere accordi con la Romania, la Bulgaria, i paesi dei Balcani occidentali e il Marocco; i contenuti ambiziosi di tali accordi dovrebbero andare oltre agli aspetti puramente commerciali per cercare di giungere ad un'ampia cooperazione tra le parti.

Questi mandati prevedono:

- la creazione di uno spazio aereo comune con i paesi vicini e

- la conclusione di accordi globali con altre regioni del mondo che presentano un evidente interesse per l'industria europea.

2.1. Creare uno spazio aereo comune con i paesi vicini

Dedicando le sue proposte iniziali, dopo gli Stati Uniti, ai paesi confinanti dell'Unione allargata, la Commissione¹⁰ dimostra in modo chiaro la priorità accordata a tali paesi: per ragioni economiche (trattandosi di mercati volti essenzialmente verso la CE), ma anche per ragioni di politica in materia di aviazione (maggiore efficacia, maggiore sicurezza intrinseca ed estrinseca delle operazioni) e come contributo del settore alla politica di vicinato dell'Unione.

La diversità dei paesi coinvolti rende necessaria una distinzione tra vari gruppi. Dopotutto, l'obiettivo a termine rimane la realizzazione, entro il 2010, di uno spazio aereo comune che riunisca la CE e tutti i suoi partner situati lungo i confini meridionale e orientale. Le varie parti condivideranno le stesse regole per la valorizzazione dei mercati, non solo da un punto di vista economico, ma anche in materia di traffico aereo e sicurezza aerea intrinseca ed estrinseca.

- 2.1.1. Un primo gruppo è costituito dai paesi impegnati in una cooperazione paneuropea nel settore dell'aviazione e situati in una logica di pre-adesione alla CE. Con questi paesi si deve cercare un accordo completo in materia di trasporto aereo basato sul mercato interno dell'aviazione. Come avvenuto per i precedenti allargamenti, tale sforzo di avvicinamento a monte permetterebbe a tali partner di intraprendere azioni efficaci prima dell'adesione, promuovendo le riforme economiche ed amministrative necessarie. Si riprodurrebbe la formula basata sullo spazio aereo comune europeo (ECAA). Sono già ripresi negoziati in tale direzione con Romania, Bulgaria e Balcani occidentali, ma si prevede anche la partecipazione della Turchia.
- 2.1.2. Un secondo gruppo è costituito dai paesi situati lungo il confine mediterraneo e con i quali, nell'ambito del processo di Barcellona, l'UE ha già stabilito relazioni molto strette. Per quanto riguarda tali paesi, la Commissione raccomanda accordi euromediterranei di trasporto aereo i cui obiettivi principali sono l'apertura dei mercati, condizioni eque di valorizzazione, ma anche una maggiore sicurezza intrinseca ed estrinseca, nonché un maggior rispetto dell'ambiente, oltre al sostegno da garantire a tali paesi nello sviluppo del loro settore aereo. Una volta avviati i negoziati di un accordo di questo tipo con il Marocco, si dovrà rapidamente mirare ad una partnership analoga con gli altri paesi vicini della CE che si affacciano sul Mediterraneo, da negoziare in un quadro d'insieme, anche se, in alcuni casi, si dovrà tenere conto di aspetti specifici.
- 2.1.3. La **Russia** costituisce una priorità, non solo in quanto paese vicino, ma anche per ragioni che sono proprie di quel paese, sul piano sia politico che economico. Dato che il suo traffico passeggeri verso l'estero è diretto per il 75% verso la CE, si dovrà proporre a tale paese un accordo di vasta portata comprendente numerosi settori specifici e volti a promuovere sia l'apertura economica che la cooperazione per ravvicinare i mercati e sviluppare il potenziale industriale. Un tale accordo sarebbe in linea con l'Accordo di partenariato e di cooperazione del 1994 e con l'ambizione

¹⁰ COM(2004) 74 def. del 9.2.2004.

espressa nel 2003 di creare con questo paese quattro spazi comuni, tra cui uno spazio economico comune. Tale accordo permetterebbe inoltre di porre fine a un contenzioso che potrebbe avere conseguenze negative per l'industria europea, fissando le modalità per l'abolizione del pagamento dei diritti di sorvolo della Siberia, il cui principio è stato approvato nell'ambito dei negoziati in vista dell'adesione della Russia all'Organizzazione mondiale del commercio.

