

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

##### SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e gli Stati membri, da una parte, e gli Stati Uniti d'America, dall'altra, con allegati, fatto a Bruxelles il 25 aprile 2007 e a Washington il 30 aprile 2007. C. 2721 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (*Esame e conclusione – Parere favorevole*) ..... 103

##### INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano.

Audizione di rappresentanti di Air France KLM (*Svolgimento e conclusione*) ..... 106

##### SEDE CONSULTIVA

*Martedì 13 ottobre 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Bartolomeo Giachino.*

##### La seduta comincia alle 13.50.

**Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e gli Stati membri, da una parte, e gli Stati Uniti d'America, dall'altra, con allegati, fatto a Bruxelles il 25 aprile 2007 e a Washington il 30 aprile 2007.**

**C. 2721 Governo, approvato dal Senato.**

(Parere alla III Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Giacomo TERRANOVA (PdL), *relatore*, avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere sul disegno di legge di ratifica dell'Accordo sul tra-

sporto aereo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America, concluso il 30 aprile 2007. Sottolinea che tale Accordo costituisce un significativo superamento della precedente dimensione bilaterale nel campo degli accordi sui servizi aerei, poiché mira a realizzare in prospettiva un mercato unico transatlantico del trasporto aereo. Fa presente infatti, che, oltre ad aprire gradualmente i rispettivi mercati del trasporto aereo, la cui dimensione attualmente rappresenta il 60 per cento del traffico aereo mondiale, esso prevede l'allineamento delle relazioni tra gli Stati Uniti d'America e i vari Stati membri della UE nel settore aereo ad alcuni elementi di base della legislazione comunitaria, come la sicurezza dei voli, la tutela della concorrenza, la gestione del traffico aereo, la tutela dei consumatori e dell'ambiente. Evidenzia quindi che l'Accordo risponde, innanzitutto, all'esigenza di armonizzare con il diritto comunitario le relazioni fra gli USA e gli Stati membri nel settore dell'aviazione dopo che la Corte di giustizia delle Comunità europee, con una serie di sentenze del novembre 2002, aveva

statuito che numerosi Accordi bilaterali erano incompatibili con il diritto comunitario.

In particolare ricorda che con la sentenza del 5 novembre 2002, la Corte ha stabilito che le « clausole di nazionalità » dedotte in accordi internazionali, qualora restringano i diritti internazionali di traffico ai soli vettori di un determinato Paese, sono in contrasto con il Trattato CE; nella stessa sentenza, la Corte ha confermato il principio in base al quale quando la UE abbia adottato norme comuni che riguardino società di Paesi terzi, la Comunità acquista parallelamente la necessaria competenza sul piano internazionale; pertanto, in materia di aviazione civile, gli Stati membri non possono più assumere impegni nei confronti di altri Paesi, in quanto rischierebbero di innescare un conflitto tra gli impegni da essi sottoscritti e gli obblighi imposti dal diritto comunitario.

Rileva che l'Accordo, in sintesi, permetterà a ciascuna compagnia aerea comunitaria e degli USA di volare da ogni città dell'Unione europea verso ogni città negli Stati Uniti d'America e viceversa; di operare senza restrizioni sul numero dei voli, aeromobili usati, o rotte scelte, comprese quelle verso i Paesi terzi; di definire liberamente le tariffe applicabili; di promuovere accordi di collaborazione tra compagnie, inclusi gli accordi di condivisione del volo (*code-sharing*) e di noleggio con equipaggio (*wet-leasing*).

Sottolinea, inoltre, che tale Accordo favorisce la cooperazione fra autorità competenti dell'Unione europea e degli Stati Uniti soprattutto nel settore della sicurezza aerea (sia per quanto concerne gli aspetti di *safety* che di *security*), in tema di concorrenza, aiuti pubblici, ambiente, protezione del consumatore ed aspetti sociali.

Osserva che l'Accordo si compone di un preambolo, 26 articoli e 5 allegati. Passando all'illustrazione delle disposizioni, rileva che già nelle premesse sono contenuti i punti principali che hanno ispirato la stipula dell'Accordo, il cui articolo 1 procede a una serie di definizioni, tra le quali spicca quella di « convenzione » —

