

I COMMISSIONE PERMANENTE

(Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni)

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	4
COMITATO PERMANENTE PER I PARERI:	
Delega al Governo per la riforma delle discipline della crisi di impresa e dell'insolvenza. C. 3671-bis-A Governo ed abb. (Parere all'Assemblea) (<i>Esame e conclusione – Parere</i>) ...	4
Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi: <i>a)</i> Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Governo dello Stato d'Israele, dall'altro, fatto a Lussemburgo il 10 giugno 2013; <i>b)</i> Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e la Repubblica moldova, fatto a Bruxelles il 26 giugno 2012; <i>c)</i> Accordo sui trasporti aerei fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, gli Stati Uniti d'America, d'altro lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato, con Allegato, fatto a Lussemburgo e Oslo il 16 e il 21 giugno 2011, e Accordo addizionale fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato, riguardante l'applicazione dell'Accordo sui trasporti aerei fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, gli Stati Uniti d'America, d'altro lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato, fatto a Lussemburgo e Oslo il 16 e il 21 giugno 2011. C. 2714 Governo (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	5
ALLEGATO (<i>Parere approvato</i>)	14
ERRATA CORRIGE	12

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Martedì 31 gennaio 2017.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 12.50 alle 13.05.

COMITATO PERMANENTE PER I PARERI

Martedì 31 gennaio 2017. — Presidenza del presidente Alessandro NACCARATO.

La seduta comincia alle 13.05.

Delega al Governo per la riforma delle discipline della crisi di impresa e dell'insolvenza. C. 3671-bis-A Governo ed abb.

(Parere all'Assemblea).

(*Esame e conclusione – Parere*).

Il Comitato inizia l'esame degli emendamenti.

Enzo LATTUCA (PD), *relatore*, rileva che gli emendamenti contenuti nel fascicolo n. 1 non presentano profili critici per quanto attiene al rispetto del riparto di competenze legislative di cui all'articolo 117 della Costituzione e propone pertanto di esprimere su di essi il parere di nulla osta.

Nessuno chiedendo di intervenire, il Comitato approva la proposta di parere del relatore.

Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi: *a)* Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Governo dello Stato d'Israele, dall'altro, fatto a Lussemburgo il 10 giugno 2013; *b)* Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e la Repubblica moldova, fatto a Bruxelles il 26 giugno 2012; *c)* Accordo sui trasporti aerei fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, gli Stati Uniti d'America, dall'altro lato, l'Islanda, dall'altro lato, e il Regno di Norvegia, dall'altro lato, con Allegato, fatto a Lussemburgo e Oslo il 16 e il 21 giugno 2011, e Accordo addizionale fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, l'Islanda, dall'altro lato, e il Regno di Norvegia, dall'altro lato, riguardante l'applicazione dell'Accordo sui trasporti aerei fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, gli Stati Uniti d'America, dall'altro lato, l'Islanda, dall'altro lato, e il Regno di Norvegia, dall'altro lato, fatto a Lussemburgo e Oslo il 16 e il 21 giugno 2011.

C. 2714 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

Il Comitato inizia l'esame del provvedimento.

Alessandro NACCARATO, *presidente*, in sostituzione della relatrice impossibilitata a partecipare alla seduta, osserva che il disegno di legge in esame riguarda la ratifica e l'esecuzione di diversi accordi internazionali.

Quanto all'Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Governo dello Stato d'Israele, dall'altro, fatto a Lussemburgo il 10 giugno 2013, occorre rilevare che l'intesa risponde all'esigenza di liberalizzare l'accesso al mercato, di creare nuove opportunità di investimento per gli Stati membri e di garantire pari diritti e opportunità ai vettori aerei sia dell'Unione europea sia israeliani. L'entrata in vigore dell'Accordo, destinato

a sostituire gli accordi bilaterali esistenti e attualmente in vigore tra gli Stati membri dell'Unione europea e lo Stato d'Israele, contribuirà ad agevolare, come si sottolinea nella relazione illustrativa che accompagna il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica, i necessari processi di fusione e di consolidamento di soggetti imprenditoriali dell'Unione in grado di confrontarsi con le dinamiche di mercato mondiali. La finalità dell'Accordo è rappresentata dall'istituzione di uno spazio aereo liberalizzato tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e lo Stato d'Israele, nel cui ambito i vettori di entrambe le Parti potranno stabilirsi liberamente, fornire liberamente i loro servizi sulla base dei principi commerciali, competere su base equa e paritaria nonché essere soggetti a condizioni regolamentari equivalenti e armonizzate.