Se la Commissione presentasse fin d'ora una raccomandazione nella quale chiede di essere autorizzata a condurre negoziati con la Russia, le proposte relative ad altri paesi potrebbero seguire al momento opportuno, sulla base di un'analisi specifica.

- 2.1.4. La continua evoluzione del settore aereo in altri paesi vicini (Ucraina, Moldavia, Bielorussia, Georgia, Azerbaijan, Armenia) apre inoltre prospettive per la loro graduale integrazione nello Spazio aereo comune, di pari passo con la riforma del loro settore dell'aviazione civile. Gli accordi potrebbero evolvere in ultima analisi verso un modello basato sull'ECAA. Le possibilità di cooperazione tecnica e industriale, unite ai benefici derivanti dall'adozione da parte di tali paesi di norme più avanzate ispirate dalla normativa comunitaria, contribuirebbero a rafforzare tale prospettiva.
- 2.1.5. Parallelamente si dovranno rafforzare le relazioni nel settore aereo con l'Asia centrale (Uzbekistan, Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan, Turkmenistan), partendo da accordi orizzontali. Il loro interesse per il modello europeo in questo settore potrebbe condurre la Commissione a valutare l'opportunità di proporre un'agenda di negoziati più ambiziosa. Sarebbe altresì un modo di agire di concerto di fronte ad eventuali problemi specifici degli Stati membri nei loro servizi aerei con tali paesi.

2.2. Concludere accordi globali in materia di aviazione in modo mirato

- 2.2.1. L'esigenza di stimolare la cooperazione con i paesi terzi nel settore dell'aviazione non è limitata alle relazioni transatlantiche. In materia d'aviazione, una strategia troppo polarizzata e frammentata nelle relazioni esterne ostacola lo sviluppo e l'espansione dell'industria europea e del mercato interno.

Altre zone del mondo in rapida espansione - con le quali una partnership globale a breve termine consentirebbe di anticipare l'intensificazione delle attività economiche prevista nei prossimi 20 anni - meritano l'immediata attenzione della CE. Il settore dell'aviazione riconosce l'importanza di tali accordi, nella prospettiva di mercati internazionali più aperti che operano in base a condizioni eque. Alcuni dei paesi terzi in questione stanno già valutando con interesse la possibilità di nuove relazioni aeree con la CE.

Tutte le proposte future saranno oggetto di un'analisi caso per caso volta ad individuare i benefici previsti e le condizioni di una partnership tanto vantaggiosa quanto equilibrata per tutte le parti interessate. Tre considerazioni, strettamente legate fra loro, dovranno guidare le scelte e influenzare il contenuto dei negoziati:

- l'importanza economica e le prospettive di crescita e di miglioramento dell'accesso per la CE a un dato mercato;
- l'esigenza di raggiungere un accordo su un quadro concorrenziale equo;

- il vantaggio di una convergenza della regolamentazione ispirata dall'esperienza d'integrazione economica regionale della CE, basata sulla cooperazione in campo tecnico, tecnologico e industriale a vantaggio del sistema del trasporto aereo nel suo complesso.

2.2.2. **La regione asiatica** richiederà particolari sforzi negli anni a venire.

Si tratta, in particolare, del caso della Cina e dell'India. Questi due partner sono stati individuati dalle principali compagnie aeree come paesi di particolare interesse per la politica comunitaria¹¹. Questi due importanti paesi della regione asiatica, sostenuti dalle più grandi popolazioni al mondo e da economie in forte espansione, sono destinati ad una crescita sostenuta del traffico aereo (circa + 9% per la Cina e + 6% per l'India entro il 2007 per il traffico passeggeri¹²). Dotati di grandi mercati ancora ampiamente protetti, questi due paesi hanno intrapreso una riforma del loro settore aereo che associa apertura e modernizzazione e che potrebbe trarre vantaggio da una cooperazione con la CE.

