



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

Nota di verifica n. 71
24 maggio 2023

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto Camera:	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
Relatore per la Commissione di merito:	Calovini
Gruppo:	Fdl
Relazione tecnica (RT):	presente
Iniziativa:	Parlamentare
Iter al Senato:	No
Commissione competente :	III Affari esteri

Finalità

Il disegno di legge in esame ha ad oggetto la ratifica e l'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.

Il testo del provvedimento è corredato di relazione tecnica.

Nella presente Nota sono riportati sinteticamente i contenuti dell'Accordo che presentano profili di carattere finanziario e le informazioni fornite dalla relazione tecnica. Vengono quindi esposti gli elementi di analisi e le richieste di chiarimento considerati rilevanti ai fini di una verifica delle quantificazioni riportate nella relazione tecnica.

Verifica delle quantificazioni

DISPOSIZIONI DELL'ACCORDO CHE PRESENTANO PROFILI FINANZIARI	ELEMENTI FORNITI DALLA RELAZIONE TECNICA
<p>Articoli 1-4. Tali norme prevedono:</p> <ul style="list-style-type: none">l'individuazione degli obiettivi dell'Accordo nella graduale creazione di uno spazio aereo comune tra l'Unione europea, i suoi Stati membri e l'Ucraina (articolo 1);le definizioni utilizzate nel corpo dell'Accordo, conformi a quelli utilizzati negli accordi internazionali nel settore del trasporto aereo (articolo 2);l'obbligo delle Parti di adottare tutte le misure 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 3);	<p>La relazione tecnica afferma che dall'attuazione dei presenti articoli non possono derivare oneri finanziari, in quanto elencano gli obiettivi e l'ambito di applicazione dell'Accordo (articolo 1), si limitano alle definizioni con funzione puramente esplicativa (articolo 2) e in definitiva hanno carattere puramente ordinamentale (articoli 3 e 4)</p>

- il principio del divieto di ogni discriminazione in ragione della cittadinanza (articolo 4).

Articoli 5-8. Tali norme prevedono la cooperazione delle Parti 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 (norme dell'UE nel settore dell'aviazione civile) nonché l'attuazione di queste disposizioni da parte dell'Ucraina (articolo 5), tramite, tra l'altro, consultazioni periodiche, nell'ambito del comitato misto di cui all'articolo 29 ("Comitato misto") del presente accordo [articolo 5, par. 1, lettera a)] e consultazioni e scambio di informazioni sulla nuova legislazione [articolo 5, par. 1, lettera c)]. Vengono altresì previste 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 (articolo 6). Inoltre, si riportano disposizioni della legislazione in materia di sicurezza aerea (*Aviation Safety*) (articolo 7) e si prevede tra l'altro che le autorità competenti di una delle parti possono chiedere che si svolgano consultazioni con le autorità competenti dell'altra parte, in qualsiasi momento, in merito alle norme di sicurezza osservate dall'altra parte (articolo 7, par. 9). Infine, si definiscono 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*), con la previsione della reciproca assistenza che le Parti sono tenute a prestarsi per la prevenzione di atti illeciti contro la sicurezza degli aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggi, 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 (articolo 8). Si prevede altresì che se una parte ha ragionevoli motivi per ritenere che l'altra parte abbia disatteso le disposizioni in tema di sicurezza dell'aviazione civile previste dal presente articolo, tale parte richiede consultazioni immediate con l'altra parte (articolo 8, par. 9)

Articoli 9-15. Tali norme prevedono:

- la cooperazione delle Parti nella gestione del traffico aereo e la partecipazione dell'Ucraina al Cielo unico europeo (articolo 9);
- l'impegno delle parti ad agire in conformità delle rispettive normative sui requisiti e le norme relativi all'ambiente (allegato I, parte D dell'Accordo) (articolo 10); alla tutela del

La **relazione tecnica** afferma che per l'Italia, lo svolgimento di consultazioni periodiche, nonché le attività di ispezione in materia di *safety* e *security* e la richiesta ed elaborazione di dati statistici non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto tali attività saranno svolte dall'ENAC (l'Ente nazionale per l'aviazione civile, come l'Autorità competente allo svolgimento delle attività ispettive per l'Italia) che provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili nei capitoli di bilancio dell'Ente.