Con riferimento al contenuto, l'accordo si compone di 30 articoli e sei allegati. L'articolo 1 reca le definizioni. L'articolo 2, che concerne i diritti di traffico, definisce i diritti di sorvolo e di scalo tecnico nonché altri diritti di traffico previsti nell'Accordo e necessari alla concreta operatività e all'esercizio delle rotte, meglio specificati negli Allegati I e II, recanti, rispettivamente, Servizi concordati e rotte specificate e Disposizioni transitorie. Con l'articolo 3 vengono indicati i requisiti che ciascun vettore aereo di una delle Parti contraenti deve soddisfare, una volta inoltrata la domanda per le autorizzazioni di esercizio alle competenti autorità dell'altra parte, per la concessione delle opportune autorizzazioni. L'articolo 3-bis prevede d'altronde che, previo ricevimento della richiesta di autorizzazione di un vettore aereo appartenente ad uno degli Stati contraenti, le autorità della parte contraente richiesta riconoscono le decisioni regolamentari sull'idoneità e sulla nazionalità adottate dalle autorità competenti dello Stato del vettore richiedente, come se tali decisioni fossero state adottate dalle proprie autorità competenti, ad eccezione dei certificati, licenze e disposizioni in materia di sicurezza o di copertura assicurativa. Con l'articolo 4 vengono definiti i casi in cui le autorità competenti di

ciascuna Parte hanno il diritto di rifiutare, revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio, o sospendere o limitare in un altro modo l'esercizio di un vettore aereo appartenente all'altra Parte. Le misure circa la proprietà della partecipazione di maggioranza o il controllo effettivo di un vettore aereo israeliano da parte di uno Stato membro dell'Unione europea o dei suoi cittadini, o di un vettore aereo dell'Unione europea da parte di Israele o dei suoi cittadini sono indicate dall'articolo 5. Con l'articolo 6 viene definito il regime di applicabilità delle leggi, regolamenti e direttive amministrative delle rispettive Parti contraenti in materia di dogana, immigrazione, passaporti e sanità. L'articolo 7 procede alla definizione degli obiettivi e le condizioni di concorrenza per la fornitura dei servizi aerei delle due Parti contraenti. I diritti di ciascuna Parte contraente in riferimento alle opportunità commerciali dei rappresentanti dei vettori aerei sono indicati dall'articolo 8. L'articolo 9 disciplina il regime e i casi di esenzioni doganali e fiscali relativamente al carburante, provviste di bordo, pezzi di ricambio e lubrificanti necessari per garantire l'operatività dei servizi svolti dai vettori designati dalle Parti contraenti. La disciplina degli oneri di uso che le autorità o gli enti competenti di ciascuna Parte contraente impongono, eventualmente, per la riscossione ai vettori aerei dell'altra Parte per l'utilizzo dei servizi di controllo del traffico aereo e della navigazione aerea, di aeroporti e di infrastrutture e dei servizi per la sicurezza della navigazione aerea, è dettata dall'articolo 10. Ai sensi dell'articolo 11 le parti consentono ai vettori aerei di fissare liberamente i prezzi sulla base di una libera ed equa concorrenza. L'articolo 12 stabilisce che le parti si scambino dati statistici richiesti dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali e, su richiesta, altre informazioni statistiche disponibili utili per l'esame dell'andamento dei servizi aerei. L'articolo 13, che dispone in tema di sicurezza aerea, definisce le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in ma-

