



Ratifica ed esecuzione di accordi internazionali nel settore del traffico aereo

A.C. 2714

Dossier n° 525 - Schede di lettura
25 gennaio 2017

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2714
Titolo:	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
Iniziativa:	Governativa
Firma dell'Accordo:	Sì
Iter al Senato:	No
Numero di articoli:	4
Date:	
presentazione:	10 novembre 2014
assegnazione:	19 gennaio 2015
Commissione competente :	III Affari esteri
Sede:	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, II Giustizia, V Bilancio, VI Finanze, VIII Ambiente, X Attività Produttive, XI Lavoro e XIV Politiche dell'Unione Europea
Oneri finanziari:	Sì

Contenuto degli accordi

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

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.

Si rammenta, in proposito, che due analoghi accordi, con il Marocco e la Giordania, fatti a Bruxelles rispettivamente il 12 dicembre 2006 e il 15 dicembre 2010 – i primi stipulati con paesi non europei sulla scia delle linee-guida inaugurate dalla Commissione europea nel marzo 2005 allo scopo di giungere alla conformità degli accordi bilaterali con la normativa comunitaria in vigore – sono stati ratificati dall'Italia con la legge n. 158 del 13 ottobre 2009 e con la legge n. 8 del 2 febbraio 2012.

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** tra le quali spiccano quelle di "licenze di esercizio", quella di "convenzione" - che si riferisce alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944 -, nonché la precisa delimitazione dei concetti di sovvenzione, prezzo, onere di uso e, infine, della SESAR (attuazione

tecnica del Cielo unico europeo).

Si ricorda che il "*Cielo unico europeo*" è un progetto della Commissione per l'armonizzazione dello spazio aereo in tutta l'Unione europea, sia negli aspetti di progettazione che in quelli di gestione e regolazione. Il "Cielo unico europeo" in prospettiva assumerà alcune competenze oggi afferenti agli Stati membri, che si coordinano mediante EUROCONTROL. Interessante il progetto di integrare nel Cielo unico europeo anche la gestione del traffico aereo militare.

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 uno degli Stati contraenti, le autorità della parte contraente richiesta riconoscono le decisioni regolamentari sull'idoneità e la 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: è prevista in particolare l'applicazione all'Accordo in esame delle disposizioni del titolo IV, capo 3 dell'Accordo euromediterraneo di associazione tra Unione europea e Israele in vigore dal 1° giugno 2000 (ratificato dall'Italia con legge 3 febbraio 1997, n. 31).

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**. La norma stabilisce, in particolare, che tali oneri devono essere adeguati, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori ed equamente ripartiti tra le varie categorie di utenti.

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 materia 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.

Con riferimento all'applicazione provvisoria dell'Accordo, nell'Analisi tecnico-normativa che correda il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica viene evidenziato che essa si riferisce agli aspetti tecnico-operativi, quali la definizione delle rotte, la designazione delle compagnie, i tipi di aeromobili utilizzati e di servizi offerti. Nell'ATN si fa riferimento, in proposito, alla circostanza che, per prassi consolidata, nel settore aeronautico viene operata una distinzione tra la parte normativa degli accordi, soggetta al perfezionamento delle procedure interne previste per la loro entrata in vigore, e i contenuti operativi, applicabili a partire dalla firma dell'accordo o da una data precisa. Tale prassi è motivata dall'esigenza di reagire con prontezza alle rapide evoluzioni tecniche ed economiche del settore, rendendo così immediatamente fruibili i servizi previsti nell'Accordo con soddisfazione degli utenti e degli operatori economici coinvolti.

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.

L'**articolo 1** reca le **definizioni** tra le quali spiccano quelle di "licenze di esercizio", quella di "convenzione" - che si riferisce alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944 -, nonché la precisa delimitazione dei concetti di sovvenzione, prezzo, onere di uso e, infine, della SESAR (attuazione tecnica del Cielo unico europeo – v. *supra*).

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 4** prevede d'altronde che, previo ricevimento della richiesta di autorizzazione di un vettore aereo appartenente uno degli Stati contraenti, le autorità della parte contraente richiesta riconoscono le decisioni regolamentari sull'idoneità e la 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 5** 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 6**.

Con l'**articolo 7** 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 8** 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 9**.

L'**articolo 10** 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 11**. La norma stabilisce, in particolare, che tali oneri devono essere adeguati, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori ed equamente ripartiti tra le varie categorie di utenti.

