

## Lo stage presso la Commissione

Lo stage presso la Commissione è avvenuto all'interno di un quadro collaudato. È stata un'esperienza di crescita professionale e di grande soddisfazione personale.

La Commissione europea offre a giovani laureati universitari e funzionari delle pubbliche amministrazioni degli Stati membri dell'Unione nonché a un certo numero di cittadini di paesi terzi la possibilità di effettuare un periodo di stage della durata di tre cinque mesi (*stages*). Tali stages comportano un'esperienza di lavoro presso uno dei servizi della Commissione e iniziano il primo marzo e il primo ottobre di ogni anno.

È difficile fornire una descrizione precisa del tipo di lavoro attribuito ai tirocinanti (*stagiaires*), in linea di massima esso equivale normalmente a quello richiesto a giovani funzionari del livello dirigenziale, vale a dire redazione di verbali di riunioni, ricerca su particolari soggetti, valutazioni di progetti e programmi di cooperazione economica, finanziaria e tecnica, analisi di aiuti di stato o di casi di violazioni della normativa, ecc.

La Commissione riceve regolarmente dalle 5000 alle 7000 domande per ogni periodo di stages per i circa 600 posti disponibili. L'assegnazione dei posti segue rigorose procedure seguite di screening.

### **Procedure di ammissione.**

Esiste un apposito Bureau de Stages, preposto al ricevimento delle candidature. Tutte le candidature vengono esaminate per nazionalità da comitati di selezione composti da funzionari della Commissione della stessa nazionalità e la **prima selezione** viene operata sulla base dei criteri oggettivi contenuti nel regolamento.

I tirocinanti sono scelti fra i cittadini degli Stati membri delle Comunità europee. Un numero limitato di posti di tirocinante può essere attribuito a cittadini di paesi terzi.

Sono ammessi i candidati che al termine previsto per la presentazione delle candidature siano in possesso di un diploma di laurea, e i candidati provenienti dal settore pubblico, a condizione che siano in possesso di un diploma riconosciuto di livello universitario o che esercitino da almeno tre anni funzioni di concetto.

Il limite d'età per essere ammessi allo stage è di 30 anni. I candidati devono possedere una conoscenza perfetta di una delle lingue delle Comunità europee e una conoscenza sufficiente di un'altra di tali lingue. Ai candidati dei paesi terzi è richiesta la buona conoscenza di una sola lingua comunitaria. La selezione delle candidature è effettuata per titoli, nel rispetto di una certa ripartizione geografica. Per poter fornire ai servizi della Commissione la massima varietà di specializzazioni vengono scelti candidati provenienti da una gamma quanto più ampia e differenziata possibile di discipline universitarie. L'ordine di priorità è stato stabilito in base ai risultati ottenuti dai candidati negli studi. Ai fini della preselezione viene altresì data preferenza a coloro che hanno svolto o iniziato uno studio sull'integrazione europea e a coloro che nel settore pubblico svolgono una funzione che richieda conoscenze approfondite delle attività comunitarie.

I nomi di coloro che sono stati selezionati vengono quindi inseriti in un elenco che viene distribuito a tutti i servizi della Commissione per la procedura finale di ammissione: il '**Blue Book**'. tale elenco prevede un numero di candidati doppio rispetto al numero di stage disponibile. Sono i servizi della Commissione a effettuare la scelta finale dei tirocinanti, sulla base di CV dettagliati e referenze.

### **Definizione e organizzazione dello stage**

Lo stage effettuato presso la Commissione delle Comunità europee ha lo scopo di:

- ? fornire un quadro generale degli obiettivi dell'integrazione europea e delle problematiche attinenti;

- ? trasmettere nozioni pratiche sul funzionamento dei servizi della Commissione;
- ? consentire un'esperienza diretta, attraverso contatti quotidiani di lavoro;
- ? permettere di perfezionare e applicare la preparazione conseguita con gli studi o nella vita professionale.

