



# Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e l'Ucraina, dall'altra, firmato a Kiev il 12 ottobre 2021 A.C. 1001

Dossier n° 99 - Schede di lettura  
26 aprile 2023

## Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	1001
Titolo:	Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e l'Ucraina, dall'altra, firmato a Kiev il 12 ottobre 2021
Iniziativa:	Governativa
Numero di articoli:	4
Date:	
presentazione:	15 marzo 2023
assegnazione:	5 aprile 2023
Commissione competente :	III Affari esteri
Sede:	referente
Pareri previsti:	I, II, V, VI, VIII, IX, X, XI e XIV

## Premessa

L'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e l'Ucraina, all'esame della Commissione Affari esteri, è stato firmato il 12 ottobre 2021 in occasione del 23° Vertice congiunto UE-Ucraina tenutosi a Kiev. Al termine del *summit*, il Presidente ucraino, Volodymyr Zelenskyy, il Presidente del Consiglio europeo, Charles Michel e la Presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, hanno rilasciato una [Dichiarazione congiunta](#) nella quale si "riafferma il costante impegno a rafforzare l'associazione politica e l'integrazione economica dell'Ucraina con l'Unione europea, sulla base dell'Accordo di associazione e della sua area di libero scambio globale e approfondita". È stata ribadita la piena solidità della partnership con Kiev e l'impegno dell'Unione europea "a favore dell'indipendenza, della sovranità e dell'integrità territoriale dell'Ucraina all'interno dei suoi confini riconosciuti a livello internazionale". Inoltre, è stato ricordato che l'attuazione dell'Accordo di associazione e della relativa zona di libero scambio, collegato al più ampio processo di ravvicinamento normativo e alle relative riforme necessarie, contribuisce a creare le condizioni per rafforzare le relazioni economiche e commerciali con l'UE, portando a un'ulteriore graduale integrazione economica dell'Ucraina nel mercato interno dell'Unione europea. In tale contesto, oltre all'Accordo sullo spazio aereo comune, sono stati firmati altri due accordi: un accordo di cooperazione nel settore della ricerca e dell'innovazione con il quale l'Ucraina entra ufficialmente a far parte del programma Horizon Europe e del programma Euratom e un accordo nel settore culturale ed artistico di partecipazione dell'Ucraina al programma Creative Europe.

Si ricorda che lo scorso 12 aprile la Commissione Affari esteri della Camera ha iniziato l'esame del disegno di legge [C. 922](#), recante la ratifica e l'esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Gabinetto dei Ministri dell'Ucraina sulla cooperazione di polizia, fatto a Kiev il 10 giugno 2021.

## Contenuto dell'Accordo

L'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'UE e l'Ucraina, come rilevato dalla relazione che accompagna il provvedimento, regola le relazioni aeronautiche tra tutti gli Stati membri dell'Unione europea e l'Ucraina e si sostituisce agli accordi bilaterali sottoscritti tra l'Ucraina e i singoli Stati membri, creando così un unico mercato del trasporto aereo caratterizzato da eque opportunità commerciali per i vettori di tutti i Paesi partecipanti e superando eventuali distorsioni alla concorrenza che sarebbero potuti derivare dal mosaico di disposizioni presenti nei diversi accordi bilaterali tra l'Ucraina e i singoli Stati membri. Tuttavia, l'Accordo consente l'esercizio dei diritti di traffico esistenti scaturiti da tali accordi bilaterali e non coperti dal presente Accordo, a condizione che non vengano operate discriminazioni tra gli Stati membri dell'Unione europea e i

loro cittadini. Come sottolineato dalla relazione, la conclusione di un accordo globale sui trasporti aerei con l'Ucraina è un elemento importante nello sviluppo della politica estera dell'Unione europea in materia di aviazione e un elemento fondamentale della politica di vicinato dell'Unione e ai fini della creazione di un più ampio spazio aereo comune europeo, come stabilito nella comunicazione della Commissione «La politica estera dell'UE in materia di aviazione – Affrontare le sfide future».