Ai sensi dell'**articolo 12** le parti consentono ai vettori aerei di fissare liberamente i prezzi sulla base di una libera ed equa concorrenza.

L'**articolo 13** 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 14**, che dispone in tema di **sicurezza aerea**, definisce le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di sicurezza aerea specificata nel dettaglio nell'Allegato III, parte C, dell'Accordo.

Con l'**articolo 15 (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 III, parte D dell'Accordo.

Ai sensi dell'**articolo 16** le Parti cooperano nel settore della **gestione del traffico aereo**, al fine di estendere il «cielo unico europeo» alla Moldova 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 e migliorare l'efficienza ambientale.

Le Parti riconoscono, 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 17**).

In materia di **diritti dei consumatori (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 III, parte G.

Quanto agli **aspetti sociali (articolo 20)** le parti assicurano almeno il livello delle norme e dei requisiti regolamentari di cui all'allegato III, parte F. Con l'**articolo 21** le parti assumono piena responsabilità nel proprio territorio per la corretta attuazione dell'accordo.

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 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 Comitato misto, 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.

L'**articolo 25** 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 la Moldova 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 26** viene definita la procedura nel caso in cui una delle Parti intenda modificare le disposizioni dell'Accordo.

Ai sensi dell'**articolo 27** 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 28** dispone la registrazione dell'Accordo e di tutte le modifiche presso l'ICAO e presso il Segretariato delle Nazioni Unite.

L'**articolo 29**, 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, da una data determinata.

Anche con riferimento all'applicazione provvisoria dell'Accordo in esame, nell'Analisi tecnico-normativa che correda il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica viene evidenziato che essa si riferisce agli aspetti tecnico-operativi, quali la definizione delle rotte, la designazione delle compagnie, i tipi di aeromobili utilizzati e di servizi offerti.

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

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.

La relazione introduttiva ai due provvedimenti ricorda come Islanda e Norvegia abbiano preso parte come osservatori già alla fase negoziale che condusse poi alla stipula del protocollo del 2010: al termine di tali negoziati fu concordato in merito alla possibilità di una proposta di Islanda e Norvegia per poter accedere anche al protocollo. Viene peraltro ricordato come entrambi i paesi, pur non appartenenti all'Unione europea, siano parti integranti - con numerosi altri paesi del Vecchio Continente - dello spazio aereo comune europeo cui ha dato vita l'accordo ECAA del 9 giugno 2006 (ratificato dall'Italia con la legge 4 giugno 2010, n. 91)

Per quanto concerne le finalità e la portata dello spazio aereo comune transatlantico - va tra l'altro ricordato anche l'accordo sui trasporti aerei tra il Canada e l'Unione europea del 17 dicembre 2009, ratificato dal nostro Paese con la legge 1° febbraio 2012, n. 6 - cui l'accordo tra Stati Uniti e Unione europea del 2007 e il successivo protocollo di modifica hanno dato vita, valgano le considerazioni già formulate a proposito dell'accordo tra Unione europea e Israele.

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'accordo 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: la denuncia consegue automaticamente in caso di denuncia dell'accordo USA-UE del 2007 come modificato dal protocollo del 2010.

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

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: saranno preclusi ai due paesi sono i settori di esclusiva competenza dell'Unione europea, con la quale peraltro l'Islanda e la Norvegia agiranno perlopiù di concerto.

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 l'Islanda, la Norvegia e la 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**, tra le quali spicca quella di "convenzione" - che si riferisce alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944 -, nonché la precisa delimitazione di concetti quali quelli di prezzo e di onere di uso.

L'articolo 2 riporta una clausola generale per la quale le Parti assicureranno alle compagnie aeree europee e statunitensi **"eguale 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 restante parte dell'articolo riguarda la cooperazione tra le Parti al fine di un'efficace **protezione dell'aviazione civile da ogni forma di minaccia**. In particolare, le Parti si conformano alle norme per la protezione dell'aviazione civile raccomandate dall'Organizzazione internazionale competente (ICAO) ed allegate alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale.

Le Parti dispongono inoltre affinché nei propri territori si prendano misure efficaci per sottoporre a controlli di sicurezza i passeggeri e i loro bagagli, le merci trasportate e ogni altro elemento suscettibile di recare minaccia. In difetto di osservanza delle previsioni dell'articolo 9, una Parte può chiedere immediate consultazioni con l'omologa autorità dell'altra Parte, ma se entro 15 giorni non si perviene a un accordo soddisfacente la Parte richiedente può adottare misure anche estreme, come la revoca dell'autorizzazione all'esercizio e dei permessi tecnici per i vettori aerei dell'altra Parte. Quanto sopra detto non esclude la possibilità di adottare provvedimenti provvisori e di urgenza anche prima della scadenza del termine di 15 giorni.

