



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 30.8.2011
COM(2011) 527 definitivo

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Sviluppare uno spazio aereo comune con la Repubblica dell'Azerbaijan

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Sviluppare uno spazio aereo comune con la Repubblica dell'Azerbaijan

1. INTRODUZIONE

Nella comunicazione del 2005 “Sviluppare l’agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione”¹ la Commissione ha sottolineato l’importanza di istituire uno spazio aereo comune con i vicini paesi 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 ha accolto con favore i progressi compiuti integrando in tale quadro i paesi confinanti dell’UE².

La Commissione ha analizzato la realizzazione di questo processo nella comunicazione del 2008 “Spazio aereo comune con i paesi vicini entro il 2010: relazione sull’avanzamento dei lavori”³, nella quale è giunta alla conclusione che il processo ha prodotto risultati positivi e dovrebbe essere accelerato. Inoltre, nel luglio 2011 la Commissione ha pubblicato la comunicazione “L’Unione europea e le regioni limitrofe: un approccio rinnovato alla cooperazione in materia di trasporti”⁴, nella quale si ribadisce che la strategia dello spazio aereo comune europeo (European Common Aviation Area, ECAA) si propone l’apertura graduale del mercato fra l’UE e i suoi vicini, in funzione di una convergenza normativa ottenuta con la graduale applicazione delle norme UE. Il processo di apertura dei mercati e la convergenza normativa procedono parallelamente, al fine di promuovere eque condizioni di concorrenza e le norme UE in materia di sicurezza, protezione, ambiente e altre. Lo spazio aereo comune è attuato mediante accordi globali sui servizi aerei volti a promuovere i rapporti economici, commerciali e turistici in generale, offrendo nuove opportunità agli operatori e una scelta più ampia ai consumatori. Una più stretta integrazione tra i mercati dei trasporti dell’Unione e quelli dei paesi interessati dalla politica europea di vicinato può rendere i collegamenti di trasporto più veloci, più economici e più efficienti, avvantaggiando cittadini e imprese.

Gli allargamenti dell’Unione europea del 2004 e del 2007 hanno ulteriormente incrementato l’interdipendenza tra l’UE e i paesi vicini. Nel giugno 2006 l’UE e i suoi Stati membri hanno firmato l’accordo sullo spazio aereo comune europeo 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 firmati un accordo euromediterraneo sull’aviazione con la Giordania e un accordo sullo spazio aereo comune con la Georgia. I negoziati con l’Ucraina, il Libano, Israele e la Moldavia sono in corso e quelli con la Tunisia dovrebbero iniziare fra breve.

¹ COM(2005) 79 definitivo del 11 marzo 2005.

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

³ COM(2008) 596 definitivo del 1° ottobre 2008.

⁴ COM(2011) 415 definitivo, 7 luglio 2011.

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 standard europei 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;
- 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 dell’Azerbaijan (di seguito, “Azerbaijan”). Data la posizione geografica dell’Azerbaijan, l’esistenza di buoni collegamenti aerei con l’Unione europea è fondamentale per lo sviluppo economico del paese. La sua posizione strategica ad un crocevia fra l’Europa e l’Asia ne fa un candidato ideale per un accordo di spazio aereo comune con l’UE.

Nel gennaio 2011 le autorità dell’Azerbaijan hanno manifestato il loro interesse a negoziare un accordo di spazio aereo comune con l’UE. Successivamente, è stata effettuata un’analisi economica delle ripercussioni che potrebbero derivare dalla conclusione di un accordo di questo tipo⁵.

Sulla base di questi lavori, sintetizzati nella presente comunicazione, la Commissione raccomanda al Consiglio di autorizzarla a negoziare con l’Azerbaijan un accordo globale relativo a 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 a 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. Nella regione del Caucaso, un accordo analogo è già stato concluso con la Georgia.

⁵ Lo studio economico è stato realizzato da Steer Davies Gleave, “*Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan*”, Londra, luglio 2011.