Sotto il profilo procedurale, l'Accordo è stato sottoscritto il 28 novembre 2013, per quanto concerne l'Unione europea la negoziazione è avvenuta sulla base del mandato negoziale conferito dal Consiglio alla Commissione il 12 dicembre 2006. Per quanto riguarda i paesi membri dell'UE, l'Accordo è stato finora ratificato da Austria, Estonia, Lettonia, Romania e Repubblica ceca. L'Ucraina ha notificato la sua ratifica il 17 giugno 2022.

L'Accordo in particolare ha l'obiettivo di:

- aprire gradualmente il mercato su base reciproca per quanto concerne l'accesso alle rotte e la capacità di trasporto;
- garantire la convergenza normativa e un'effettiva osservanza da parte dell'Ucraina della pertinente normativa dell'Unione europea in materia di trasporto aereo;
- garantire agli operatori economici parità di condizioni e assenza di discriminazioni.

La relazione sottolinea la particolare rilevanza economica è la disposizione che non pone alcun limite alle frequenze operabili per i collegamenti diretti tra ciascun punto nell'Unione europea e ciascun punto in Ucraina. Il numero delle frequenze viene quindi fissato esclusivamente sulla base di considerazioni commerciali dei vettori.

L'Accordo prevede il raggiungimento di norme identiche in materia di sicurezza (*safety* e *security*), gestione del traffico aereo, ambiente, tutela dei consumatori e sistemi telematici di prenotazione, nonché su norme identiche per quanto riguarda gli aspetti sociali. A questo fine, vengono stabiliti norme, requisiti tecnici, procedure amministrative, norme operative di base e modalità di attuazione applicabili tra le Parti.

L'Accordo, composto da **40 articoli e VII allegati** regola i seguenti argomenti principali:

- diritti di sorvolo e di traffico e definizione della tabella delle rotte;
- modalità di designazione di vettori per operare i servizi concordati;
- tutela della concorrenza;
- disposizioni in materia di sicurezza (*safety*) e protezione (*security*);
- disposizioni in materia di tutela del passeggero;
- flessibilità operative e possibilità di accordi commerciali di cooperazione tra i vettori;
- disposizioni in tema di interpretazione, revisione, denuncia e contenzioso;
- rapporto tra il presente Accordo e i preesistenti accordi bilaterali tra l'Ucraina e i singoli Stati membri.

#### **Articolo 1) Obiettivi e ambito di applicazione**

Individua l'obiettivo dell'Accordo nella graduale creazione di uno spazio aereo comune tra l'Unione europea, i suoi Stati membri e l'Ucraina, fondata in particolare su norme identiche in materia di sicurezza (*safety* e *security*), gestione del traffico aereo, ambiente, tutela dei consumatori e sistemi telematici di prenotazione, nonché su norme identiche per quanto riguarda gli aspetti sociali.

#### **Articolo 2) Definizioni**

Definisce e illustra la terminologia e i concetti utilizzati nel corpo dell'Accordo, che comunque sono conformi alla terminologia e ai concetti utilizzati negli accordi internazionali nel settore del trasporto aereo.

#### **Articolo 3) Applicazione dell'Accordo**

L'articolo impone alle Parti di adottare tutte le misure, di carattere generale o particolare, idonee a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dal presente Accordo e di astenersi da qualsiasi misura che possa recare pregiudizio alla realizzazione degli obiettivi dello stesso.

#### **Articolo 4) Non discriminazione**

Stabilisce il principio del divieto di ogni discriminazione in ragione della cittadinanza.

#### **Articolo 5) Principi generali della cooperazione normativa**

In ragione del fatto che obiettivo fondamentale dell'Accordo è la piena convergenza regolamentare, l'articolo prevede che le Parti cooperino con tutti i mezzi possibili per assicurare il graduale inserimento nella normativa dell'Ucraina dei requisiti e delle norme contenuti negli atti dell'Unione europea di cui all'allegato I all'Accordo medesimo nonché l'attuazione di queste disposizioni da parte dell'Ucraina.

