



Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Corea

A.C. 2415

Nota di verifica n. 247
23 settembre 2020

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto Camera:	2415
Titolo:	Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Corea, con Allegato, fatto a Roma il 17 ottobre 2018
Relatore per la Commissione di merito:	Emiliozzi
Gruppo:	M5S
Relazione tecnica (RT):	presente
Iniziativa:	Governativa
Commissione competente :	III Affari esteri

Finalità

Il disegno di legge concerne la ratifica esecuzione dell'Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Corea, con Allegato, fatto a Roma il 17 ottobre 2018.

Il testo del provvedimento è corredato di relazione tecnica.

Nella presente Nota sono riportati sinteticamente i contenuti del disegno di legge di ratifica dell'Accordo che presentano profili di carattere finanziario e le informazioni fornite dalla relazione tecnica (vedi tabella). Vengono quindi esposti gli elementi di analisi e le richieste di chiarimento considerati rilevanti ai fini di una verifica degli effetti finanziari.

Verifica delle quantificazioni

DISPOSIZIONI DELL'ACCORDO CHE PRESENTANO PROFILI FINANZIARI	ELEMENTI FORNITI DALLA RELAZIONE TECNICA
<p>L'Accordo in esame disciplina i rapporti bilaterali in materia di trasporto aereo tra i due paesi e fa seguito, come previsto, ad un memorandum d'intesa tecnico-operativo sottoscritto dalle autorità aeronautiche dei due Stati nel gennaio 2013.</p>	<p>La relazione tecnica, preliminarmente, fa riferimento a un <i>Memorandum of understanding</i> di contenuto tecnico-operativo sottoscritto dalle autorità aeronautiche dei due Paesi nel gennaio 2013, che è stato sottoscritto dalle Parti in previsione della conclusione di un vero e proprio accordo sui servizi aerei (ASA). L'accordo è stato redatto in conformità alla normativa dell'Unione europea, prevedendo l'inserimento delle clausole standard previste dal regolamento (CE) n. 847/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004.</p> <p>La RT evidenzia che dall'attuazione dell'Accordo <u>non derivano oneri finanziari a carico dell'Italia</u>. Gli unici oneri, meramente eventuali, discendenti dall'applicazione dell'Accordo riguardano le spese di missione relative alle procedure di consultazione previste</p>

	<p>dall'Accordo stesso. Tali oneri sono comunque estremamente improbabili in quanto le procedure di consultazione si svolgono di norma per corrispondenza.</p> <p>In merito alle spese di missione relative alle procedure di consultazione previste dagli articoli 9, 10 e 21 dell'Accordo, la RT precisa che i delegati italiani provengono esclusivamente dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), che provvede a finanziare in proprio le missioni all'estero dei funzionari delegati a partecipare ai negoziati, nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie del proprio bilancio.</p>
<p>Articolo 4: stabilisce i diritti che le Parti contraenti concedono alle imprese da esse designate: diritto di sorvolo del proprio territorio, di scalo tecnico e di attività commerciale limitatamente ai punti individuati nella tabella delle rotte allegata all'Accordo. Al paragrafo 5 si prevede che, in caso di conflitto armato, disordini o sviluppi politici o circostanze speciali e inconsuete, le Parti contraenti possono prevedere una nuova tabella delle rotte per facilitare i collegamenti aerei, che sono comunque operati dalle compagnie aeree designate da ciascuna Parte.</p>	<p>La relazione tecnica, con riferimento particolare al paragrafo 5, afferma che si tratta di un'attività volta alla sola ridefinizione della tabella delle rotte, che non comporta oneri a carico dello Stato o a carico del bilancio dell'ENAC.</p>
<p>Articolo 9: disciplina la reciproca assistenza finalizzata alla prevenzione di atti di cattura illecita di aeromobili civili e altri atti illegittimi contro la sicurezza degli aeromobili, dei loro passeggeri e del loro equipaggio, degli aeroporti e delle strutture di navigazione e contro qualsiasi altra minaccia alla sicurezza dell'aviazione civile (par. 2) nonché alle ipotesi di sequestro illegale o minaccia di sequestro illegale di aeromobile civile o altri atti contro la sicurezza aerea (par. 9).</p>	<p>La relazione tecnica afferma che tali attività di assistenza sono svolte in attuazione delle norme vigenti che prevedono l'intervento di vari soggetti istituzionali, in particolare del Ministero dell'interno e dell'ENAC (quest'ultimo per i soli compiti di <i>aviation security</i>). Tali attività rientrano, pertanto, nell'ambito dei compiti di istituto previsti dalla legge e saranno svolte a legislazione vigente: in particolare, esse graveranno sul capitolo 2731 dello stato di previsione del Ministero dell'interno e, per quanto concerne l'ENAC, saranno svolte nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili nel bilancio dello stesso Ente.</p>
<p>Articolo 10: riguarda gli standard di sicurezza delle strutture aeronautiche, degli equipaggi e degli aeromobili, richiamando la Convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale e gli standard posti dall'ICAO (Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, istituita per l'appunto dalla Convenzione di Chicago). Ciascuna Parte contraente può sospendere o variare le autorizzazioni di esercizio di una o più compagnie aeree dell'altra Parte, qualora ravvisi problematiche in ordine agli standard di sicurezza ICAO. In particolare, si prevede la</p>	<p>La relazione tecnica afferma che la facoltà di effettuare ispezioni in territorio italiano sugli aeromobili riguarda le attività di sicurezza normalmente esercitate dall'ENAC nell'ambito dei compiti di istituto previsti dalla legge. Dette ispezioni sono svolte nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'Ente e i relativi oneri sono, pertanto, posti a carico del bilancio dell'ENAC.</p>