2. UE-AZERBAIGIAN: RELAZIONI POLITICHE

L'UE e l'Azerbaigian hanno instaurato strette relazioni nel corso dell'ultimo decennio:

- l'accordo di partenariato e cooperazione tra l'Unione europea e l'Azerbaigian (APC) è stato firmato nel 1996 ed è entrato in vigore nel 1999⁶. Esso copre un ampio ventaglio di materie, fra cui il commercio, la cooperazione economica e il ravvicinamento delle legislazioni. Secondo quanto disposto dall'articolo 43 dell'APC relativo al ravvicinamento delle legislazioni, l'Azerbaigian si adopera per rendere la propria legislazione (anche in materia di trasporti) gradualmente compatibile con quella dell'UE. L'articolo 57 dell'APC fa espresso riferimento al settore dei trasporti e sottolinea la necessità per l'Azerbaigian di ristrutturare e ammodernare i propri sistemi e reti di trasporto per rafforzare la cooperazione con l'UE. Particolare rilievo è dato alla necessità di cooperare per ammodernare gli aeroporti e l'infrastruttura di navigazione aerea e di promuovere i collegamenti transeuropei. L'UE e l'Azerbaigian stanno attualmente negoziando un accordo di associazione che subentrerà all'APC. Tale accordo di associazione approfondirà significativamente l'associazione politica e l'integrazione economica dell'Azerbaigian con l'UE, anche nel settore dei trasporti.
- Parallelamente a questo processo si è assistito allo sviluppo della politica europea di vicinato (PEV), cui l'Azerbaigian si è associato nel 2004. La PEV mira 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. Si tratta di una politica attuata mediante piani d'azione della politica europea di vicinato concordati tra l'UE e ciascun paese partner. Il piano d'azione della politica europea di vicinato UE-Azerbaigian è stato adottato nel 2006. Le disposizioni di tale piano d'azione in materia di trasporti comprendono (per l'Azerbaigian) l'elaborazione e l'attuazione di una strategia nazionale sostenibile dei trasporti incentrata, ove pertinente, sull'ulteriore ravvicinamento dei quadri legislativo e regolamentare alle norme europee e internazionali, in particolare per quanto riguarda la sicurezza e la protezione (per tutti i modi di trasporto), nonché – nel settore dell'aviazione – l'adozione di nuovi meccanismi regolamentari anche in materia di sicurezza e protezione.
- Il partenariato orientale è stato avviato nel 2009 allo scopo di approfondire le relazioni dell'UE con l'Armenia, l'Azerbaigian, la Bielorussia, la Georgia, la Moldavia e l'Ucraina. L'idea di un partenariato più ambizioso tra l'Unione europea e i paesi partner trova riscontro nella dichiarazione congiunta del vertice di Praga per il partenariato orientale, firmata a Praga il 7 maggio 2009.
- I principali obiettivi della cooperazione con l'UE, le risposte programmatiche e i settori prioritari per l'Azerbaigian sono riportati nel documento di strategia nazionale 2007-2013 per quel paese. L'Azerbaigian ha anche presentato una strategia nazionale per lo sviluppo, che comprende il progetto di adottare diverse norme europee, anche in materia di norme comuni per la prestazione di servizi aerei (regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità), di

⁶ GUL 246 del 17.9.1999, pag. 3.

norme sulla limitazione delle emissioni sonore degli aerei subsonici civili a reazione e di norme sulle inchieste di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile.

- Per quanto riguarda in particolare l'aviazione, l'Azerbaijan partecipa attivamente a numerose strutture paneuropee del settore dell'aviazione, essendo membro della Conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC) dal 2002 ed avendo chiesto di aderire a Eurocontrol. Due accordi di lavoro in materia di sicurezza aerea sono stati conclusi nel 2006 e nel 2009 con l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA)⁷. Un "accordo orizzontale" fra l'UE e l'Azerbaijan, che adegua al diritto dell'Unione gli accordi bilaterali fra l'Azerbaijan e gli Stati membri dell'UE, è stato firmato nel luglio 2009 (esistevano 19 accordi bilaterali già siglati alla data della firma dell'accordo orizzontale)⁸.