#### **Articolo 6) Osservanza delle disposizioni legislative e regolamentari**

Contiene disposizioni generali di rinvio a leggi e regolamenti applicabili agli aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale in materia di entrata, stazionamento e uscita dal territorio. Sono inoltre previste specifiche disposizioni relative a passeggeri, bagagli e merci che transitano nel territorio dell'altra Parte senza lasciare l'area dell'aeroporto.

#### **Articolo 7) Sicurezza del trasporto aereo (Safety).**

Definisce le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di sicurezza aerea («*Aviation Safety*»). L'Autorità competente allo svolgimento delle attività ispettive previste dalla disposizione in esame è, per l'Italia, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC). Tali ispezioni rientrano nelle attività di sicurezza normalmente espletate dall'ENAC nell'ambito dei compiti d'istituto previsti per legge.

Dalla presente disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico dello Stato, in quanto le suddette attività negoziali e ispettive sono svolte nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ENAC e i relativi oneri sono pertanto a carico del bilancio di esso.

#### **Articolo 8) Sicurezza del trasporto aereo (Security).**

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

In particolare è disciplinata la reciproca assistenza che le Parti sono tenute a prestarsi per la prevenzione di atti illeciti contro la sicurezza degli aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggio, degli aeroporti e delle strutture di navigazione e contro qualsiasi altra minaccia alla sicurezza dell'aviazione civile o nell'ipotesi in cui si verificano tali atti. Per quanto concerne l'Italia, dette attività sono svolte in attuazione delle normative vigenti che prevedono l'intervento di vari soggetti istituzionali, in particolare dell'ENAC. A quest'ultimo sono attribuiti i soli compiti di *aviation security*, che esso svolge tramite propri rappresentanti nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'Ente e pertanto con oneri a carico del proprio bilancio. Il **Ministero dell'Interno**, in occasione della procedura di firma e ratifica di altri accordi in materia aeronautica, ha chiarito con specifica **nota** che le **attività di scambio informativo-investigativo** previste da questo articolo rientrano negli **ordinari compiti d'istituto** e che comunque il **capitolo di bilancio 2731** contiene **risorse sufficienti** per lo svolgimento di tali attività.

#### **Articolo 9) Gestione del traffico aereo**

In un quadro di progressiva convergenza regolamentare, l'articolo prescrive che le Parti cooperino nella gestione del traffico aereo per garantire l'effettiva applicazione da parte dell'Ucraina della legislazione da essa adottata con l'obiettivo di incorporare i requisiti e le norme di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

L'articolo prevede inoltre che l'Ucraina incorpori nella propria legislazione e applichi effettivamente i requisiti e le norme di cui al paragrafo 1 del presente articolo in conformità alle disposizioni transitorie di cui all'**allegato III** all'Accordo. Sono inoltre disciplinate le modalità di partecipazione dell'Ucraina al «Cielo unico europeo».

#### **Articolo 10) Ambiente**

In un quadro di progressiva convergenza regolamentare, l'articolo prevede che le Parti agiscano in conformità alle rispettive normative per quanto riguarda i requisiti e le norme relativi all'ambiente specificati nell'allegato I, parte D, all'Accordo, alle condizioni stabilite nel presente articolo.

#### **Articolo 11) Tutela dei consumatori**

L'articolo prevede che, ferme restando le disposizioni transitorie di cui all'allegato III all'Accordo, le parti agiscano in conformità alle rispettive normative per quanto riguarda i requisiti e le norme relativi alla tutela del consumatore specificati nell'**allegato I, parte F**, all'Accordo stesso.