teria di sicurezza aerea specificata nel dettaglio nell'Allegato IV (Norme applicabili all'aviazione civile), parte A, dell'Accordo. Con l'articolo 14 (Protezione della navigazione aerea) si indicano le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di protezione della navigazione aerea dell'Unione europea specificata nell'Allegato VI dell'Accordo. Ai sensi dell'articolo 15 le Parti cooperano nel settore della gestione del traffico aereo, conformandosi agli standard individuati nell'Allegato IV, parte B, sezione B dell'Accordo, al fine di estendere il « cielo unico europeo » allo Stato d'Israele e di rafforzare così le norme di sicurezza attuali e l'efficacia globale delle norme che disciplinano il traffico aereo generale in Europa, di ottimizzare la capacità, di ridurre al minimo i ritardi. Le Parti riconoscono, conformandosi agli standard individuati nell'Allegato IV, parte C, dell'Accordo, l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di definizione e di attuazione della politica dell'aviazione e riconoscono la necessità di adottare misure efficaci a livello mondiale, nazionale e locale per ridurre al minimo gli impatti dell'aviazione civile sull'ambiente (articolo 16). Con l'articolo 17 le parti riconoscono gli obblighi assunti con la Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 – ratificata dall'Italia con legge 10 gennaio 2004, n. 12 – in ordine alla responsabilità del vettore aereo, garantendo nelle rispettive legislazioni come minimo il livello delle norme e dei requisiti regolamentari elencati nell'allegato IV, parte D. In materia di diritti dei consumatori e di protezione dei dati personali (articolo 18) le parti si impegnano ad assicurare nelle rispettive legislazioni e procedure perlomeno il livello garantito dalle norme e dai requisiti regolamentari di cui all'allegato IV, parte E. Per quanto concerne i sistemi telematici di prenotazione (articolo 19) è previsto il trattamento nazionale a favore dei vettori aerei e delle agenzie di viaggio dell'altra parte contraente. Quanto agli aspetti sociali (articolo 20) le parti assicurano almeno il livello delle norme e dei requisiti regolamentari di cui all'allegato

IV, parte F. Con l'articolo 21 le parti assumono piena responsabilità nel proprio territorio per la corretta attuazione dell'accordo, e più specificamente delle norme e dei requisiti regolamentari contenuti nell'allegato IV. L'articolo 22 dispone l'istituzione di un Comitato misto, composto da rappresentanti delle parti, responsabile dell'amministrazione e della corretta attuazione dell'Accordo. Le decisioni del Comitato, che si riunisce in funzione delle esigenze a richiesta di una parte contraente – ma comunque almeno una volta all'anno – sono adottate consensualmente e vincolanti per le parti. Le eventuali controversie in materia di interpretazione o di applicazione dell'Accordo saranno risolte in primo luogo mediante consultazioni formali in sede di Consiglio di associazione – organismo istituito dal citato Accordo euromediterraneo di associazione UE-Israele –, e in caso di mancata risoluzione in tale sede, attraverso una procedura di arbitrato definita dall'articolo 23. A norma dell'articolo 24 le Parti adottano tutte le misure, di portata generale o specifica, necessarie per l'adempimento dei loro obblighi a norma dell'Accordo, assicurando la realizzazione degli obiettivi da esso fissati. Le Parti si impegnano a condurre un dialogo permanente volto a garantire la conformità dell'Accordo con il processo di Barcellona e si prefiggono l'obiettivo ultimo di costituire uno spazio aereo euromediterraneo comune (articolo 25). L'articolo 26 che detta disposizioni in materia di relazioni con altri accordi stabilisce, in particolare, che le disposizioni dell'Accordo in esame prevalgono sulle disposizioni in materia contenute negli accordi bilaterali vigenti fra Israele e gli Stati membri dell'Unione europea. È tuttavia autorizzato l'esercizio dei diritti di traffico esistenti scaturiti da tali accordi bilaterali e non coperti dall'Accordo orizzontale, a condizione che non vengano effettuate discriminazioni. Con l'articolo 27 viene definita la procedura nel caso in cui una delle Parti intenda modificare le disposizioni dell'Accordo. Ai sensi dell'articolo 28 l'Accordo è concluso a tempo indeterminato. Ciascuna

Parte può in qualsiasi momento dare preavviso scritto, tramite i canali diplomatici, all'altra Parte di denuncia dell'Accordo. Tale preavviso deve essere comunicato simultaneamente all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO). L'articolo 29 dispone la registrazione dell'Accordo e di tutte le modifiche presso l'ICAO e presso il Segretariato delle Nazioni Unite. L'articolo 30, infine, fissa l'entrata in vigore dell'Accordo un mese dopo la data dello scambio dell'ultima nota diplomatica fra le Parti; è convenuto che l'accordo sia applicabile, in via provvisoria e in conformità alle legislazioni delle parti, dalla data della firma.