<p>facoltà di effettuare ispezioni in territorio italiano sugli aeromobili dell'altra Parte contraente (par. 3).</p>	
<p>Articolo 12: conferisce esenzione doganale a carburanti, lubrificanti, provviste di bordo, pezzi di ricambio e dotazioni normalmente previste a bordo ecc. Tale previsione ribadisce quanto già previsto all'articolo 24 della vigente Convenzione di Chicago.</p>	<p>La relazione tecnica non considera la norma.</p>
<p>Articolo 13: impegna le Parti a non imporre alle compagnie aeree dell'altra Parte contraente oneri d'uso superiori a quelli imposti alle proprie compagnie aeree. Inoltre, si prevedono consultazioni per le tariffe relative agli oneri e ai diritti d'uso inerenti ai servizi aeroportuali e all'infrastruttura: le Parti contraenti si impegnano a incentivare la consultazione tra autorità competenti in materia di tariffe, compagnie aeree e, ove possibile, organizzazioni di settore (par. 2).</p>	<p>La relazione tecnica afferma che in Italia la materia è disciplinata dalla direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali, in applicazione di inderogabili principi di non discriminazione nell'offerta di tali servizi. Le autorità competenti in materia sono l'ENAC e l'Autorità di regolazione dei trasporti che, indipendentemente dagli accordi bilaterali relativi ai diritti di traffico, intervengono con compiti di regolazione, in applicazione delle normative e dei principi di settore. In ogni caso, la RT evidenzia che non sono previste spese aggiuntive, trattandosi di attività svolte in Italia dalle società di gestione degli aeroporti; quanto alla competenza dell'ENAC, tali attività sono comunque svolte nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ENAC stesso e i relativi oneri sono posti a carico del bilancio dello stesso Ente.</p>
<p>Articolo 20: dispone norme in materia di statistiche fornite dalle autorità aeronautiche di una Parte Contraente alle autorità aeronautiche della controparte dell'Accordo.</p>	<p>La relazione tecnica afferma che non sono previste spese aggiuntive in quanto si tratta di compiti di istituto svolti dall'ENAC tramite propri rappresentanti nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ENAC stesso e i relativi oneri sono, pertanto, posti a carico del bilancio dello stesso Ente.</p>

<p>DISPOSIZIONI DEL DDL DI RATIFICA CHE PRESENTANO PROFILI FINANZIARI</p>	<p>ELEMENTI FORNITI DALLA RELAZIONE TECNICA</p>
<p>Articolo 3: prevede che dall'attuazione delle disposizioni dell'Accordo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che i soggetti interessati provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente nei propri bilanci (comma 1). Inoltre, si stabilisce che agli eventuali oneri derivanti dall'articoli 22 (emendamenti) e 23 (composizione delle controversie) dell'Accordo si farà fronte con apposito provvedimento legislativo (comma 2).</p>	<p>La relazione tecnica non considera le norme.</p>

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che l'articolo 12 dell'Accordo in esame prevede esenzioni doganali e fiscali in tema di carburanti, lubrificanti, provviste di bordo, pezzi di ricambio e dotazioni normalmente previste a bordo: la relazione tecnica non commenta specificamente la norma. In proposito, non si formulano comunque osservazioni nel presupposto che la previsione sia meramente riprodotiva di quanto già previsto, a normativa vigente, dall'articolo 24 della Convenzione di Chicago sull'aviazione civile, cui aderiscono sia l'Italia sia la Repubblica di Corea, e che gli effetti di gettito derivanti da tali esenzioni siano quindi già scontati nelle previsioni finanziarie a legislazione vigente: in proposito appare utile acquisire una conferma.

Si rammenta che nella XVII legislatura, allorché la Commissione Bilancio esaminò in sede consultiva (seduta del 4 ottobre 2016) altri accordi internazionali con il medesimo contenuto (C 3917), la rappresentante del Governo dichiarò che: "dalle esenzioni da dazi doganali ed altri diritti, concesse dall'articolo 6 dell'Accordo con il Qatar e dall'articolo 10 dell'Accordo con il Vietnam, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, neanche nella forma del minor gettito, poiché le disposizioni in parola sono in linea con quanto previsto dall'articolo 24 della Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944, ratificata dall'Italia con legge n. 561 del 1956, della quale Qatar e Vietnam sono Stati firmatari. Analoghe considerazioni valgono per le esenzioni previste dall'Accordo sui servizi aerei tra Italia e Algeria [...]" e che la Commissione espresse sui testi parere favorevole^[1].

Per quanto riguarda le restanti disposizioni dell'Accordo, si rileva che sia la RT che la clausola riportata all'art. 3 del disegno di legge di ratifica evidenziano che i soggetti interessati provvederanno agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente nei propri bilanci: non si formulano quindi osservazioni nel presupposto dell'effettiva possibilità di ricondurre le attività in questione (con particolare riguardo a quella ispettiva finalizzata al rispetto degli standard di sicurezza) entro il limite delle risorse disponibili, pur in presenza di impegni di carattere internazionale quali quelli previsti dall'Accordo in esame: a tal proposito appare utile acquisire l'avviso del Governo.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si evidenzia che l'articolo 3, comma 1, prevede che dall'attuazione delle disposizioni dell'Accordo oggetto di ratifica non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che i soggetti interessati provvedono agli adempimenti previsti dal citato Accordo con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente nei propri bilanci. Il successivo comma 2 stabilisce che agli eventuali oneri derivanti dall'attuazione degli articoli 22 e 23 dell'Accordo si farà fronte con apposito provvedimento legislativo. Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare.

[1] Condizionato ex art. 81 Cost. a talune modificazioni concernenti la clausola finanziaria che non sono di rilievo ai fini del presente esame.