



Accordo sui servizi di trasporto aereo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica dell'Ecuador

A.C. 2576

Nota di verifica n. 257
22 ottobre 2020

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto Camera:	2576
Titolo:	Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui servizi di trasporto aereo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica dell'Ecuador, con Allegati, fatto a Quito il 25 novembre 2015
Relatore per la Commissione di merito:	Suriano
Gruppo:	M5S
Relazione tecnica (RT):	presente
Iniziativa:	Governativa
Iter al Senato:	Si
Commissione competente :	III Affari esteri

Finalità

Il disegno di legge concerne la ratifica e l'esecuzione dell'Accordo sui servizi di trasporto aereo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica dell'Ecuador, con Allegati, fatto a Quito il 25 novembre 2015, già approvato dal Senato (AS 1403).

Il testo del provvedimento è corredato di relazione tecnica.

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

Verifica delle quantificazioni

Disposizioni dell'Accordo che presentano profili finanziari	Elementi forniti dalla relazione tecnica
L'Accordo sui servizi aerei disciplina i rapporti bilaterali in materia di trasporto aereo tra i due paesi.	La relazione tecnica , preliminarmente, evidenzia che l'Accordo si inserisce in un contesto precedentemente non regolato fra le Autorità aeronautiche dei due Paesi, neppure da intese semplificate di contenuto tecnico-operativo. L'Accordo è allineato alla normativa dell'Unione Europea con l'inserimento delle clausole standard previste dal Regolamento (CE) 847/2004 e mira a regolamentare i servizi aerei tra l'Italia e l'Ecuador, rafforzando ulteriormente i legami economici tra i due Paesi ed apportando vantaggi economici ai vettori aerei, agli aeroporti, ai passeggeri, agli spedizionieri, all'industria del turismo e, in generale, all'economia dell'Italia e dell'Ecuador.

	<p>Dall'attuazione dell'Accordo non derivano oneri finanziari a carico dell'Italia. Gli unici oneri, meramente eventuali, discendenti dall'applicazione dell'Accordo riguardano le spese di missione relative alle procedure di consultazione previste dall'Accordo stesso. Tali oneri sono comunque estremamente improbabili, in quanto le procedure di consultazione si svolgono di norma per corrispondenza.</p> <p>In merito alle spese di missione, meramente eventuali, relative alle procedure di consultazione previste dagli articoli 12, 13 e 18 dell'Accordo, la RT precisa che i delegati italiani che partecipano alle riunioni del predetto Comitato provengono esclusivamente dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), che provvede a finanziare in proprio le missioni all'estero dei funzionari delegati a partecipare ai negoziati; nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie del proprio bilancio.</p>
<p>Articolo 3: stabilisce i diritti che le Parti contraenti concedono alle imprese da esse designate: il diritto di sorvolo del proprio territorio, di scalo tecnico e di attività commerciale limitatamente ai punti individuati nella tabella delle rotte allegata all'Accordo. Al paragrafo 5 si prevede che, in caso di conflitto armato, disordini o sviluppi politici o circostanze speciali e inconsuete, le Parti contraenti possono prevedere una nuova tabella delle rotte per facilitare i collegamenti aerei, che sono comunque operati dalle compagnie aeree designate da ciascuna Parte.</p>	<p>La relazione tecnica, con riferimento particolare al paragrafo 5, afferma che si tratta di un'attività volta alla sola ridefinizione della tabella delle rotte, che non comporta oneri a carico dello Stato o a carico del bilancio dell'ENAC.</p>
<p>Articolo 10: conferisce esenzione dai dazi doganali e da altri diritti a carburanti, lubrificanti, provviste di bordo, pezzi di ricambio e dotazioni normalmente previste a bordo ecc. Tale previsione ribadisce quanto già previsto all'articolo 24 della vigente Convenzione di Chicago.</p>	<p>La relazione tecnica non considera le norme.</p>
<p>Articolo 12: riguarda gli standard di sicurezza delle strutture aeronautiche, degli equipaggi e degli aeromobili, richiamando la Convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale e gli standard posti dall'ICAO (Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, istituita per l'appunto dalla Convenzione di Chicago). Ciascuna Parte contraente può sospendere o variare le autorizzazioni di esercizio di una o più compagnie aeree dell'altra Parte, qualora ravvisi problematiche in ordine agli standard di sicurezza ICAO. In particolare, si prevede la facoltà di effettuare ispezioni in territorio italiano</p>	<p>La relazione tecnica afferma sulla facoltà di effettuare ispezioni in territorio italiano sugli aeromobili che essa attiene alle attività di sicurezza normalmente espletate dall'ENAC nell'ambito dei compiti di istituto previsti dalla legge. Dette ispezioni sono svolte nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'Ente e i relativi oneri sono, pertanto, posti a carico del bilancio dell'ENAC.</p>