Quanto all'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e la Moldova, concluso il 26 giugno 2012, valgono pienamente le considerazioni generali già formulate con riguardo all'accordo UE-Israele sul trasporto aereo. Con riferimento al contenuto, l'Accordo si compone di 29 articoli e quattro Allegati: anche in questo caso le disposizioni corrispondono in massima parte a quelle già illustrate nell'esame dell'accordo UE-Israele.

Per quanto concerne l'Accordo, fatto a Lussemburgo e Oslo il 16 e 21 giugno 2011, tra l'Unione europea, gli Stati Uniti, l'Islanda e la Norvegia, nonché l'accordo addizionale tra l'Unione europea, l'Islanda e la Norvegia riguardante l'applicazione del primo accordo, l'insieme di tali strumenti è volto ad estendere all'Islanda e alla Norvegia, cui già si applica l'accordo sui trasporti aerei tra Stati Uniti e Unione europea del 2007, anche la versione di detto accordo come modificata dal protocollo del 24 giugno 2010.

L'accordo del 16 e 21 giugno 2011 tra l'Unione europea, gli Stati Uniti, l'Islanda e la Norvegia consta di sei articoli e di un allegato relativo a specifiche previsioni concernenti l'Islanda e Norvegia. Dopo una serie di definizioni riportate all'articolo 1, l'articolo 2 prevede l'applicazione a tutte le parti dell'accordo in esame delle disposizioni dell'accordo USA-UE del 2007 come modificato dal protocollo del 2010: all'applicazione integrale fa tuttavia eccezione quanto previsto dall'allegato all'ac-

cordo in esame, nel quale si tiene conto della particolare situazione di Norvegia e Islanda, e sono parti dell'Accordo sullo spazio economico europeo (SEE) e dello spazio aereo comune europeo, ma non sono Stati membri dell'Unione europea. L'articolo 3 prevede le modalità con cui le parti dell'accordo in esame possono denunciare lo stesso o porre fine alla sua applicazione provvisoria. In base all'articolo 4 l'accordo in esame e tutti gli eventuali emendamenti dovranno essere registrati presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO). Anche per l'accordo in esame (articolo 5) si conviene sulla possibilità della sua applicazione in via provvisoria a decorrere dalla data della firma, per quanto consentito dal diritto nazionale delle varie parti. L'articolo 6, infine, prevede le modalità per l'entrata in vigore dell'accordo in esame.

L'accordo addizionale tra Unione europea, Islanda e Norvegia si compone di nove articoli: in 5 particolare, l'articolo 2 include l'Islanda e la Norvegia tra i soggetti cui spetta la decisione di sospensione dei diritti di traffico ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 5 dell'accordo UE-USA del 2007 come modificato dal protocollo del 2010. L'articolo 3 definisce la partecipazione dell'Islanda e della Norvegia al comitato misto. L'articolo 4 consente alla Commissione europea di coinvolgere e rappresentare l'Islanda e la Norvegia nelle procedure di arbitrato previste dall'articolo 19 dell'accordo come modificato dal protocollo. L'articolo 5 dispone in ordine alla materia dello scambio di informazioni tra Islanda, Norvegia e Commissione europea sul rifiuto, la revoca, la sospensione o la limitazione di autorizzazioni rilasciate alle compagnie americane. L'articolo 6 consente anche all'Islanda e alla Norvegia di sottoporre alla Commissione europea i profili potenzialmente anticoncorrenziali di aiuti pubblici o sussidi erogati da un soggetto pubblico nel territorio degli Stati Uniti d'America. Ciascuna Parte dell'accordo addizionale in esame (articolo 7) può denunciarlo o interromperne l'applicazione provvisoria, che peraltro consegue

anche all'eventuale denuncia o interruzione dell'applicazione provvisoria dell'accordo UE-USA-Norvegia-Islanda. Le parti concordano (articolo 8) sull'applicazione provvisoria dell'accordo addizionale dalla data della sua firma o da altra data determinata, da attuare nella misura consentita dal diritto nazionale delle parti. L'articolo 9, infine, stabilisce le modalità di entrata in vigore dell'accordo addizionale.