Inoltre, la RT evidenzia come l'articolo 8, paragrafi 3 e 5, contenga disposizioni che attengono alla reciproca assistenza finalizzata alla 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 detti atti. A tal proposito, le attività di scambio info-investigativo previste da questo articolo rientrano negli ordinari compiti del Ministero dell'interno che provvede tramite il capitolo di bilancio 2731, piano gestionale 12, recante risorse sufficienti per lo svolgimento di tali attività.

La **relazione tecnica** afferma che l'articolo 9 prescrive che le parti cooperino nel settore della gestione del traffico aereo per garantire l'effettiva applicazione da parte dell'Ucraina della propria legislazione adottata con l'obiettivo di incorporare i requisiti e le norme citate al comma 1 del predetto articolo: la cooperazione è monitorata dal Comitato misto ai sensi dell'articolo 29, per

<p>consumatore (allegato I, parte F, all'Accordo) (articolo 11); ai sistemi telematici di prenotazione (allegato I, parte G, dell'Accordo) garantendo il libero accesso dei sistemi telematici di prenotazione (articolo 13) e agli aspetti sociali (allegato I, parte E dell'Accordo) (articolo 14);</p> <ul style="list-style-type: none"> • i campi della cooperazione industriale tra le Parti (articolo 12); • che l'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; l'Accordo descrive anche le procedure di informazione tra le parti in caso di adozione di nuove normative (articolo 15). 	<p>cui si rimanda a quanto di seguito rappresentato nella RT. Inoltre, dall'applicazione degli articoli 10, 11, 13 e 14 non possono derivare oneri finanziari in quanto le disposizioni hanno carattere ordinamentale. Riguardo agli articoli 12 e 15, e per gli adempimenti previsti a carico del Comitato misto ai sensi dell'articolo 29, la RT rimanda a quanto <i>infra</i> previsto.</p>
<p>Articoli 16-21. Tali norme prevedono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • i diritti e le facoltà di sorvolo e di traffico riconosciuti dalle Parti per i servizi aerei concordati (articolo 16); • i requisiti dei vettori aerei per operare sulle rotte concordate da ciascuna Parte contraente (articolo 17); • il criterio generale del riconoscimento reciproco tra le Parti delle domande di autorizzazione o permesso tecnico da un vettore aereo senza ulteriori accertamenti (articolo 18); • i casi in cui le autorità competenti di ciascuna Parte hanno il diritto di revocare, rifiutare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio di un vettore aereo designato dall'altra Parte (articolo 19); • le modalità con cui le parti possono consentire che un vettore aereo dell'Ucraina sia detenuto o controllato da Stati membri dell'Unione europea o da loro cittadini o viceversa (articolo 20); • l'abolizione di restrizioni quantitative sui trasferimenti di attrezzature, forniture, pezzi di ricambio e altri dispositivi qualora necessari a un vettore aereo per continuare a fornire servizi di trasporto aereo alle condizioni previste dal presente Accordo (articolo 21). 	<p>La relazione tecnica afferma che da tali disposizioni non possono derivare oneri finanziari in quanto di carattere prettamente ordinamentale.</p>
<p>Articolo 22: disciplina diversi aspetti dei servizi aerei e aeroportuali e per la salvaguardia della concorrenza nella prestazione dei servizi, tra i quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il diritto di aprire nel territorio dell'altra Parte uffici e infrastrutture per la prestazione dei servizi nell'ambito del presente Accordo; 	<p>La relazione tecnica afferma che la notifica dei piani operativi, dei programmi e degli orari e dei programmi dei servizi aerei non generano nuovi oneri in quanto espletate dall'ENAC nell'esercizio delle proprie funzioni e nell'ambito dei compiti istituzionali ad esso attribuiti dalla legge, nei limiti delle risorse finanziarie dell'Ente. Risultano a</p>