La **relazione** allegata al disegno di legge precisa che nella **versione italiana** del testo dell'Accordo – pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea, facente egualmente fede al pari delle versioni nelle lingue veicolari dell'Unione ai sensi dell'articolo 40 – per un **errore materiale nella traduzione** è **richiamata erroneamente, al paragrafo 1, la tutela dell'ambiente di cui all'allegato 1, parte F**, dell'Accordo medesimo. Le **versioni in lingua inglese, francese, tedesca e spagnola** riportano invece **correttamente** il riferimento **all'Allegato 1, parte F, afferente alla tutela del consumatore**. Al fine di chiarire la corretta interpretazione dell'articolo, si riporta di seguito il testo dell'**articolo 33, comma 4, della Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati, del 23 maggio 1969, concernente l'interpretazione di trattati autentici in due o più lingue**: «Ad eccezione del caso in cui un determinato testo prevalga in conformità del paragrafo 1, quando il confronto fra i testi autentici renda evidente una differenza di significato che l'applicazione degli articoli 31 e 32 non permette di eliminare, verrà adottato il significato che, tenuto conto dell'oggetto e dello scopo del trattato, concili nel migliore dei modi i testi in questione». Si precisa inoltre che la rubrica dell'articolo, anche nella versione italiana, reca unicamente il riferimento alla tutela del consumatore. L'articolo prevede inoltre che l'Ucraina incorpori nella propria legislazione e applichi effettivamente i requisiti e le norme di cui al paragrafo 1 del presente articolo, in conformità alle disposizioni transitorie di cui all'allegato III all'Accordo.

#### **Articolo 12) Cooperazione industriale**

L'articolo descrive i possibili campi della cooperazione industriale tra le due Parti.

#### **Articolo 13) Sistemi telematici di prenotazione**

Nell'articolo è previsto che le Parti agiscano in conformità alle rispettive normative per quanto riguarda i requisiti e le norme relative ai sistemi telematici di prenotazione specificati nell'allegato I, parte G, all'Accordo. Le parti garantiscono il libero accesso dei sistemi telematici di prenotazione di una parte al mercato dell'altra parte.

#### **Articolo 14) Aspetti sociali**

L'articolo stabilisce che, ferme restando le disposizioni transitorie di cui all'allegato III all'Accordo, le parti agiscano in conformità alle rispettive normative per quanto riguarda i requisiti e le norme relativi agli aspetti sociali specificati nell'allegato I, parte E, all'Accordo stesso. Viene inoltre prescritto che l'Ucraina adotti le misure necessarie per incorporare nella propria normativa e applicare effettivamente i requisiti e le norme di cui al paragrafo 1 del presente articolo, in conformità alle disposizioni transitorie di cui al medesimo allegato III.

#### **Articolo 15) Nuove disposizioni legislative**

L'articolo chiarisce che il presente Accordo non pregiudica il diritto di ciascuna parte di adottare unilateralmente nuove disposizioni legislative o modificare unilateralmente nuove norme o modificare la propria normativa esistente nel settore del trasporto aereo o un settore a esso connesso menzionato nell'allegato I all'Accordo stesso. Vengono inoltre previste le procedure con le quali le due Parti si informano vicendevolmente in caso di adozione di nuove norme legislative.

#### **Articolo 16) Concessione di diritti**

Definisce i **diritti e le facoltà di sorvolo e di traffico** che ciascuna Parte reciprocamente riconosce all'altra per sviluppare i servizi aerei concordati.

#### **Articolo 17) Autorizzazione di esercizio e permesso tecnico**

L'articolo illustra i **requisiti** che i vettori aerei devono soddisfare per essere designati a operare sulle rotte concordate da ciascuna Parte contraente. In particolare, prevede il **regime della multidesignazione**, in base al quale ciascuna Parte contraente può designare a operare i servizi una o più compagnie aeree.

#### **Articolo 18) Riconoscimento reciproco di determinazioni regolamentari in relazione all'idoneità e alla nazionalità del vettore aereo**

L'articolo statuisce il criterio generale secondo cui, una volta ricevuta una domanda di autorizzazione o permesso tecnico da un vettore aereo di una Parte, le autorità competenti dell'altra Parte **riconoscono** le decisioni in materia di **determinazione dell'idoneità o della nazionalità** adottate dalle autorità competenti della prima Parte in relazione a tale vettore aereo come se tale decisione fosse stata adottata dalle proprie autorità competenti e senza effettuare ulteriori accertamenti.