3. IL MERCATO DELL'AVIAZIONE UE-AZERBAIGIAN E LE RELAZIONI ECONOMICHE

Data la distanza che separa l'Azerbaijan dall'Unione europea e la relativa carenza delle sue infrastrutture di trasporto terrestre, il trasporto aereo costituisce il principale modo di collegamento tra l'Azerbaijan e la maggior parte degli Stati membri dell'UE.

La popolazione dell'Azerbaijan, di 8,4 milioni di abitanti, è superiore alla popolazione combinata delle vicine Georgia e Armenia. In seguito all'aumento verificatosi negli ultimi anni, il PIL pro capite dell'Azerbaijan è relativamente alto, grazie ai settori del petrolio e del gas, situandosi a un livello simile a quello della Turchia⁹.

Il commercio bilaterale UE-Azerbaijan ha registrato una rapida crescita dall'inizio dello scorso decennio fino all'inizio del 2009, quando ha subito l'impatto negativo della crisi economica mondiale, anche per il declino della quotazione internazionale del petrolio. Nel 2009 il fatturato complessivo del commercio bilaterale è stato pari a 8,9 miliardi di euro (a fronte di 12,7 miliardi di euro nel 2008), le esportazioni dell'UE in Azerbaijan a 1,6 miliardi di euro (2,1 miliardi di euro nel 2008) e le esportazioni dell'Azerbaijan nell'UE a 7,3 miliardi di euro (10,6 miliardi di euro nel 2008). Nonostante la crisi economica, l'UE è rimasta il principale partner commerciale dell'Azerbaijan, con una quota del 42,8% del commercio estero complessivo di quel paese (davanti alla Turchia e all'India, ciascuna con una quota dell'8,1%, agli Stati Uniti, con il 7,5%, e alla Russia, con il 5,9%). L'Azerbaijan è di gran lunga il maggior partner commerciale dell'UE fra i tre paesi del Caucaso meridionale. L'UE esporta in Azerbaijan principalmente macchinari e materiale da trasporto (45,1% del totale di esportazioni dell'EU in Azerbaijan nel 2009), oltre a

⁷ Accordo di lavoro tra l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) e l'ente statale per l'aviazione civile "Azerbaijan Hava Yollari" sulla raccolta e sullo scambio di informazioni di sicurezza degli aeromobili che utilizzano gli aeroporti della Comunità e gli aeroporti della repubblica dell'Azerbaijan; Accordo di lavoro tra l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) e l'amministrazione statale dell'aviazione civile della repubblica dell'Azerbaijan.

⁸ GU L 265 del 9.10.2009, pag. 25.

⁹ Secondo la World Economic Outlook Database dell'aprile 2011, il PIL pro capite dell'Azerbaijan era di 6 008 dollari statunitensi (pari a circa 4 230 euro) nel 2010. Il PIL pro capite dell'Azerbaijan in termini di parità di potere d'acquisto era di 10 033 dollari internazionali attuali nel 2010.

prodotti chimici (9,8%), pietre preziose e semipreziose (9,0%), derrate alimentari (8,0%) e metalli comuni e loro lavori (6,0%). La struttura delle esportazioni dell'Azerbaijan si riassume quasi esclusivamente ai combustibili minerali.

I trasporti aerei internazionali da e per l'Azerbaijan si concentrano nell'aeroporto internazionale Heydar Aliyev di Baku¹⁰. Il volume di traffico registrato in tale aeroporto è aumentato considerevolmente negli ultimi dieci anni, passando da circa un milione di passeggeri nel 2002 a circa 1 900 000 passeggeri nel 2010¹¹. I terminal passeggeri sono stati ammodernati alla fine degli anni Novanta e un nuovo terminal internazionale è attualmente in costruzione, con una capacità di 3 milioni di passeggeri all'anno. La conclusione dei lavori è prevista per il 2012.