L'ammissione allo stage non conferisce il ruolo di funzionario né quello di agente delle Comunità. Essa non precostituisce un diritto all'assunzione nei servizi della Commissione. Tuttavia, lo stagiaire agisce pienamente come funzionario della Commissione, e può essere delegato – come a me è capitato – a rappresentarla in sede di Consiglio Europeo.

La maggior parte degli stagiaires riceve uno stipendio e il rimborso delle spese di viaggio (entro certi limiti). Attualmente, il contributo comunitario è pari a 694,10 euro mensili.

---

Nel corso della seconda parte del mio stage ho prestato servizio alla DG Energia e Trasporti della Commissione, Unità G1 per il trasporto marittimo e le relazioni internazionali.

## **Missione della DG TREN**

La TREN risulta dalla fusione delle DG dei Trasporti e dell'Energia, decisa dalla Commissione il 30 settembre 1999 e operativa dal 1° gennaio 2000

La Direzione generale «Energia e Trasporti» - TREN – totalizza un personale di 680 effettivi, ripartiti in sette Direzioni. I programmi gestiti da questa DG hanno un valore di € 850 milioni, e riguardano le reti transeuropee, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione.

Energia e Trasporti sono il cuore delle società moderne, e un elemento essenziale della vita dei cittadini, oltre che un fattore importante per la competitività del sistema economico e per i livelli d'impiego.

Insieme all'agricoltura, alla concorrenza e al commercio estero, i trasporti sono una delle prime politiche comuni della Comunità. Dall'entrata in vigore del trattato di Roma (1957), tale politica si è concentrata sull'obiettivo di eliminare gli ostacoli alle frontiere tra gli Stati Membri e contribuire così alla libera circolazione delle persone e dei beni.

Quanto alla politica dell'energia, essa si è particolarmente sviluppata in seguito ai due choc petroliferi del 1973 e del 1979, con la preoccupazione di contribuire ad assicurare la sicurezza degli approvvigionamenti energetici della Comunità.

La Direzione Generale Energia e Trasporti è dunque responsabile dello sviluppo e dell'attuazione delle politiche europee nel settore dell'energia e dei trasporti.

La sua missione consiste nel garantire che le politiche in materia di energia e trasporti siano concepite in modo utile e vantaggioso per tutti i settori della società, per le imprese, i conglomerati urbani, le zone rurali e soprattutto per i cittadini. L'energia e i trasporti sono di fondamentale importanza per l'economia e il modello di vita europeo; pertanto tutte le attività intraprese in questi settori devono tener conto di una serie di implicazioni e responsabilità a livello economico, ambientale, sociale e della sicurezza.

La Direzione Generale Energia e Trasporti svolge questa missione elaborando proposte legislative, curando numerosi programmi e finanziando svariati progetti.

L'industria dei trasporti ha un ruolo importante nella Comunità di cui rappresenta il 7 % del PNL, il 7 % dei posti di lavoro, il 40 % degli investimenti realizzati dagli Stati membri e il 30 % del consumo energetico. La domanda nel settore dei trasporti, in particolare per quanto riguarda il traffico intracomunitario, ha avuto negli ultimi venti anni una crescita praticamente ininterrotta (2,3 % l'anno per le merci e 3,1 % per i passeggeri).

La realizzazione del mercato unico rappresenta una svolta nella politica comune dei trasporti, poiché le misure da esso introdotte (abolizione delle

frontiere, misure di liberalizzazione, ivi compresa la liberalizzazione del cabotaggio, ecc.) consentono di rispondere alla crescente domanda di trasporto e di combattere in tal modo i problemi di congestione e di saturazione connessi a tale crescita. La liberalizzazione dei trasporti ha tenuto conto, tuttavia, di varie condizioni vincolanti:

- ? di natura sociale: per impedire che la libera prestazione dei servizi induca ad evitare le norme nazionali più cogenti. La liberalizzazione della prestazione di servizi è stata quindi accompagnata da un'armonizzazione delle condizioni sociali e delle norme di esercizio delle attività e delle qualificazioni;
- ? di natura economica: per evitare che investimenti nel campo delle infrastrutture siano sfruttati da trasportatori che non contribuiscono al loro finanziamento, in particolare nel settore dei trasporti su strada. Occorre altresì evitare che l'organizzazione del trasporto ferroviario mantenga l'attuale frammentazione;
- ? in materia di sicurezza dei collegamenti: per evitare che l'introduzione di ulteriori fattori di concorrenza comprometta la continuità delle relazioni di trasporto tra zone periferiche (insulari) e zone centrali (continentali).