#### **Articolo 19) Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni di esercizio o permesso tecnico**

L'articolo, in maniera speculare rispetto al precedente articolo 17, definisce i casi in cui le autorità competenti di ciascuna Parte hanno il **diritto di revocare, rifiutare, sospendere o limitare** l'autorizzazione di esercizio ovvero di sospendere o limitare in altro modo l'esercizio di un vettore aereo designato dall'altra Parte.

Salvi i casi in cui la revoca, la sospensione o l'imposizione delle condizioni di cui al paragrafo 1 si rendano necessarie al fine di non incorrere in violazione di leggi o di regolamenti, per tutte le altre ipotesi è previsto il ricorso alla consultazione delle competenti autorità aeronautiche dell'altra Parte.

#### **Articolo 20) Investimento in vettori aerei**

L'articolo regola le modalità con cui le parti possono consentire che un vettore aereo dell'Ucraina sia detenuto tramite partecipazione di maggioranza o sia effettivamente controllato da Stati membri dell'Unione europea o da loro cittadini, o che un vettore aereo dell'Unione europea sia detenuto tramite partecipazione di maggioranza o sia effettivamente controllato dall'Ucraina.

#### **Articolo 21) Abolizione di restrizioni quantitative**

Stabilisce che, fatte salve disposizioni più favorevoli contenute in accordi esistenti e nell'ambito di applicazione del presente Accordo, le Parti aboliscono restrizioni quantitative e misure aventi effetto equivalente sui trasferimenti di attrezzature, forniture, pezzi di ricambio e altri dispositivi qualora siano necessari a un vettore aereo per continuare a fornire servizi di trasporto aereo alle condizioni previste dal presente Accordo.

#### **Articolo 22) Opportunità commerciali**

Sono previste una serie di norme che toccano diversi aspetti dei servizi aerei e aeroportuali e per la salvaguardia della concorrenza nella prestazione dei servizi. In particolare, la disciplina riguarda:

- il diritto di aprire nel territorio dell'altra Parte uffici e infrastrutture necessari alla prestazione dei servizi nell'ambito del presente Accordo;
- la previsione della possibilità che vi siano diversi fornitori di assistenza a terra (*handling*) negli aeroporti, come pure la possibilità dell'autoassistenza a terra (*self-handling*) da parte del vettore;
- la previsione che l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti sia effettuata in modo trasparente e non discriminatorio;
- la previsione secondo cui i piani operativi dei vettori dell'altra Parte possano essere richiesti a mero titolo informativo;
- la regolamentazione della vendita da parte di un vettore dei servizi di trasporto aereo e dei servizi ad essi collegati, per proprio conto o per conto di un altro vettore aereo, nel territorio dell'altra Parte;
- la previsione della possibilità per i vettori di convertire in una valuta liberamente convertibile e di trasferire in qualsiasi momento e in qualsiasi modo, verso il paese di propria scelta, tutti i redditi locali eccedenti gli importi corrisposti *in loco*, senza restrizioni o imposizioni fiscali, al tasso di cambio

applicabile al momento della richiesta di trasferimento, conformemente alla normativa valutaria vigente di ciascuna Parte;

- la regolamentazione della possibilità per qualsiasi vettore aereo di stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, come accordi di *blocked-space*, *code-sharing*, affiliazione commerciale (*franchising*), impiego del marchio (*branding*) e locazione finanziaria (*leasing*).

#### **Articolo 23) Diritti doganali e fiscalità**

Stabilisce il regime e i casi di reciproca esenzione doganale e fiscale concernenti il carburante, i lubrificanti, le provviste di bordo, i pezzi di ricambio e le dotazioni normalmente previste a bordo.