L'Accordo sul trasporto aereo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America, concluso il 30 aprile 2007, costituisce un significativo superamento della precedente – e tuttora vigente – dimensione bilaterale nel campo degli accordi sui servizi aerei. Infatti, oltre ad aprire gradualmente i rispettivi mercati del trasporto aereo – realizzando in prospettiva un mercato unico transatlantico del trasporto aereo –, esso prevede l'allineamento delle relazioni tra gli USA 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. In tal modo viene inoltre risolto il problema dell'incompatibilità con la pertinente normativa comunitaria di alcuni degli accordi bilaterali con gli USA tuttora in vigore, a suo tempo rilevata dalla Corte di giustizia UE. Va segnalato che l'Accordo in oggetto appartiene alla categoria degli accordi cosiddetti « misti », in quanto esso, oltre alle disposizioni più strettamente economico-commerciali, da tempo delegate alla Comunità europea, contiene anche ulteriori previsioni di competenza del diritto interno degli Stati membri, dei quali pertanto è necessaria la ratifica. Considerata la durata delle procedure di ratifica necessarie per il perfezionamento degli Accordi misti, è prassi che la Comunità europea concluda contestualmente i cosiddetti Accordi interlocutori (o interinali), che contengono le disposizioni commerciali e dai quali vengono scorporate le parti politiche che comportano le ratifiche da parte dei singoli Stati membri nonché il parere conforme del

Parlamento europeo. Nel caso dell'Accordo in esame, tuttavia, invece di un separato accordo interinale, l'articolo 25 ne ha previsto l'applicazione in via provvisoria dalla data del 30 marzo 2008; peraltro l'applicazione provvisoria è relativa ai soli aspetti tecnico-operativi. L'Accordo in oggetto si compone di un preambolo, 26 articoli e 5 allegati. 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. 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 nessun caso, comunque, i vettori europei negli USA 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, di cui rispettivamente agli articoli 8 e 9 dell'Accordo in esame. Il disposto dell'articolo 5 è strettamente correlato al precedente articolo, poiché riguarda i casi di revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni di esercizio, che interviene essenzialmente per difetto dei requisiti stabiliti dall'articolo 4,

ivi comprese le disposizioni sulla sicurezza e sulla protezione dell'aviazione civile di cui ai già richiamati articoli 8 e 9 dell'Accordo in esame. Va tuttavia rilevato che le misure previste dall'articolo 5 in commento possono essere adottate solo dopo consultazione con le competenti autorità dell'altra Parte contraente, eccezion fatta per i provvedimenti immediatamente indispensabili per impedire ulteriori violazioni. In materia di proprietà, investimenti e controllo societario le decisioni delle Parti di informeranno a quanto disposto dall'Allegato 4, anche in deroga a eventuali altre disposizioni dell'Accordo in esame (articolo 6). L'Allegato 4 contiene previsioni aggiuntive in materia di proprietà, investimenti e controllo: in particolare vengono fissati precisi limiti alla proprietà di azioni di una compagnia aerea di una Parte, detenute da cittadini dell'altra parte contraente. Inoltre, si dispone in ordine all'eventuale proprietà e controllo di compagnie aeree di Paesi terzi nelle mani di cittadini di una delle Parti. In base al successivo articolo 7 vige l'obbligo di osservanza delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative 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. Particolarmente rilevanti risultano gli obblighi in capo a passeggeri ed equipaggi in relazione alle normative sull'immigrazione e sulle misure sanitarie. 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. Particolare rilievo assume l'articolo 9, il cui comma 1 richiama tutta una serie di convenzioni internazionali in materia, mentre la re-

stante parte dell'articolo riguarda la cooperazione tra le Parti al fine di un'efficace protezione dell'aviazione civile da ogni forma di minaccia. Il capitolo delle opportunità commerciali è affrontato nell'articolo 10, in base al quale i vettori di ciascuna delle Parti hanno il diritto di istituire uffici sul territorio dell'altra Parte per promuovere e vendere servizi di trasporto aereo e attività collegate, come anche di inviare sul territorio dell'altra Parte personale commerciale, tecnico e di ogni altra categoria necessaria alle attività da porre in essere. L'articolo 11 disciplina la materia delle esenzioni fiscali e daziarie su carburanti, lubrificanti, materiali di consumo, provviste di bordo, pezzi di ricambio, che siano necessari per la effettiva operatività dei servizi aerei. Gli articoli 12 e 13, rispettivamente, vietano a una Parte di imporre ai vettori dell'altra Parte oneri d'uso superiori a quelli imposti ad altri vettori aerei impegnati in analoghi servizi internazionali; prevedendo altresì la libertà di fissazione delle tariffe per i servizi di trasporto aereo svolti ai sensi dell'Accordo in esame; rimangono comunque soggette alla normativa comunitaria le tariffe relative ai trasporti che non esulano dal territorio della UE. Assai rilevante è quanto previsto dall'articolo 14 in materia di sovvenzioni e aiuti pubblici, che in linea generale vanno escluse in quanto distorsive della concorrenza e dannose per l'obiettivo della liberalizzazione dello spazio aereo comune. Quando si ritenga che una sovvenzione erogata o in preparazione leda gli interessi di una Parte, quest'ultima ne informa preventivamente la controparte, potendo inoltre investire della questione il comitato misto di cui all'articolo 18. Gli articoli 15-17 riportano l'impegno delle Parti nei campi, rispettivamente, della protezione dell'ambiente – ove si osserveranno le norme ambientali applicabili all'aviazione come stabilite dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) –, della tutela dei consumatori, dell'estensione e liberalizzazione dei sistemi telematici di prenotazione. L'articolo 18 istituisce un comitato misto per la gestione e attuazione dell'Accordo, le cui