Il traffico passeggeri fra l'UE e l'Azerbaijan è tuttora assai modesto e rappresenta il 10% circa del traffico passeggeri complessivo da e per l'Azerbaijan. Nel 2009 circa 194 200 passeggeri sono stati trasportati su voli fra aeroporti dei 27 Stati membri dell'UE e l'Azerbaijan¹². Nel 2009 i sei mercati principali (Regno Unito – 35%, Germania – 23%, Austria – 17%, Francia – 8%, Svezia – 6% e Lettonia – 6%) hanno assorbito oltre il 95% di tutto il traffico passeggeri tra l'Unione europea e l'Azerbaijan. La rotta con il maggior volume di passeggeri nel 2009 era Londra-Baku, seguita da Francoforte-Baku e da Vienna-Baku. Il mercato dell'Azerbaijan può risultare attraente alle compagnie aeree dell'UE in termini di rendimenti e ricavi, perché comporta una quota consistente di viaggi d'affari in relazione con il settore del petrolio e del gas.

L'Azerbaijan ha negoziato accordi sui servizi aerei (ASA) con 21 Stati membri dell'UE (Austria, Belgio, Bulgaria, Repubblica Ceca, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Polonia, Romania, Slovacchia, Spagna, Svezia e Regno Unito). Sebbene alcuni accordi inizino ad essere caratterizzati da una maggiore apertura, gli ASA conclusi con gli Stati membri dell'UE sono assai restrittivi in particolare per quanto riguarda le disposizioni in materia di capacità (p. es. numero di frequenze) e in alcuni casi anche relativamente alle rotte. L'attuale sistema di accordi bilaterali sui servizi aerei fra gli Stati membri e l'Azerbaijan può quindi svantaggiare determinati vettori dell'UE e i consumatori di alcuni Stati membri. Lo studio economico commissionato dalla Commissione ha concluso che la domanda di trasporto aereo fra l'UE e l'Azerbaijan è superiore all'offerta.

A luglio 2010 quattro vettori dell'UE servivano il mercato dell'Azerbaijan: airBaltic da Riga, Austrian Airlines da Vienna, British Midland Airways da Londra e

¹⁰ La *Aeronautical Information Publication* riporta altri quattro aeroporti internazionali in Azerbaijan, ma non esistono servizi di linea a destinazione degli Stati membri dell'UE da tali aeroporti. Le destinazioni internazionali servite da tali aeroporti si limitano a Mosca, Kiev, S. Pietroburgo e Istanbul.

¹¹ I dati si riferiscono ai passeggeri in partenza e in arrivo all'aeroporto internazionale Heydar Aliyev. Steer Davies Gleave: *Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan*.

¹² Tutti i dati sui trasporti sono tratti dallo studio incaricato dalla Commissione (Steer Davies Gleave: *Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan*). I dati sul traffico si basano su informazioni EUROSTAT e comprendono tutti i passeggeri in viaggio su un determinato segmento di volo, inclusi sia i passeggeri in transito che quelli in corrispondenza via uno Stato membro dell'UE o l'Azerbaijan.

Lufthansa da Francoforte. La quota di mercato di tali vettori nel mercato UE-Azerbaijani rappresenta il 72% di tutti i passeggeri trasportati. Anche per il traffico di passeggeri fra l'Azerbaijani e l'America settentrionale i vettori e gli aeroporti dell'UE hanno un'elevata quota di mercato¹³. D'altro canto, nel periodo dal 2008 al 2010 la Turkish Airlines ha incrementato significativamente le proprie operazioni a Baku e Istanbul ed è diventata un concorrente sempre più agguerrito per il traffico fra l'Azerbaijani e l'UE e fra l'Azerbaijani e l'America del Nord¹⁴. Nel 2008-2010 l'incremento di traffico fra l'UE a 27 e l'Azerbaijani è stato del 10,9%.