A parte gli aspetti economici che potrebbero essere oggetto di accordi in materia di aviazione, si dovrebbero approfondire forme diverse di cooperazione tecnica e tecnologica, in particolare nel campo della sicurezza o della navigazione aerea, con due paesi che desiderano disporre di un'aviazione civile moderna, efficace e sicura.

Anche il Giappone e la Corea del Sud, entrambi mercati prosperi, devono essere considerati partner interessanti.

Nella zona Asia-Pacifico, le richieste da parte di paesi terzi (Australia, Nuova Zelanda, Singapore) di mercati più aperti con la CE dovranno essere valutate con cura alla luce delle loro ricadute economiche, delle condizioni di concorrenza e dell'obiettivo a lungo termine di riforma del quadro di regolamentazione del trasporto aereo internazionale.

2.2.3. Esistono **altri paesi terzi** che potrebbero trarre benefici economici e/o politici dai negoziati con la CE nel settore dell'aviazione.

Sul continente nordamericano con il Messico e il suo mercato dell'aviazione molto promettente e il Canada, con un mercato maturo e non trascurabile vi sono opportunità a breve termine per la creazione di nuovi ponti sull'Atlantico. In America del Sud, il Cile sembra intenzionato ad approfondire rapidamente le sue relazioni con la CE, desiderando anch'esso rendere più flessibile la regolamentazione internazionale dei servizi aerei.

Cooperazioni a livello regionale, in particolare con l'Africa, consentiranno di condividere l'esperienza del mercato interno e di consolidare gli scambi di know-how regolamentare e operativo, il trasferimento tecnologico e l'assistenza tecnica con gli enti regionali interessati in tutti i campi dell'aviazione civile.

¹¹ AEA, "Future developments in international air transport to and from the EU – An AEA perspective", ottobre 2004.

¹² Previsioni IATA del traffico passeggeri 2003-2007.

- 2.2.4. Per assicurare il successo dei negoziati comunitari in materia di aviazione è fondamentale una cooperazione di qualità tra gli Stati membri e la Commissione, nella quale le parti traggano reciprocamente beneficio dalle competenze e dall'esperienza di ciascuna. Altrettanto importante è la relazione con l'industria europea dell'aviazione che la Commissione auspica di consolidare attraverso uno scambio continuo e trasparente di informazioni con le parti interessate, in ogni fase.

III. CONCLUSIONE

A parte la necessità di rendere conformi gli accordi bilaterali esistenti attraverso la promozione di una complementarità più efficace tra gli strumenti a disposizione e il coordinamento attivo tra gli Stati membri e la Commissione, la tabella di marcia per l'attuazione della politica estera comunitaria in materia di aviazione si basa su due obiettivi complementari:

- **Creazione, entro il 2010, di uno spazio aereo comune** che comprenda la CE e tutti i suoi partner situati lungo i confini meridionale e orientale, e che miri ad un elevato grado di integrazione economica e regolamentare dei mercati dell'aviazione in quest'area.
- **Avviare a breve termine negoziati mirati in vista della conclusione di accordi globali nelle grandi regioni del mondo**, al fine di rafforzare le prospettive per la promozione dell'industria europea e garantire condizioni di concorrenza eque sui mercati mondiali più dinamici, contribuendo allo stesso tempo alla riforma dell'aviazione civile internazionale.

Tale ordine del giorno comporta, a breve termine, le seguenti fasi:

- negoziare a un ritmo sostenuto accordi orizzontali che completano e accelerano l'adeguamento degli accordi esistenti alla legislazione comunitaria, come ottenuto dagli Stati membri nelle loro relazioni bilaterali;
- aprire nuovi negoziati per la conclusione di accordi globali, a partire da negoziati con la Cina e la Russia;
- riuscire a concludere gli accordi in fase di negoziazione, in particolare quelli con gli Stati Uniti.