che si riferisce alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944 —, nonché la precisa delimitazione di concetti quali quelli di prezzo e di onere di uso. L'articolo 2 riporta una clausola generale per la quale le Parti assicureranno alle compagnie aeree europee e statunitensi « eque e pari opportunità di competere » nell'ambito dei trasporti aerei disciplinati nell'Accordo in esame. L'articolo 3 concerne i diritti di traffico e stabilisce le possibilità operative concesse ai sensi dell'Accordo ai vettori di una Parte con riferimento al territorio dell'altra Parte. In particolare, le compagnie europee potranno effettuare voli per gli Stati Uniti da qualunque scalo dell'Europa comunitaria, anche posto al di fuori del loro territorio nazionale. In nessun caso, comunque, i vettori europei negli Stati Uniti d'America e quelli americani nel territorio dell'Unione europea potranno effettuare servizio di mero trasporto interno. In base all'articolo 4 le autorità competenti di una Parte contraente rilasciano celermente al vettore aereo dell'altra Parte contraente che ne abbia fatto richiesta le autorizzazioni previste, subordinatamente a una serie di condizioni, che si possono riassumere essenzialmente nell'appartenenza effettiva della proprietà prevalente del vettore che ha richiesto l'autorizzazione al territorio di una delle Parti contraenti l'Accordo in esame, nonché nella compatibilità del vettore medesimo con le leggi e i regolamenti dello Stato che rilascia le autorizzazioni, e, infine, nell'applicazione da parte del vettore interessato delle disposizioni sulla sicurezza del volo e sulla protezione contro atti di interferenza illecita a bordo degli aerei. L'articolo 5 riguarda i casi di revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni di esercizio, che interviene essenzialmente per difetto dei requisiti stabiliti dall'articolo 4. In materia di proprietà, investimenti e controllo societario, l'articolo 6 precisa che le decisioni delle Parti si informeranno a quanto disposto dall'Allegato 4, anche in deroga a eventuali altre disposizioni dell'Accordo in esame. In base al successivo articolo 7 vige l'ob-

bligio di osservanza delle disposizioni nel territorio di ciascuna delle Parti contraenti l'Accordo: tale obbligo riguarda tanto i vettori e le operazioni di volo, quanto i passeggeri e gli equipaggi, come anche, con riferimento alle merci, gli spedizionieri. In base all'articolo 8, concernente specificamente la sicurezza aerea, le Parti si impegnano a riconoscere gli attestati di navigabilità, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciate dalle competenti autorità dell'altra Parte, purché soddisfino almeno i requisiti minimi previsti dalla Convenzione di Chicago del 1944. Sono previste procedure di consultazione tra le Parti in relazione a problemi relativi alla sicurezza dei servizi aerei, e comunque la possibilità di revoca dei permessi in difetto dei requisiti. L'articolo 9 riguarda la protezione dell'aviazione civile da ogni forma di minaccia, prevedendo che le Parti si debbano conformare alle norme per la protezione dell'aviazione civile raccomandate dall'organizzazione internazionale competente, ovvero l'*International Civil Aviation Organization* (ICAO), ed allegate alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale. Gli articoli da 10 a 13 recano norme in materia fiscale e di rapporti commerciali. L'articolo 14 esclude la possibilità di concedere sovvenzioni e aiuti pubblici, in quanto distorsive della concorrenza. Gli articoli da 15 a 17 recano l'impegno delle Parti al rispetto delle norme ambientali. L'articolo 18 istituisce un comitato misto per la gestione e attuazione dell'Accordo. L'articolo 19 è dedicato alla risoluzione delle controversie. In materia di concorrenza le Parti enunciano, all'articolo 20, alcuni obiettivi di cooperazione a vantaggio di un mercato transatlantico sempre più aperto. L'articolo 21 prevede che, al fine di progredire nella realizzazione in un mercato transatlantico del trasporto aereo sempre più aperto e integrato, le Parti, entro i 60 giorni successivi alla data di inizio dell'applicazione provvisoria dell'Accordo (fissata per il 30 marzo 2008), diano inizio a negoziati incentrati su alcuni punti prioritari, tra i quali figurano l'ulteriore liberalizzazione dei diritti di traffico, possibilità aggiuntive per gli investimenti stra-

nieri, gli effetti delle misure di tutela ambientale e dei vincoli infrastrutturali sull'esercizio dei diritti di traffico, l'ulteriore accesso ai trasporti aerei finanziati dallo Stato, la fornitura di aeromobili con equipaggio. L'articolo 22 riguarda il rapporto dell'Accordo in esame con gli Accordi bilaterali nella stessa materia in vigore tra Stati membri della UE e Stati Uniti, mentre gli ultimi articoli (da 23 a 26) contengono le clausole finali.