L'Azerbaijan Airlines è l'unica compagnia aerea azera con voli di linea fra l'Azerbaijani e l'UE. La sua principale rotta internazionale è quella per Mosca, seguita dalla rotta per Istanbul. Nel 2010, l'Azerbaijan Airlines ha trasportato 800 000 passeggeri (a fronte di circa 1 450 000 passeggeri nel 2007). Sul totale dei voli effettuati nel luglio 2010, l'8% erano collegamenti con gli Stati membri dell'UE. Nel 2010 l'Azerbaijan Airlines operava voli per Parigi, Londra, Milano, Praga e Riga ed operava con esclusività da e per Praga, Parigi e Milano (nessun vettore dell'UE su queste rotte). L'Azerbaijan Airlines ha inaugurato un volo per Aberdeen nel giugno 2011. La compagnia dispone di una flotta relativamente moderna e sui voli per l'UE utilizza aerei A319, con il supporto di aerei Boeing 757.

Le tariffe dei voli da Baku verso le destinazioni UE (e viceversa) sono relativamente elevate. Nel mercato fra l'UE e l'Azerbaijani, la combinazione di scarsa concorrenza e di un segmento di domanda di affari con grande capacità di spesa (settore del petrolio e del gas) determina tariffe aeree relativamente elevate. L'analisi di tariffe in mercati comparabili indica che la domanda di trasporto fra l'UE e l'Azerbaijani è superiore all'offerta. Ne risulta un mercato in cui le tariffe sono mantenute artificialmente elevate e i viaggi a fini turistici sono inesistenti. Un aumento della concorrenza in seguito alla liberalizzazione (in particolare riguardo alle disposizioni che impongono restrizioni di capacità) può portare a un calo delle tariffe, a vantaggio dei passeggeri.

4. VANTAGGI DI UN ACCORDO SULLO SPAZIO AEREO COMUNE TRA L'UE E L'AZERBAIGIAN

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 significativi 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 in termini di volumi e di efficienza dei trasporti. In seguito alla 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.

¹³ Nel 2010 più di 7 000 passeggeri OD (passeggeri origine/destinazione) hanno viaggiato fra l'Azerbaijani e l'America del Nord. Quasi due terzi di essi hanno effettuato una corrispondenza a Francoforte o a Londra-Heathrow.

¹⁴ Più di 2 300 passeggeri diretti in America del Nord sono passati da Istanbul nel 2010. Tale livello di passeggeri in corrispondenza è simile a quello registrato a Londra-Heathrow.

Lo studio economico sopra citato ha esaminato i possibili effetti di un accordo UE-Azerbaijani per uno spazio aereo comune. Lo studio prevede che dal 2010 al 2020 la liberalizzazione consentirebbe di ottenere tassi di crescita più elevati. In uno scenario senza cambiamenti, il numero di passeggeri aumenterebbe del 77% rispetto al 2010, pari a un incremento annuale medio del 5,9%. In uno scenario di “liberalizzazione piena” (approccio immediato o a tappe), invece, il numero di passeggeri aumenterebbe del 98% complessivamente dal 2010 al 2020, pari a una media annuale del 7%¹⁵.