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. Inoltre, è espressamente specificato il diritto dei vettori aerei di ciascuna delle Parti di **provvedere in proprio alla vendita di servizi di trasporto aereo nel territorio dell'altra Parte**, ovvero tramite propri intermediari: l'acquisto di tali servizi da parte di chicchessia è libero, in valuta locale o in altra convertibile. È altresì **liberalizzato il trasferimento in patria dei redditi prodotti** con tali attività sul territorio dell'altra Parte contraente, senza restrizioni temporali o imposizioni fiscali, a un tasso di cambio determinato al momento della richiesta.

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: si tratta di previsioni largamente utilizzate, su base di reciprocità, nei trattati internazionali, rispetto alle quali peraltro l'autorità competente conserva facoltà di supervisione e controllo.

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. Infine, **le Parti si comunicano vicendevolmente le statistiche** relative all'attività dei propri vettori nei trasporti internazionali ai sensi del presente Accordo.

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'art. 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*. Il comitato si riunisce almeno una volta l'anno, ma ciascuna delle Parti può

chiedere una riunione del medesimo per risolvere questioni di interpretazione o di applicazione dell'Accordo.

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". E' 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. Nell'ambito della prevista cooperazione si terranno riunioni e consultazioni tra le Parti, le quali procederanno sollecitamente a notificarsi questioni, procedimenti e informazioni suscettibili di influenza significativa sugli interessi dell'altra Parte. L'utilizzo e la diffusione delle informazioni fornite nell'ambito della cooperazione in materia di concorrenza sono subordinati, così come la stessa concreta attuazione della cooperazione, al rispetto delle leggi vigenti nel territorio della Parte inviante, che ha il diritto altresì che dette informazioni non vengano comunicate a terzi senza il proprio consenso, né utilizzate per scopi diversi da quelli originariamente previsti.

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. Entro 18 mesi dall'avvio dei negoziati viene avviata una valutazione del loro andamento, e se nei successivi 12 mesi non si giungesse a concludere un Accordo di seconda fase, "**ciascuna Parte si riserva il diritto di sospendere da quel momento uno o più diritti indicati nel presente Accordo**".

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. Inoltre, nessuna disposizione dell'Accordo in esame osta all'attuazione di future decisioni formulate dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, né tantomeno alla partecipazione futura delle Parti ad accordi multilaterali nella materia del servizio aereo: in tal caso, tuttavia, le Parti interessate consultano il comitato misto in vista di eventuali necessari adattamenti dell'Accordo in esame.

Infine, **gli articoli 23-26** contengono le consuete clausole finali: in particolare, è possibile la denuncia dell'Accordo mediante comunicazione scritta per i canali diplomatici all'altra Parte contraente, e simultaneamente all'ICAO, che sarà anche depositaria dell'Accordo in esame.

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'art. 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 (art. 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'art. 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.

Contenuto del disegno di legge di ratifica

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*.

Il disegno di legge è accompagnato, **nonostante l'insussistenza di oneri**, da una **relazione tecnica** di contenuti sostanzialmente analoghi nei confronti di tutti gli accordi in esame: trattandosi di accordi negoziati in sede europea, e sulla base del fatto che ai comitati misti partecipano esperti dell'ENAC (Ente nazionale dell'aviazione civile) - che provvede in proprio a finanziarne le missioni -, non si prevedono oneri di missione per la finanza pubblica.

Il disegno di legge è accompagnato altresì da un'**Analisi tecnico-normativa (ATN)**, anche questa sostanzialmente analoga rispetto a tutti gli accordi in esame, dalla quale emerge che il provvedimento rispetta il principio di sussidiarietà nei rapporti tra Italia e Unione europea, in quanto l'obiettivo di istituire uno spazio aereo liberalizzato tra la UE e Israele, tra la UE e la Moldova e nei confronti di Norvegia e Islanda non è perseguibile attraverso interventi normativi nazionali. Si ricorda inoltre che la Corte di giustizia dell'unione europea ha chiarito la piena legittimazione della UE a negoziare congiuntamente agli Stati membri accordi aerei globali con paesi terzi, salvaguardando tuttavia la legittimità anche degli accordi aerei bilaterali, e dunque riconoscendo la competenza dell'Unione europea quale non esclusiva.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Il provvedimento si 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.