La **relazione** precisa che le disposizioni dell'articolo risultano conformi a quanto previsto, a normativa vigente, dall'articolo 24 della Convenzione di Chicago sull'aviazione civile, resa esecutiva con [decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616](#), ratificato con [legge 17 aprile 1956, n. 561](#). Di conseguenza gli effetti di gettito derivanti da tali esenzioni si considerano già scontati nelle previsioni finanziarie a legislazione vigente e non producono nuovi o maggiori oneri, nemmeno nella forma di mancato introito, a carico del bilancio dello Stato. L'articolo chiarisce inoltre che la stipulazione del presente Accordo **non incide** sull'ambito dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), con l'eccezione dell'imposta sul volume d'affari delle importazioni di beni.

#### **Articolo 24) Oneri per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per il trasporto aereo**

L'articolo stabilisce le modalità per l'imposizione di oneri e diritti d'uso alle linee aeree designate. Viene in particolare sancito il principio di non discriminazione tra i vettori delle due Parti.

In Italia, la normativa di riferimento è rappresentata dalla [direttiva 2009/12/CE](#) 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 o globali relativi ai diritti di traffico, intervengono con compiti di regolazione, in applicazione dei principi e delle normative di settore. Pertanto, relativamente alla competenza dell'ENAC, trattasi di attività che vengono svolte nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ENAC stesso e i cui oneri sono a carico del bilancio dell'Ente.

#### **Articolo 25) Fissazione delle tariffe**

L'articolo prescrive che ciascuna Parte consenta ai vettori aerei delle parti di **fissare liberamente le tariffe** per il trasporto di passeggeri e di merci sulla base di una concorrenza libera ed equa.

In una prospettiva di tutela della concorrenza, viene inoltre precisato che ciascuna Parte, su base non discriminatoria, può chiedere che siano comunicate alle proprie autorità competenti le tariffe previste per i servizi di trasporto di passeggeri e di merci che hanno origine nel proprio territorio, secondo modalità semplificate e unicamente a titolo informativo.

#### **Articolo 26) Contesto concorrenziale**

L'articolo regola dettagliatamente, anche al livello procedurale, tutti gli aspetti relativi alla tutela della concorrenza. Oltre alla garanzia di eque opportunità e di non discriminazione per i vettori, l'articolo dispone che eventuali aiuti pubblici siano trasparenti.

#### **Articolo 27) Statistiche**

L'articolo disciplina lo **scambio reciproco di informazioni e statistiche** relative al traffico operato sui servizi concordati dai vettori. Per quanto concerne l'Italia, si tratta di compiti svolti dall'ENAC nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'Ente; i relativi oneri sono pertanto a carico del bilancio dell'ENAC.

#### **Articolo 28) Interpretazione e attuazione**

L'articolo contiene disposizioni che impegnano le Parti ad una corretta attuazione dell'Accordo.

Viene inoltre precisato che ciascuna Parte è responsabile della corretta attuazione del presente accordo nel proprio territorio e che l'Ucraina è responsabile anche dell'attuazione della legislazione adottata con l'obiettivo di incorporare nel proprio sistema giuridico i requisiti e le norme contenuti negli atti dell'Unione europea relativi al trasporto aereo di cui all'allegato I all'Accordo stesso.

#### **Articolo 29) Comitato misto**

L'articolo istituisce un **Comitato composto da rappresentanti delle parti** (Comitato misto) e responsabile dell'amministrazione e della corretta attuazione del presente accordo. Per quanto concerne l'Italia, al comitato partecipa eventualmente un rappresentante dell'ENAC, nei limiti delle risorse dell'Ente. La previsione del comitato non comporta quindi ulteriori spese per il bilancio dello Stato.

#### **Articolo 30) Risoluzione delle controversie e arbitrato**

L'articolo regola, anche negli aspetti procedurali, la composizione delle eventuali controversie. Sono anche regolati l'eventuale istituzione e il funzionamento di un collegio arbitrale.