Il beneficio economico di un accordo per uno spazio aereo comune è stimato a circa 44,2 milioni di euro nei primi cinque anni dopo la liberalizzazione (dovuto principalmente all'aumento dei collegamenti, alla diminuzione delle tariffe, all'incremento del traffico aereo e all'attività economica connessa). L'analisi mostra anche la probabile diminuzione delle tariffe aeree sulle rotte in cui la concorrenza già esiste o sarà introdotta. Un accordo fra l'UE e l'Azerbaijani creerebbe nuove opportunità di mercato per i vettori aerei nell'UE, alcuni dei quali hanno manifestato l'interesse di aumentare le frequenze sulle rotte esistenti o di inaugurare nuove rotte per Baku in caso di eliminazione delle attuali restrizioni di capacità. Un accordo per uno spazio aereo comune potrebbe anche agevolare l'integrazione dei vettori azeri nelle alleanze esistenti di vettori dell'UE, consentendo così di sviluppare prodotti integrati e servizi migliori per i passeggeri e di migliorare l'efficienza grazie alle economie di scala. Infine, l'esperienza dimostra che il meccanismo di attuazione degli accordi sullo spazio aereo comune contribuisce a risolvere eventuali problematiche relative all'accesso al mercato (soprattutto attraverso il comitato misto).

Oltre a tali benefici economici, importanza non minore rivestono considerazioni politiche generali, perché un accordo di questo tipo darebbe un impulso significativo agli obiettivi della politica europea di vicinato, del partenariato orientale e dell'accordo di partenariato e cooperazione, nonché del futuro accordo di associazione con l'Azerbaijani, e promuoverebbe le norme UE di elevato livello in materia di sicurezza e protezione aerea e altre.

Occorre prevedere alcuni costi a carico dell'Azerbaijani, in seguito all'obbligo di adottare e attuare un accordo sullo spazio aereo comune. Tuttavia, tali costi sarebbero di entità assai minore rispetto ai benefici attesi da un accordo di questo tipo. Lo studio economico sopra citato ha stimato un costo attualizzato di personale situato fra 1,8 milioni e 2,2 milioni di euro in un periodo di cinque anni. Va però notato che l'esigenza di miglioramento degli standard potrebbe anche derivare da altri impegni internazionali assunti dall'Azerbaijani (ICAO, accordi con paesi terzi quali gli Stati Uniti).

Un accordo sullo spazio aereo comune tra l'UE e l'Azerbaijani garantirebbe parità di condizioni a tutti i vettori dell'UE e permetterebbe ai passeggeri di tutti gli Stati membri di beneficiare di condizioni simili e di migliori collegamenti tra l'UE e l'Azerbaijani. 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 l'Azerbaijani.

¹⁵ Lo scenario di “liberalizzazione piena” si basa sull'ipotesi di concedere i diritti di traffico di terza, quarta e quinta libertà (immediatamente o a tappe).

5. CONCLUSIONI

L'apertura del mercato migliorerebbe l'offerta di trasporto per i passeggeri dell'Unione europea e dell'Azerbaijan e ne deriverebbero benefici economici per le compagnie aeree e gli aeroporti dell'UE e dell'Azerbaijan. È probabile che collegamenti migliori e l'accesso a un maggior numero di destinazioni possano essere uno stimolo per lo sviluppo economico dell'Azerbaijan e per gli investimenti stranieri in quel paese.

Sarà importante garantire che l'apertura e l'integrazione dei mercati avvengano secondo criteri equilibrati, che tengano conto di altri importanti obiettivi politici e attenuino le possibili conseguenze negative. In tale contesto sarà essenziale assicurare che il processo di apertura del mercato sia accompagnato da un processo parallelo di cooperazione e di graduale convergenza normativa. Ciò è particolarmente importante in settori chiave quali la sicurezza, la protezione, la tutela dell'ambiente e l'applicazione del 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 all'Azerbaijan contribuirebbe a rafforzare gli standard di sicurezza attuali, a ottimizzare l'efficienza e la capacità, a diminuire la media di emissioni per volo e a ridurre al minimo i ritardi.

Un mandato globale per i negoziati con l'Azerbaijan deve fondarsi 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, protezione e altre al di là delle frontiere dell'UE. La conclusione di un accordo sullo spazio aereo comune tra l'UE e l'Azerbaijan 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-Azerbaijan, nonché del futuro accordo di associazione.

Viste queste premesse, la Commissione propone di negoziare e concludere con l'Azerbaijan un accordo globale per uno spazio aereo comune 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.