deliberazioni avverranno *per consensus*. L'articolo 19 è invece dedicato – eccezion fatta per le questioni inerenti alla concorrenza, di cui al successivo articolo – alla risoluzione delle controversie, che in primis vanno sottoposte al comitato misto di cui al precedente articolo: in mancanza di una decisione risolutiva della controversia si ricorrerà alla procedura arbitrale. Se tuttavia il conseguente lodo non dovesse essere applicato dalla Parte cui è stata attribuita la responsabilità di una violazione, «l'altra Parte può sospendere l'applicazione di vantaggi comparabili scaturenti dal presente Accordo». È comunque fatta salva la facoltà di ciascuna delle Parti di adottare adeguate misure conformi al diritto internazionale. In materia di concorrenza (articolo 20) le Parti enunciano alcuni obiettivi di cooperazione a vantaggio di un mercato transatlantico sempre più aperto: le previsioni di interesse in materia sono in realtà contenute nell'Allegato 2, nel quale si fissano gli scopi della cooperazione tra le Parti in materia di concorrenza nel settore del trasporto aereo, riassumibili nell'aumento della reciproca comprensione al fine di ridurre le possibilità di conflitti e promuovere la compatibilità degli orientamenti normativi. L'articolo 21, assai importante, tratta dei negoziati di seconda fase: è infatti previsto 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 come sopra ricordato 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 stranieri, 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 CE e Stati

Uniti, e dispone che il presente Accordo, all'inizio dell'applicazione e all'entrata in vigore definitiva rispettivamente sospenda e sostituisca quelli bilaterali tra Stati membri della CE e Stati Uniti, riportati nella sezione 1 dell'Allegato 1. Infine, gli articoli 23-26 contengono le consuete clausole finali.

Il Protocollo firmato a Lussemburgo il 24 giugno 2010 modifica l'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da una parte, e gli Stati Uniti, dall'altra, concluso il 30 aprile 2007. Il Protocollo di modifica è stato a suo tempo negoziato dalle parti in ottemperanza all'obbligo stabilito dall'articolo 21 dell'Accordo del 2007 di avviare una seconda fase negoziale, al fine di progredire nella realizzazione in un mercato transatlantico del trasporto aereo sempre più aperto e integrato, entro 60 giorni a decorrere dal 30 marzo 2008. Lo stesso articolo 21, par. 3, autorizzava le Parti a sospendere in tutto o in parte i diritti di cui all'Accordo stesso, in caso di mancata conclusione di un accordo di seconda fase. Il Protocollo si compone di 10 articoli e di Allegati. L'articolo 1 aggiunge all'articolo 1 dell'Accordo due nuove definizioni («determinazione della nazionalità» e «determinazione dell'idoneità»). L'articolo 2 introduce un nuovo articolo (6-bis) nell'Accordo, volto a prevedere il riconoscimento reciproco degli accertamenti regolamentari per quanto riguarda l'idoneità e la nazionalità delle compagnie aeree. L'introduzione della nuova previsione mira a produrre una notevole riduzione del carico normativo per le compagnie aeree e le autorità di regolamentazione. L'articolo 3 sostituisce l'articolo 15 dell'Accordo in materia di protezione dell'ambiente e dettaglia i nuovi ambiti nei quali si svolgerà la cooperazione su tale aspetto: la ricerca e lo sviluppo di tecnologia aeronautica rispettosa dell'ambiente; lo studio dell'impatto delle emissioni dell'aviazione; la ricerca e sviluppo di carburanti verdi. L'articolo 4 aggiunge un nuovo articolo all'Accordo (articolo 17-bis), che riconosce la dimensione sociale dell'Accordo e le opportunità da esso create, nonché la tutela