Quanto realizzato nel processo di liberalizzazione delle attività di trasporto è stato adattato, nei metodi, alla specificità di ciascun modo di trasporto; per ciascuno dei modi l'obiettivo era di passare dalla prestazione di servizi internazionali (fra due Stati membri) al cabotaggio (trasporto in un altro Stato membro).

## **Trasporti marittimi**

Il trasporto marittimo internazionale è, per definizione, un'attività liberalizzata; se così non fosse, nessuno potrebbe beneficiare della funzione che tale modo di trasporto assolve nello sviluppo del commercio internazionale. Tuttavia, il cabotaggio marittimo, pur se progressivamente liberalizzato a decorrere dal 1°

gennaio 1993 per fasi successive stabilite nel 1992, non è ancora completamente aperto al Mercato per le resistenze opposte in particolare dalla Grecia.

La liberalizzazione del cabotaggio e la necessità di contribuire al potenziamento del trasporto marittimo internazionale, hanno indotto la Comunità ad adottare misure in materia di concorrenza, di lotta contro le pratiche tariffarie sleali, di normalizzazione delle navi adibite al trasporto di sostanze pericolose e di condizioni sociali di lavoro. Sono anche state definite le condizioni di accesso alla professione.

In materia di sicurezza marittima, la Comunità elabora anche normative. Come per i settori dei trasporti stradali e su rotaia, il trasporto delle merci pericolose costituisce una delle preoccupazioni fondamentali. Inoltre, in seguito agli incidenti marittimi degli ultimi anni (naufragio del Herald of Free Enterprise, tragedia dell'Estonia), la Commissione ha presentato due proposte miranti a rafforzare la sicurezza dei passeggeri.

Nella sua comunicazione del 13 marzo 1996, approvata dal Consiglio il 13 dicembre dello stesso anno, la Commissione ricorda le tre priorità per lo sviluppo delle politiche marittime: la sicurezza, mantenere aperti i mercati e migliorare la competitività.

## **L'importanza delle relazioni internazionali**

Le relazioni internazionali sono una componente essenziale della strategia Europea. Il trasporto marittimo è un'attività su scala mondiale, ed è vitale avere regole eque applicabili a tutte le navi. Per questo l'UE ha deciso di garantire l'accesso ai mercati mondiali in condizione di equa competizione.

Un regolamento è stato adottato nel 1996 con misure per contrastare pratiche di concorrenza sleale fuori dall'Unione Europea e per coordinare un approccio

che rispondesse a pratiche discriminatorie attuate da paesi extra UE contro le navi battenti bandiere della UE.

Allo stesso tempo, il traffico tra gli Stati Membri dell'Unione è stato aperto anche a navi extra – UE, con l'eccezione del cabotaggio (traffico sulle coste dello stesso paese).

Da allora, l'UE ha cominciato a muoversi nelle istanze internazionali – particolarmente nell'ambito del WTO – per ottenere un mercato mondiale completamente liberalizzato.

Sono anche in corso negoziati con alcuni dei maggiori attori mondiali.

Nel 1997 la Commissione ha ottenuto mandato dal Consiglio per condurre negoziati su un accordo generale di accesso ai mercati con Cina ed India. A tali negoziati, soprattutto con la Cina, il candidato ha avuto occasione di partecipare attivamente.

La competenza in materia di relazioni esterne, nel campo dei trasporti marittimi è ripartita tra Commissione e Stati Membri. La Commissione conduce le proprie trattative tenendo informati gli Stati Membri. Nel corso dello stage il candidato ha partecipato, in rappresentanza della DG TREN a due diverse riunioni del Consiglio europeo dedicate proprio ai negoziati con Cina e India.