<ul style="list-style-type: none"> • la possibilità che vi siano diversi fornitori di assistenza a terra (<i>handling</i>) negli aeroporti, come pure la possibilità dell'autoassistenza a terra (<i>self-handling</i>) da parte del vettore; • 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 secondo cui i piani operativi dei vettori dell'altra Parte possano essere richiesti a mero titolo informativo; • 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 <i>in loco</i>, senza restrizioni o imposizioni fiscali, al tasso di cambio applicabile al momento della richiesta di trasferimento, conformemente alla normativa valutaria vigente di ciascuna Parte. <p>In questo quadro, si prevede che il Comitato misto di cui all'articolo 29 avvii un processo di cooperazione con riguardo all'esercizio di un'attività economica e alle opportunità commerciali e segua i progressi compiuti nell'affrontare efficacemente gli ostacoli all'esercizio dell'attività incontrati dagli operatori commerciali (articolo 22, par. 2).</p>	<p>carico dell'ENAC anche i possibili oneri derivanti dalle eventuali riunioni del Comitato misto (cfr. infra, articolo 29).</p>
<p>Articolo 23: prevede 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. Inoltre, si chiarisce che la stipula 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 23, par. 8).</p>	<p>La relazione tecnica afferma che le disposizioni dell'articolo risultano conformi a quanto previsto, a normativa vigente, dall'articolo 24 della Convenzione di Chicago^[1]. 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. La RT evidenzia che quanto considerato in relazione alla disposizione in esame, corrisponde a quanto già formulato in precedenza nei confronti di analoghi accordi per i servizi aerei tra il Governo italiano e alcuni Paesi esteri (Corea, Qatar, Vietnam, Algeria), sottoscrittori della Convenzione di Chicago.</p>
<p>Articolo 24: stabilisce le modalità per l'imposizione di oneri e diritti d'uso alle linee aeree designate, sancendo, in particolare, il principio di non discriminazione tra i vettori delle due Parti.</p> <p>Tra l'altro si prevede che ciascuna parte promuova o richieda consultazioni in conformità della normativa vigente, tra le autorità o gli organi</p>	<p>La relazione tecnica afferma che l'attività rientra tra le competenze dell'ENAC, che provvede con le risorse disponibili nei propri bilanci, anche per le attività ai sensi del paragrafo 2, afferenti allo scambio di informazioni tra le autorità competenti alla riscossione degli oneri d'uso per i controlli del traffico e i servizi della navigazione aerea.</p>