#### **Articolo 31) Misure di salvaguardia**

L'articolo disciplina l'eventuale applicazione di misure di salvaguardia adottabili da una Parte, ove ritenga che l'altra Parte sia venuta meno a uno degli obblighi previsti dal presente Accordo.

#### **Articolo 32) Divulgazione di informazioni**

L'articolo introduce un obbligo di riservatezza a carico dei rappresentanti, dei delegati e degli esperti delle Parti nonché degli altri funzionari che operano nell'ambito del presente Accordo, con particolare

riferimento alle informazioni in materia di sicurezza e alle informazioni relative a società o imprese, ai loro rapporti commerciali o alle loro componenti di costi.

#### **Articolo 33) Disposizioni transitorie**

L'articolo disciplina le modalità della progressiva convergenza regolamentare dell'Ucraina rispetto all'Unione europea.

**Articolo 34) Rapporto con altri accordi o intese** L'articolo stabilisce che le disposizioni del presente Accordo **prevalgono** sulle pertinenti disposizioni previste dagli accordi o intese bilaterali vigenti in materia di trasporto aereo fra le Parti. **In deroga al paragrafo 1** del presente articolo, le **disposizioni** riguardanti proprietà, diritti di traffico, capacità, frequenze, tipo o cambiamento di aeromobile, *code sharing* e formazione dei prezzi di un accordo o intesa bilaterale tra l'Ucraina e l'Unione europea o uno Stato membro dell'Unione europea **si applicano** tra le Parti se tale accordo o intesa bilaterale è **più favorevole** sotto l'aspetto della libertà conferita ai vettori aerei interessati o sotto altri aspetti e a condizione che non vi sia alcuna discriminazione tra gli Stati membri dell'Unione europea e i loro cittadini. Lo stesso vale per le disposizioni che non sono contemplate dal presente Accordo.

#### **Articolo 35) Disposizioni finanziarie**

L'articolo prescrive alle Parti di assegnare le necessarie risorse finanziarie ai fini dell'attuazione del presente Accordo all'interno dei loro rispettivi territori. Il carattere generico della disposizione non consente di individuare concretamente degli oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato.

#### **Articolo 36) Modifiche**

L'articolo regola le procedure di modifica dell'Accordo e il rapporto tra questo Accordo ed eventuali modifiche legislative introdotte da una delle Parti in materia di aviazione civile.

#### **Articolo 37) Estinzione**

L'articolo disciplina la procedura da seguire nel caso in cui una delle Parti decida di porre fine all'Accordo.

#### **Articolo 38) Entrata in vigore e applicazione provvisoria**

L'articolo disciplina l'entrata in vigore dell'Accordo e le modalità della sua applicazione provvisoria.

#### **Articolo 39) Registrazione presso l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile e il Segretariato delle Nazioni Unite**

L'articolo prevede la registrazione dell'Accordo presso l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile e il Segretariato delle Nazioni Unite.

#### **Articolo 40) Testi facenti fede**

L'articolo stabilisce le lingue in cui è redatto l'accordo e prevede che tutte le versioni facciano egualmente fede.

#### ***Allegato I. Elenco dei requisiti e delle norme applicabili adottati dall'Unione europea nel settore dell'aviazione civile da incorporare nella normativa dell'Ucraina.***

L'allegato contiene l'elenco delle norme dell'Unione europea che dovranno essere incorporate nella normativa dell'Ucraina.

#### ***Allegato II. Servizi concordati e rotte specificate.***

L'allegato definisce la tabella delle rotte e i diritti di traffico esercitabili dai vettori designati a operare i servizi.

Di particolare rilievo economico è la norma che consente ai vettori di stabilire liberamente, sulla base di considerazioni di mercato, il numero di frequenze con le quali operano i servizi aerei autorizzati.