Gli Stati membri e la Commissione si consultano, in materia di trasporti marittimi, sui problemi trattati nell'ambito delle organizzazioni internazionali e sulle relazioni con paesi terzi, nonché sul negoziato, sulla conclusione e sul funzionamento degli accordi bilaterali o multilaterali. Tali consultazioni si svolgono a intervalli regolari.

Le consultazioni nell'ambito delle organizzazioni internazionali mirano a esaminare qualsiasi questione che possa suscitare problemi d'interesse comune, ed esaminare se sia opportuno coordinare l'azione degli Stati membri

in seno alle organizzazioni internazionali interessate, fino a prendere in considerazione qualsiasi altro orientamento utile.

Per quanto riguarda le relazioni con i paesi terzi, le consultazioni mirano a: riesaminare gli sviluppi in materia di trasporti marittimi, prendere in esame il negoziato, la conclusione e il funzionamento degli accordi bilaterali o multilaterali, esaminare i problemi che sorgono nei traffici con i paesi terzi e tra questi, quali le restrizioni all'accesso al mercato o un trattamento discriminatorio delle navi nei porti, esaminare qualsiasi altra questione che possa suscitare problemi d'interesse comune, prendere in considerazione un'azione adeguata per risolvere i problemi eventualmente sorti.

Ciascuno Stato membro informa gli altri Stati membri e la Commissione in merito ai vari sviluppi verificatisi nelle proprie relazioni con i paesi terzi in materia di trasporti marittimi e agli accordi conclusi in tale settore.

Uno Stato membro che intenda condurre negoziati con un paese terzo presenta alla Commissione (informando altresì gli altri Stati membri) una richiesta in cui espone i motivi dell'accordo che prevede di stipulare e ne indica gli obiettivi. Se la Commissione, previa consultazioni, stabilisce che le clausole dell'accordo previsto non sono contrarie alla politica comune dei trasporti marittimi, lo Stato membro che ha presentato la domanda può essere autorizzato a condurre i negoziati bilaterali con il paese terzo interessato. Se invece le disposizioni dell'accordo sono incompatibili con tale politica, la Commissione ne dà notifica allo Stato membro interessato, informa gli altri Stati membri e indica eventualmente le condizioni subordinatamente alle quali può essere autorizzato l'accordo. Lo Stato membro deve comunicare alla Commissione l'esito finale dei negoziati. Se la Commissione non formula obiezioni entro tre mesi dal ricevimento di tali risultati, lo Stato membro può firmare l'accordo in questione, altrimenti lo Stato Membro interessato deve riprendere i negoziati.

## **La Cooperazione Euromediterranea**



Le relazioni fra l'Unione europea e i paesi mediterranei sono governate dal "partenariato euromediterraneo", lanciato a Barcellona nel 1995 ("Il Processo di Barcellona"). Il partenariato comprende 12 paesi che si affacciano al Mediterraneo: l'Algeria, Cipro, l'Egitto, Israele, la Giordania, il Libano, Malta, il Marocco, l'Autorità palestinese, la Siria (Mashrak), la Tunisia (Magreb) e la Turchia (La Libia assiste con funzione di osservatore). Copre una vasta gamma di politiche. Le politiche dei trasporti e dell'energia rappresentano l'elemento fondamentale del partenariato per gli Stati membri dell'Unione e per i partner mediterranei, a causa tanto delle prospettive di realizzazione di una grande **zona di libero scambio** euromediterranea nel 2010 (uno dei principali obiettivi della Dichiarazione di Barcellona) che delle previsioni di un netto aumento della popolazione dei 12 partner mediterranei e della pressione che ciò eserciterà nei due settori cui si fa riferimento.