<p>competenti per la riscossione degli oneri sul proprio territorio e i vettori aerei e/o gli organismi di rappresentanza di questi ultimi (articolo 24, par. 2)</p>	
<p>Articolo 25: prevede 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, e che le parti non esigono che i prezzi siano depositati o notificati (articolo 25 parr. 1 e 2). Inoltre si prevede che, se le autorità competenti di ciascuna delle parti dovessero ritenere che un qualsiasi prezzo non sia coerente con le considerazioni esposte nel presente articolo, ne danno comunicazione appropriata alle autorità competenti dell'altra parte in questione e possono chiedere consultazioni con tali autorità. Le consultazioni tra le autorità competenti possono riguardare questioni quali il carattere iniquo, irragionevole, discriminatorio o sovvenzionato dei prezzi. Tali consultazioni si tengono entro 30 giorni dalla data di ricevimento della richiesta (articolo 25, par. 3).</p>	<p>La relazione tecnica afferma che la fissazione delle tariffe (par. 1) rientra nella competenza dei vettori aerei. Eventuali spese potrebbero derivare, ai sensi del par. 3 dell'articolo, da consultazioni delle Parti in caso di prezzi ritenuti iniqui, discriminatori, o irragionevoli a detrimento di una delle parti dell'Accordo. Per la copertura finanziaria di queste eventuali spese, si rimanda a quanto <i>infra</i> rappresentato all'articolo 29.</p>
<p>Articolo 26: regola gli aspetti relativi alla tutela della concorrenza, prevedendo la garanzia di eque opportunità e di non discriminazione per i vettori e anche il principio che eventuali aiuti pubblici siano trasparenti. Si prevede, tra l'altro che se una parte rileva che nel territorio dell'altra parte esistono condizioni, in particolare dovute a una sovvenzione, che potrebbero pregiudicare le possibilità di competere dei suoi vettori aerei in modo corretto e su un piede di parità, possa chiedere che si riunisca il comitato misto di cui all'articolo 29 (articolo 26, par. 5)</p>	<p>La relazione tecnica afferma che l'applicazione della norma potrebbe generare oneri esclusivamente nell'ipotesi di convocazione del Comitato misto il cui funzionamento è regolato dall'articolo 29 dell'Accordo. Al riguardo, tali riunioni saranno effettuate dall'ENAC, che provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'Ente.</p>
<p>Articolo 27: disciplina lo scambio reciproco di informazioni e statistiche relative al traffico operato sui servizi concordati dai vettori.</p>	<p>La relazione tecnica afferma che per l'Italia, tali compiti saranno svolti dall'ENAC, che provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'Ente.</p>
<p>Articolo 28: impegna le Parti ad una corretta attuazione dell'Accordo. Inoltre, precisa 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.</p>	<p>La relazione tecnica afferma che dalla disposizione non derivano oneri finanziari in quanto di carattere ordinamentale.</p>
<p>Articolo 29: istituisce un Comitato misto, composto da rappresentanti delle parti,</p>	<p>La relazione tecnica afferma, per quanto concerne l'Italia, che al comitato partecipa eventualmente un rappresentante dell'ENAC, nei</p>

<p>responsabile dell'amministrazione e della corretta attuazione del presente accordo.</p>	<p>limiti delle risorse dell'Ente. La previsione del comitato non comporta quindi ulteriori spese per il bilancio dello Stato, segnatamente per spese derivanti dalla presente disposizione e le eventuali spese per consultazioni che potrebbero derivare da altre disposizioni dell'Accordo come, in particolare, dall'articolo 5, comma 1, lettera c), dall'articolo 8, comma 9, dall'articolo 7, comma 9, dall'articolo 22, comma 2, dall'articolo 24, comma 2, dall'articolo 25, comma 3, dall'articolo 26, comma 5.</p>
<p>Articolo 30: disciplina la composizione delle eventuali controversie e anche l'eventuale istituzione e funzionamento di un collegio arbitrale.</p>	<p>La relazione tecnica afferma che sulla possibilità del ricorso all'arbitrato, le eventuali spese gravano sull'Ucraina da una parte e sull'Unione europea e ciascuno degli Stati membri dall'altra. La quota parte delle spese per procedimenti arbitrali che spetterebbe all'Italia non è prevedibile a priori, in quanto queste dipendono, così come le spese di giustizia, dalle vicende specifiche di ogni singolo contratto nonché dai comportamenti individuali delle parti contraenti. Agli eventuali oneri di procedimenti non coperti dalle risorse finanziarie stanziata a legislazione vigente si provvederà pertanto mediante apposito provvedimento.</p>
<p>Articoli 31-34: tali norme prevedono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'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 31); • l'obbligo di riservatezza di rappresentanti, delegati ed esperti delle Parti nonché di altri funzionari che operano nell'ambito del presente Accordo, in particolare, sulle informazioni in materia di sicurezza e le informazioni relative a società o imprese, ai loro rapporti commerciali o alle loro componenti di costi (articolo 32); • la progressiva convergenza regolamentare dell'Ucraina rispetto all'Unione europea (articolo 33); • la prevalenza delle disposizioni dell'Accordo sulle disposizioni di accordi o intese bilaterali vigenti in materia di trasporto aereo fra le Parti; si fa salva la possibilità di applicare intese bilaterali tra l'Ucraina e l'Unione europea o uno Stato membro se di carattere più favorevole su diritti di traffico, capacità, frequenze, tipo o cambiamento di aeromobile, <i>code sharing</i> e formazione dei prezzi (articolo 34). 	<p>La relazione tecnica afferma che dalle disposizioni in esame non derivano oneri finanziari in quanto ha carattere ordinamentale.</p>
<p>Articolo 35: prescrive alle Parti di assegnare le necessarie risorse finanziarie ai fini</p>	<p>La relazione tecnica si limita a descrivere la norma.</p>