dei diritti preesistenti dei dipendenti delle compagnie aeree. L'articolo 5 modifica l'articolo 18 dell'Accordo per potenziare le competenze del Comitato misto al fine di promuovere nuove iniziative in ambiti supplementari quali la gestione del traffico aereo, l'agevolazione, la sicurezza e la cooperazione con altri Paesi. L'articolo 6 sostituisce l'articolo 21 dell'Accordo che, come si è detto, prevedeva i negoziati di seconda fase. Con il nuovo articolo 21 (Ulteriore ampliamento delle opportunità), le Parti si impegnano a garantire una maggiore apertura dei mercati, eliminando le barriere che ne impediscono l'accesso. Tra le altre disposizioni, si segnala quella contenuta nel par. 4 che, tenuto conto delle restrizioni riguardanti il contenimento del rumore negli aeroporti degli Stati membri dell'UE, consente alle compagnie aeree dell'UE di gestire tratte tra USA e cinque paesi, senza servire un punto nel territorio di Paesi appartenenti all'Unione. L'articolo 7 sostituisce l'Allegato 3 dell'Accordo riguardante il trasporto a carico del governo degli Stati Uniti. L'articolo 7 introduce un nuovo allegato 3 che estende l'accesso delle compagnie aeree dell'UE al trasporto aereo finanziato dal Governo degli Stati Uniti, precedentemente limitato alle compagnie aeree statunitensi («Fly America»). Le compagnie aeree dell'UE potranno vendere trasporto aereo ad appaltatori del Governo degli Stati Uniti su qualsiasi rotta, ad eccezione del trasporto finanziato dal Dipartimento della Difesa statunitense. L'articolo 8 richiama i documenti di cui all'allegato al protocollo, che assume la denominazione di «Allegato 6» all'Accordo, riguardante la proprietà ed il controllo delle compagnie aeree di paesi terzi. L'articolo 9 prevede, come nel caso dell'Accordo, l'applicazione provvisoria del Protocollo fino alla sua entrata in vigore, nei limiti di quanto sancito dalle norme nazionali, dalla data della firma. Anche in questo caso l'applicazione provvisoria si riferisce ai soli aspetti tecnico-operativi (definizione delle rotte, designazione delle compagnie, tipi di aeromobili utilizzati e di servizi offerti). L'articolo 10 disciplina

l'entrata in vigore del Protocollo che diverrà operativo, dopo l'entrata in vigore dell'Accordo del 2007, entro e non oltre il mese successivo alla data dell'ultima nota di uno scambio di note diplomatiche tra le Parti a conferma dell'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie.

Il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica si compone di quattro articoli. L'articolo 1 e l'articolo 2 contengono come di consueto rispettivamente l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione degli accordi richiamati. L'articolo 3 riporta una clausola di invarianza finanziaria, per la quale dall'attuazione della legge di autorizzazione alla ratifica non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica (comma 1). Ne consegue (comma 2) che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dalla legge di autorizzazione alla ratifica con le risorse umane, strumentali e finanziarie a legislazione vigente. Infine, l'articolo 4 prevede l'entrata in vigore della legge di autorizzazione alla ratifica il giorno successivo a quello della sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

Quanto al rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite, il provvedimento si inquadra nell'ambito delle materie (politica estera e rapporti internazionali dello Stato) di cui all'articolo 117, secondo comma, lettera a) della Costituzione, demandate alla competenza legislativa esclusiva dello Stato.

Formula, quindi, una proposta di parere favorevole (*vedi allegato*).

Nessuno chiedendo di intervenire, il Comitato approva la proposta di parere del presidente.

La seduta termina alle 13.10.