L'allegato stabilisce inoltre che i diritti esistenti e nuovi, compresi i diritti di servire punti situati al di fuori, nel quadro di accordi bilaterali o di altre intese tra l'Ucraina e gli Stati membri dell'Unione europea che non sono coperti dal presente Accordo, possono essere esercitati e concordati, a condizione che non vi sia discriminazione tra vettori aerei sulla base della nazionalità.

#### ***Allegato III. Disposizioni transitorie.***

L'allegato stabilisce che la transizione dell'Ucraina verso l'effettiva applicazione di tutte le disposizioni e condizioni derivanti dal presente accordo avviene attraverso periodi transitori. La progressiva applicazione delle disposizioni da parte dell'Ucraina durante i tre periodi transitori comporta la progressiva estensione dei diritti di traffico esercitabili dai vettori delle due Parti.

#### ***Allegato IV. Elenco dei certificati di cui all'allegato III del presente Accordo.***

L'allegato contiene l'elenco dei certificati relativi ai membri degli equipaggi nonché alla gestione del traffico aereo e ai servizi di navigazione aerea.

#### ***Allegato V. Elenco di Paesi terzi menzionati agli articoli 17, 19 e 22 e agli allegati II e III del presente Accordo***

Indica gli Stati terzi considerati nelle norme richiamate.

#### ***Allegato VI. Norme procedurali***

L'allegato regola le modalità di partecipazione dell'Ucraina a comitati o istituti dell'Unione europea in qualità di osservatore.

#### ***Allegato VII. Criteri di cui all'articolo 26, paragrafo 4, del presente Accordo***

L'allegato elenca le tipologie di aiuti o sovvenzioni pubbliche compatibili con la disciplina sulla concorrenza.

## Contenuto del disegno di legge di ratifica

Il disegno di legge A.C. 1001 è costituito da **quattro articoli**.

Gli **articoli 1 e 2** stabiliscono rispettivamente l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione dell'Accordo.

L'**articolo 3**, recante **disposizioni finanziarie**, stabilisce al **comma 1)** che dall'attuazione degli articoli 2, 5, 7, 8, 22, 24, 25, 26, 27, 29 e 35 dell'Accordo non devono derivare oneri a carico della finanza pubblica. L'Ente nazionale per l'aviazione civile provvede agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie dell'Ente stesso e i relativi oneri sono posti a carico del suo bilancio. Il **comma 2)** prevede che dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato. Le amministrazioni competenti provvedono all'attuazione dei compiti derivanti dalla presente legge con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. A eventuali oneri derivanti dall'Articolo 30 si farà fronte con apposito provvedimento legislativo (**comma 3)**.

L'**articolo 4** prevede l'**entrata in vigore** della legge il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

## Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

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

## Relazioni allegate

Trattandosi di un disegno di legge di iniziativa governativa al medesimo è allegata la relazione illustrativa del provvedimento, la relazione tecnica e l'analisi tecnico normativa (ATN). Il Governo fa presente che non è presente l'analisi dell'impatto della regolamentazione (AIR) trattandosi di disegni di legge di ratifica di accordi internazionali.

Nel dettaglio, la **relazione tecnica** che accompagna il disegno di legge sottolinea che l'Accordo **non comporta nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato**. La relazione previsa che ad eventuali oneri provenienti dall'attuazione dell'art.30, relativo a risoluzione delle controversie e arbitrato, non quantificabili a priori, in quanto specie che dipendono da singoli contratti nonché dai comportamenti individuali delle parti contraenti, si provvederà mediante apposito provvedimento.

L'**analisi tecnico - normativa** rileva l'insussistenza di profili di incompatibilità con i principi costituzionali e con gli obblighi internazionali assunti dall'Italia ed è perfettamente in linea con l'ordinamento comunitario. L'analisi segnala inoltre che la Corte di Giustizia delle Comunità europee ha dichiarato la legittimità degli accordi aerei globali a competenza mista, escludendo quindi che la competenza dell'Unione europea a sottoscrivere accordi con paesi terzi sia configurabile come competenza esclusiva.