Rileva che l'articolo 25 prevede l'applicazione in via provvisoria dell'Accordo – anticipatamente rispetto alla ratifica degli Stati membri – dalla data del 30 marzo 2008, con effetto sui soli aspetti tecnico-operativi dell'Accordo stesso, ossia rotte, compagnie, tipi di aereo e di servizi. Fa presente che l'applicazione in via provvisoria, come evidenziato nella relazione illustrativa del provvedimento, risponde all'esigenza di far fronte alla rapida evoluzione tecnica ed economica del settore e permette di non ritardare ulteriormente l'applicazione dell'Accordo nei confronti dei Paesi terzi e di consentire il tempestivo adeguamento al nuovo regime da parte degli operatori commerciali comunitari.

Quanto agli Allegati, ricorda che il primo riguarda gli accordi bilaterali tra gli Stati membri e gli Stati Uniti che saranno sostituiti dal presente Accordo e le deroghe all'Accordo da parte di alcuni Stati membri; il secondo è relativo alla cooperazione in materia di concorrenza nel settore del trasporto aereo; l'Allegato 3 è relativo al trasporto a carico del Governo degli Stati Uniti; l'Allegato 4 riguarda questioni aggiuntive di proprietà, investimenti e controllo delle compagnie aeree; l'Allegato 5 tratta dell'affiliazione commerciale e dell'impiego del marchio.

In conclusione ribadisce che si tratta di un Accordo fortemente innovativo, in grado di fornire ai servizi aerei transatlantici un'unica base economica e giuridica e di realizzare un più ampio grado di liberalizzazione, permettendo alle compagnie aeree europee e statunitensi di offrire, negli Stati Uniti e in tutti gli Stati membri dell'Unione europea i servizi di trasporto

aereo senza alcuna restrizione, con prevedibili rilevanti vantaggi per i consumatori.

Propone pertanto che la Commissione esprima parere favorevole alla ratifica dell'Accordo in esame.

Aurelio Salvatore MISITI (IdV) esprime condivisione sul provvedimento in titolo, che rileva essere già efficace dal mese di marzo del 2008. Chiede chiarimenti al relatore in merito all'Allegato 3.

Giacomo TERRANOVA (PdL), *relatore*, rileva che l'Allegato 3 prevede che le compagnie aeree comunitarie abbiano il diritto di trasportare passeggeri e merci su voli regolari e *charter* per i quali un dipartimento, un'agenzia o un ente civile del governo degli Stati Uniti, ottenga il trasporto per proprio conto o in esecuzione di un accordo in base al quale il pagamento sia effettuato dal Governo o con fondi messi a disposizione del Governo o fornisca il trasporto verso o per conto di un Paese straniero o un'organizzazione internazionale o di altro tipo senza rimborso, purché il trasporto sia effettuato tra qualsiasi punto degli Stati Uniti e qualsiasi punto in uno Stato membro, eccetto – soltanto per quanto riguarda i passeggeri – tra punti per il quali sia valida una tariffa contrattuale per coppia di città, o tra due qualsiasi punti al di fuori degli Stati Uniti. Fa presente che l'Allegato 3 non si applica al trasporto ottenuto o finanziato dal segretario alla difesa o dal segretario di un dipartimento militare.

Aurelio Salvatore MISITI (IdV) sottolinea che quanto riportato dall'Allegato 3 non si applica in condizioni di reciprocità tra Stati Uniti e Stati membri dell'Unione europea. Evidenzia che questo costituisce una disparità di trattamento tra le Parti dell'Accordo, con possibili effetti discriminatori per gli Stati membri dell'Unione.

Giacomo TERRANOVA (PdL), *relatore*, osserva che l'Allegato 3 risponde all'esi-

genza posta da una delle due Parti firmatarie dell'Accordo.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime l'assenso del Governo sulla proposta di parere favorevole del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

**La seduta termina alle 14.05.**

#### INDAGINE CONOSCITIVA

*Martedì 13 ottobre 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.*

**La seduta comincia alle 14.05.**

**Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano.**

**Audizione di rappresentanti di Air France KLM.**

*(Svolgimento e conclusione).*

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori sarà assicurata, oltre che mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Francis RICHARD, *direttore generale di Air France KLM per l'Italia*, Jacques BRESSIER, *capo scalo regionale di Air France KLM per l'Italia*, e Antonio BENENATI, *direttore finanziario di Air France per l'Italia*, svolgono una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono per porre quesiti e formulare osservazioni i deputati Aurelio Salvatore MISITI (IdV), Settimo NIZZI (PdL), Giacomo TERRANOVA (PdL), Marco DESIDERATI (LNP) e Alessandro MONTAGNOLI (LNP).

Francis RICHARD, *direttore generale di Air France KLM per l'Italia*, risponde ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ringrazia i rappresentanti di Air France KLM per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 14.50.**

---

*N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.*