## **Il trasporto marittimo ed EuroMed**

I principali modi di trasporto dell'area sono quello aereo e marittimo. La ristrutturazione del settore è essenziale per attirare investimenti nella regione e permettere il buon funzionamento della zona euromediterranea di libero scambio in fase di realizzazione. Il forum euromediterraneo dei trasporti è il quadro per la realizzazione del mandato politico conferito a Barcellona. Tale mandato può essere riassunto in alcuni punti chiave: le infrastrutture, l'organizzazione delle operazioni di trasporto e la libertà di prestazione di servizi nel settore dei trasporti internazionali; la sicurezza e il rispetto dell'ambiente. La Commissione ha identificato a tal fine quattro settori prioritari: la riforma amministrativa, la definizione e la promozione di una rete transmediterranea di trasporto multimodale, i trasporti marittimi e aerei, il sistema globale di navigazione via satellite (Galileo).

a) **La riforma amministrativa** Ragioni istituzionali e normative provoca varie strozzature nel sistema dei trasporti (presenza eccessiva dello Stato, insufficiente concorrenza; ecc.). La Commissione identifica tre punti fondamentali per la riforma:

- ? adeguare il quadro istituzionale, legislativo e normativo;
- ? far convergere le norme (sociali, tecniche, ambientali, di sicurezza, ecc.);
- ? migliorare l'interfaccia dei servizi di trasporto con le dogane, la polizia dell'immigrazione, il settore bancario e quello assicurativo.

b) **Una rete transmediterranea di trasporto multimodale.** Le caratteristiche di una tale rete sono:

- ? la definizione di uno schema di trasporto multimodale per via aerea-marittima, che dovrà essere completata, in un secondo tempo, dai collegamenti terrestri (sarà primordiale il collegamento dei porti con il retroterra);
- ? l'interconnessione con le reti transeuropee di trasporto (RTE);
- ? una dimensione sud-sud.

Sarà condotta una profonda riflessione sul finanziamento delle infrastrutture; si pensa ad un partenariato pubblico-privato che potrebbe far intervenire fondi MEDA (strumento finanziario del partenariato euromediterraneo) per studi di fattibilità e lavori preparatori. Lo sviluppo delle infrastrutture deve tener conto dell'impatto ambientale nella prospettiva dello sviluppo sostenibile.

c) **Trasporti marittimi** Sono state identificate come prioritarie le aree della sicurezza, il trasporto marittimo a corto raggio, il ravvicinamento delle politiche di trasporto a livello euromediterraneo.

La comunicazione prevede di avviare un dibattito sull'incremento della sicurezza per il trasporto marittimo, in particolare per il trasporto di merci pericolose e di passeggeri. Le recenti catastrofi (Erika, Ievoli, Sun) hanno evidenziato l'importanza della sicurezza marittima e in particolare dei trasporti di petrolio e sostanze chimiche. Simili catastrofi sono particolarmente gravi nel Mediterraneo, trattandosi di un mare chiuso.

Anche nei trasporti aerei è necessario aumentare la sicurezza. Si potrebbe prevedere una stretta collaborazione con l'Unione europea e con i paesi

candidati, per fornire un'assistenza generale, e segnatamente tecnica, ai paesi del Mediterraneo.

Il trasporto marittimo a corto raggio ha importanza strategica nel Mediterraneo, a causa della configurazione di tale area in termini di distanze e della mancanza di vie terrestri praticabili. È necessario rendere tale modo di trasporto più attraente, intervenendo sugli aspetti tecnici, amministrativi e normativi collegati al trasporto marittimo a corto raggio, in particolare per quanto concerne i porti.

Il ravvicinamento delle politiche di trasporto aereo è un settore cruciale, considerata la posta in gioco in materia di turismo nella regione. Il settore dovrebbe essere liberalizzato e a tal fine sarebbe necessario avviare discussioni fra l'Unione e i partner mediterranei.

d) **Sistema globale di navigazione via satellite (Galileo)** Galileo è, il programma dell'Unione europea inteso a elaborare un sistema europeo di navigazione via satellite a livello globale. L'estensione di tale sistema all'area mediterranea è uno strumento essenziale per dare il via ad una rete transmediterranea di trasporti e ottenere la coesione dei sistemi di trasporto su scala regionale e mondiale.