dell'attuazione del presente Accordo all'interno dei loro rispettivi territori.	
Articoli 36-40: afferiscono, rispettivamente, a modifiche, estinzione, entrata in vigore, riesame dell'Accordo e disposizioni finali	La relazione tecnica afferma che dalle disposizioni in esame non derivano oneri finanziari.

DISPOSIZIONI DEL DISEGNO DI LEGGE DI RATIFICA	ELEMENTI FORNITI DALLA RELAZIONE TECNICA
<p>Articolo 3: prevede che dall'attuazione degli articoli 2, 5, 7, 8, 22, 24, 25, 26, 27, 29 e 35 dell'Accordo in esame 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 (comma 1). Inoltre, si dispone che dall'attuazione del provvedimento in esame non debbano 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 (comma 2). Agli eventuali oneri derivanti dall'articolo 30 dell'Accordo si farà fronte con apposito provvedimento legislativo (comma 3).</p>	La relazione tecnica non considera le norme.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che il presente provvedimento ha ad oggetto la ratifica e l'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.

In proposito, con riferimento all'articolo 22 dell'Accordo, appare necessario che il Governo chiarisca la portata applicativa e gli eventuali effetti finanziari derivanti dalla disposizione - non considerata dalla relazione tecnica - che prevede la 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, conformemente alla normativa valutaria vigente di ciascuna Parte.

Con riferimento alle esenzioni doganali previste dall'articolo 23 dell'Accordo, invece, si prende atto di quanto affermato dalla relazione tecnica, secondo la quale l'ambito applicativo dell'articolo in questione non prevede fattispecie aggiuntive rispetto a quelle ricadenti nell'ambito applicativo dell'articolo 24 della Convenzione di Chicago sull'aviazione civile - già ratificata dall'Italia - e, pertanto, gli effetti di gettito derivanti dalle previste 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.

Per quanto concerne, infine, la partecipazione dell'Italia al Comitato misto di cui all'articolo 29 dell'Accordo, si rileva che secondo la relazione tecnica l'ENAC prenderà parte al Comitato e provvederà agli adempimenti che ne conseguono, con particolare riguardo a quelli relativi alle consultazioni tra le parti previste dall'Accordo, nei limiti delle proprie risorse, senza quindi ulteriori spese per il bilancio dello Stato. Tuttavia, considerato che l'ENAC rientra nell'ambito delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 3, della legge n. 196 del 2009 (cd. elenco ISTAT), dovrebbero essere stimati gli effetti finanziari derivanti da tali impegni internazionali e dovrebbe essere verificata - alla luce di tale quantificazione - la disponibilità, nel bilancio dell'ENAC, delle occorrenti risorse. Su tale aspetto appare pertanto necessario un chiarimento da parte del Governo.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si rileva che il comma 1 dell'articolo 3 reca una clausola di invarianza finanziaria riferita agli articoli 2, 5, 7, 8, 22, 24, 25, 26, 27, 29 e 35 dell'Accordo oggetto di ratifica, che prevedono lo svolgimento di attività a carico dell'Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC), secondo la quale dall'attuazione di tali articoli non devono derivare oneri a carico della finanza pubblica.

