



Accordo sui servizi di trasporto aereo con l'Ecuador, con Allegati, fatto a Quito il 25 novembre 2015 **A.C. 2576**

Dossier n° 352 - Schede di lettura
29 settembre 2020

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2576
Titolo:	Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui servizi di trasporto aereo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica dell'Ecuador, con Allegati, fatto a Quito il 25 novembre 2015
Iniziativa:	Governativa
Iter al Senato:	Sì
Numero di articoli:	4
Date:	
presentazione:	10 luglio 2019
trasmissione alla Camera:	9 luglio 2020
assegnazione:	14 luglio 2020
Commissione competente :	III Affari esteri
Sede:	referente
Pareri previsti:	I (Aff. costituzionali), II (Giustizia), V (Bilancio), VI (Finanze), IX (Trasporti), X (Att. produttive), XIV (Pol. Unione europea)
Oneri finanziari:	No

Contenuto dell'accordo

Il disegno di legge in oggetto s'inserisce in una tipologia di trattati internazionali, che ha la finalità di disciplinare i rapporti bilaterali in materia di trasporto aereo. L'Accordo è finalizzato a regolamentare i servizi aerei bilaterali, anche al fine di concorrere a rafforzare i legami esistenti tra le due economie, nonché ad apportare vantaggi ai vettori aerei, agli aeroporti, ai passeggeri, agli spedizionieri e all'industria del turismo.

L'Accordo fa seguito, come previsto, ad un *memorandum* d'intesa tecnico-operativo sottoscritto dalle autorità aeronautiche dei due Stati nel gennaio 2013.

Il testo dell'Accordo è costituito da 25 articoli e due annessi che ne formano parte integrante.

Dopo una serie di definizioni dei termini in esso ricorrenti (**articolo 1**), e un esplicito richiamo alle norme della Convenzione sull'aviazione civile internazionale (Chicago, 7 dicembre 1944) - **articolo 2** -, l'Accordo stabilisce i diritti che le Parti contraenti concedono alle imprese da esse designate (**articolo 3**), ossia il diritto di sorvolo del proprio territorio, e di traffico per sviluppare i servizi previsti all'Annesso 1.

L'**articolo 4**. definisce i requisiti che i vettori aerei devono soddisfare per essere designati ad operare sulle rotte concordate da ciascuna Parte contraente; viene introdotto, in particolare il regime della *multidesignazione* ed i requisiti richiesti dalle *clausole standard dell'Unione europea* in tema di designazione dei vettori.

L'**articolo 5** in maniera speculare rispetto all'articolo 4, riserva alle Parti la facoltà di revocare rifiutare, sospendere o limitare l'autorizzazione concessa all'impresa aerea dell'altra Parte, qualora l'impresa stessa non ottemperi alle disposizioni dell'Accordo.

L'**articolo 6** disciplina la **concorrenza** tra le imprese operanti nel settore, vietando iniziative volte a distorcere o restringere la competizione.

L'**articolo 7** definisce i principi generali che le Autorità aeronautiche delle due Parti applicano in sede di accordo sulle frequenze da operare.

L'**articolo 8** contiene disposizioni generali di rinvio a leggi e regolamenti applicabili in materia di entrata, stazionamento e uscita dal proprio territorio degli aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale, oltre che disposizioni specifiche relative a passeggeri, bagagli e merci che transitano nel territorio dell'altra Parte senza lasciare l'area dell'aeroporto.

L'**articolo 9** affronta la questione delle tariffe, che dovranno essere fissate dalle imprese designate dalle Parti sulla base di considerazioni commerciali di libera concorrenza e non discriminazione. Mentre gli **articoli 10 e 11** disciplinano rispettivamente il regime di **esenzione da dazi doganali** e altri diritti e il regime relativo alla **tassazione del carburante** per aviazione.

L'**articolo 12** riguarda gli standard di sicurezza delle strutture aeronautiche, degli equipaggi e degli aeromobili e definisce le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di sicurezza aerea (« *Safety* ») e l'**articolo 13**

stabilisce le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di protezione della navigazione aerea da atti illeciti (« *Security* »).

L'**articolo 14** sancisce per le compagnie aeree designate da ciascuna Parte contraente il diritto di esercitare i **servizi a terra** nel territorio dell'altra Parte, utilizzando le infrastrutture aeroportuali. Viene in particolare sancito il principio di non discriminazione nell'offerta di tali servizi.

L'**articolo 15** relativo alla **conversione e trasferimento degli introiti** consente e disciplina il cambio ed il trasferimento delle eccedenze degli introiti in valuta locale.

Al fine di favorire le **opportunità commerciali** l'**articolo 16** stabilisce il diritto reciproco della possibilità di mantenere sul territorio dell'altra Parte contraente il personale necessario allo svolgimento dei servizi commerciali per la promozione e la vendita dei servizi aerei nel rispetto delle norme vigenti nel territorio dell'altra Parte contraente.

L'**articolo 17** relativo agli oneri d'uso disciplina l'imposizione di oneri per l'uso di strutture e servizi dell'altra Parte contraente e sancisce il principio di non discriminazione nell'offerta di tali servizi.

I **rimanenti otto articoli (18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 e 25)** si occupano rispettivamente: delle modalità e tempistica di consultazione tra le Parti e la procedura di emendamento dell'Accordo attraverso il mutuo consenso; delle procedure cui è demandata la risoluzione di controversie sull'interpretazione o l'applicazione dell'Accordo; delle procedure relative ad eventuali emendamenti all'Accordo e ai suoi annessi; delle regole di ciascuna Parte di recedere dall'Accordo; del riconoscimento reciproco dei certificati di aeronavigabilità e di idoneità, nonché delle licenze; dell'obbligo di registrazione dell'Accordo presso l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO), della conformità a alle convenzioni internazionali ed infine all'entrata in vigore dell'Accordo.

Il testo dell'Accordo è completato da due annessi relativi rispettivamente alla **Tabella delle rotte** e agli **Accordi di cooperazione** che le Parti potranno stabilire come accordi di *code-sharing*, *leasing* di aeromobili ed altre.

Contenuto del disegno di legge di ratifica

Il disegno di legge A.C. 2576, già approvato dal Senato l'8 luglio 2020, si compone di **quattro articoli**. Gli **articoli 1 e 2** recano, rispettivamente, l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione dell'Accordo sui servizi aerei tra Italia e l'Ecuador, con due Annessi, fatto a Quito il 25 novembre 2015.

L'**articolo 3** reca una **clausola di invarianza finanziaria** per la quale (**comma 1**) dall'attuazione dell'Accordo in esame non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. In tale contesto, i soggetti interessati provvedono agli adempimenti previsti con le risorse disponibili a legislazione vigente.

La **relazione tecnica** che accompagna il disegno di legge esclude che dall'attuazione dell'Accordo derivino oneri finanziari aggiuntivi a carico dell'Italia: in particolare, le procedure di consultazione dall'accordo previste si svolgono di norma per corrispondenza, e comunque, qualora dovessero parteciparvi delegati italiani, questi proverrebbero esclusivamente dall'Ente nazionale per l'aviazione civile, che finanzierebbe con proprie risorse le missioni all'estero. La

rimanente parte della relazione tecnica si diffonde nell'escludere analiticamente l'eventualità di insorgenza di oneri per l'attuazione dell'Accordo.

L'**articolo 4** del disegno di legge, infine, dispone l'entrata in vigore della legge di autorizzazione alla ratifica per il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Il provvedimento s'inquadra nell'ambito delle materie di cui all'art. 117, secondo comma, lettera a) della Costituzione, demandate alla competenza legislativa esclusiva dello Stato.