ERRATA CORRIGE

Nei *Bollettini delle Giunte e delle Commissioni* n. 749, del 17 gennaio 2017, n. 753, del 24 gennaio 2017 e n. 755, del 26 gennaio 2017, rispettivamente: a pagina 5, prima colonna, alla sesta riga; a pagina

17, prima colonna, alla prima riga e a pagina 17, seconda colonna, alla quarta riga sostituire le parole « ATTI DELL'UNIONE EUROPEA » con le seguenti « RISOLUZIONI DEL PARLAMENTO EUROPEO » nonché rispettivamente: a pagina 5, seconda colonna, all'undicesima riga; a pagina 17, seconda colonna, all'ottava riga e a pagina 17, seconda colonna, alla diciassettesima riga deve leggersi « articolo 125 » in luogo di « articolo 127, comma 1 ».

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni* n. 753, del 24 gennaio 2017, a pagina 17, seconda colonna, alla tredicesima riga sostituire le parole « una proposta di documento finale » con le seguenti « la risoluzione n. 8-00218 » e a pagina 22, alla quinta riga sostituire le parole « PROPOSTA DI DOCUMENTO FINALE » con le seguenti « TESTO DELLA RISOLUZIONE N. 8-00218 ».

Nei *Bollettini delle Giunte e delle Commissioni* n. 753, del 24 gennaio 2017 e n. 755, del 26 gennaio 2017, rispettivamente a pagina 24, prima colonna, dall'undicesima alla dodicesima riga e a pagina 31, prima colonna, dall'undicesima alla tredicesima riga, in luogo di « esprime una valutazione favorevole: con le seguenti condizioni » inserire le parole: « impegna il Governo ad operarsi per il raggiungimento dei seguenti obiettivi »; nonché, rispettivamente: a pagina 24, seconda colonna, dopo l'ultima riga, e a pagina 31, seconda colonna, dopo l'ultima riga inserire le parole « 8-00218 Mazziotti Di Celso ». Infine, rispettivamente, a pagina 22, prima colonna, ottava riga e a pagina 29, prima colonna, ottava riga deve leggersi « articolo 125 » in luogo di « articolo 127 ».

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni* n. 755, del 26 gennaio 2017, pagina 17, seconda colonna, alla diciottesima riga sostituire le parole « di un documento finale » con le seguenti « della risoluzione n. 8-00218 »; alla venticinquesima riga sostituire le parole « una proposta di documento finale » con le seguenti « una risoluzione »; alla ventinovesima riga sostituire

le parole « la proposta di documento finale » con le seguenti « la risoluzione »; sopprimere le righe dalla trentaduesima alla trentasettesima.

A pagina 29, alla quinta riga sostituire le parole « DOCUMENTO FINALE APPROVATO » con le seguenti « RISOLUZIONE APPROVATA ».

ALLEGATO

Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi: a) Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Governo dello Stato d'Israele, dall'altro, fatto a Lussemburgo il 10 giugno 2013; b) Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e la Repubblica moldova, fatto a Bruxelles il 26 giugno 2012; c) Accordo sui trasporti aerei fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, gli Stati Uniti d'America, d'altro lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato, con Allegato, fatto a Lussemburgo e Oslo il 16 e il 21 giugno 2011, e Accordo addizionale fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato, riguardante l'applicazione dell'Accordo sui trasporti aerei fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, gli Stati Uniti d'America, d'altro lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato, fatto a Lussemburgo e Oslo il 16 e il 21 giugno 2011 (C. 2714 Governo).

PARERE APPROVATO

Il Comitato permanente per i pareri della I Commissione,

esaminato il testo del disegno di legge C. 2714 Governo, recante « Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi: a) Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Governo dello Stato d'Israele, dall'altro, fatto a Lussemburgo il 10 giugno 2013; b) Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e la Repubblica moldova, fatto a Bruxelles il 26 giugno 2012; c) Accordo sui trasporti aerei fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, gli Stati Uniti d'America, d'altro lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato, con Allegato, fatto a Lussemburgo e Oslo il 16 e il 21 giugno 2011, e Accordo addizionale fra

l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato, riguardante l'applicazione dell'Accordo sui trasporti aerei fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, gli Stati Uniti d'America, d'altro lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato, fatto a Lussemburgo e Oslo il 16 e il 21 giugno 2011 »,

considerato che l'articolo 117, secondo comma, lettera a), della Costituzione, riserva la materia « politica estera e rapporti internazionali dello Stato; rapporti dello Stato con l'Unione europea » alla competenza legislativa esclusiva dello Stato;

esprime

PARERE FAVOREVOLE.