Il secondo periodo del medesimo comma 1 precisa che l'ENAC provvede agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie a disposizione a legislazione vigente e che i relativi oneri sono posti a carico del bilancio dell'Ente.

Il comma 2 dell'articolo 3 prevede una clausola di invarianza finanziaria riferita all'intero disegno di legge di ratifica in base alla quale dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato e le amministrazioni competenti provvedono all'attuazione dei compiti derivanti dalla presente legge con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente^[2].

Il comma 3, infine, prevede che agli eventuali oneri derivanti dall'articolo 30, riguardante la possibilità di ricorrere all'arbitrato per risolvere le controversie insorte tra le Parti contraenti, si provvederà con un futuro provvedimento legislativo.

Dal punto di vista della formulazione delle disposizioni, ai fini di una maggiore chiarezza e di un migliore coordinamento tra le stesse, si rappresenta l'opportunità di modificare i primi due commi in modo da prevedere una clausola di invarianza finanziaria riferita all'aggregato della finanza pubblica, anziché del solo bilancio dello Stato, e applicabile all'intero Accordo oggetto di ratifica, specificando in via generale che le amministrazioni competenti provvedono all'attuazione dei compiti derivanti dalla presente legge con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. In tale contesto, si potrebbe altresì valutare se precisare che l'ENAC provvede all'adempimento dei compiti derivanti dagli articoli 2, 5, 7, 8, 22, 24, 25, 26, 27, 29 e 35 dell'Accordo a valere sulle risorse disponibili nell'ambito del proprio bilancio, verificando altresì se sia necessario richiamare tra tali compiti anche l'articolo 2, che reca le definizioni da applicare ai fini dell'attuazione dell'Accordo, e l'articolo 35, che prevede che le parti assegnino le risorse necessarie ai fini dell'attuazione dell'Accordo nel quadro dei rispettivi territori.

Riguardo alle modifiche proposte appare, in ogni caso, opportuno acquisire l'avviso del Governo.

[1] Convenzione di Chicago sull'aviazione civile, resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561.

L'articolo 24, in particolare, stabilisce che: "a) Gli aeromobili in volo per, da o attraverso il territorio di un altro Stato contraente saranno temporaneamente esenti da dazi, fermi restando i regolamenti doganali di tale Stato. Il carburante, gli olii lubrificanti, i pezzi di ricambio, l'equipaggiamento normale e le provviste che si trovino a bordo di un aeromobile di uno Stato contraente, all'arrivo nel territorio di un altro Stato contraente e che restino a bordo fino alla partenza dal territorio di tale Stato, saranno esenti da dazi doganali, da tasse di ispezione o da simili dazi ed oneri nazionali o locali. Tale esenzione non si applicherà alle quantità od agli articoli scaricati, salve le disposizioni doganali dello Stato che possano richiedere che essi siano posti sotto sorveglianza doganale. b) Le parti di ricambio e l'equipaggiamento importati nel territorio di uno Stato contraente per essere montati o usati sugli aeromobili di un altro Stato contraente impiegati nella navigazione aerea internazionale, saranno esenti da dazi doganali, fermi restando i regolamenti dello Stato interessato che possono disporre che tali articoli siano posti sotto la sorveglianza ed il controllo doganale".

[2] In proposito, la relazione tecnica allegata al provvedimento, con riferimento all'articolo 8 concernente la reciproca assistenza tra le parti allo scopo di prevenire atti illeciti, evidenzia che le attività di scambio info-investigativo rientrano negli ordinari compiti del Ministero dell'interno che vi provvede tramite le risorse afferenti al capitolo 2731, piano gestionale 12 (Spese per il finanziamento di misure volte alla prevenzione e al contrasto della criminalità e al potenziamento della sicurezza nelle strutture aeroportuali e nelle principali stazioni ferroviarie anche attraverso imprescindibili misure di cooperazione internazionale), del proprio stato di previsione.