sugli aeromobili dell'altra Parte contraente (par. 3).	
Articolo 13: disciplina la reciproca assistenza finalizzata alla prevenzione di atti di cattura illecita di aeromobili civili e altri atti illegittimi contro la sicurezza degli aeromobili, dei loro passeggeri e del loro equipaggio, degli aeroporti e delle strutture di navigazione e contro qualsiasi altra minaccia alla sicurezza dell'aviazione civile (par. 2), nonché alle ipotesi di sequestro illegale o minaccia di sequestro illegale di aeromobile civile o altri atti contro la sicurezza aerea (par. 5).	La relazione tecnica afferma che tali attività di assistenza sono svolte in attuazione delle norme vigenti che prevedono l'intervento di vari soggetti istituzionali, in particolare del Ministero dell'interno e dell'ENAC (quest'ultimo per i soli compiti di <i>aviation security</i>). Tali attività rientrano, pertanto, nell'ambito dei compiti di istituto previsti dalla legge.
Articolo 18: ciascuna Parte o le sue autorità aeronautiche possono chiedere consultazioni alla Controparte in merito all'Accordo.	<i>Vedi sopra la parte introduttiva.</i>
Articolo 19: stabilisce che, in caso di controversie, le Parti contraenti si impegnano a tentare di risolverle tramite negoziato o canali diplomatici.	La relazione tecnica chiarisce che la soluzione di eventuali controversie avverrà in primo luogo tramite negoziato diretto. Qualora non si addivenga a una composizione delle stesse, si ricorrerà ai canali diplomatici. È in ogni caso escluso il ricorso ad arbitrati o ad altri metodi di composizione giurisdizionale delle controversie.

Disposizioni del disegno di legge di ratifica che presentano profili finanziari	Elementi forniti dalla relazione tecnica
Articolo 3: prevede che dall'attuazione delle disposizioni dell'Accordo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le amministrazioni e i soggetti interessati provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.	La relazione tecnica non considera specificamente la norma. <i>Si rinvia, peraltro, a quanto riportato nella parte introduttiva.</i>

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che l'articolo 10 dell'Accordo prevede esenzioni doganali in tema di carburanti, lubrificanti, provviste di bordo, pezzi di ricambio e dotazioni normalmente previste a bordo: la relazione tecnica non commenta specificamente la norma. In proposito, non si formulano osservazioni nel presupposto che la previsione sia meramente riproduttiva di quanto già previsto, a normativa vigente, dall'articolo 24 della Convenzione di Chicago sull'aviazione civile, cui aderiscono sia l'Italia sia l'Ecuador (l'applicabilità della Convenzione è infatti espressamente richiamata dall'articolo 2 dell'Accordo in esame), e che gli effetti di gettito derivanti da tali esenzioni siano quindi già scontati nelle previsioni finanziarie a legislazione vigente: in proposito appare utile acquisire elementi di valutazione e di conferma.

Si rammenta che, con riferimento a un'analoga previsione recata dall'Accordo sui servizi aerei con la Corea (AC 2415), nella seduta della Commissione Bilancio in sede consultiva del 23 settembre 2020, la rappresentante del Governo ha confermato che le esenzioni in questione (come già osservato per altri accordi internazionali di medesimo contenuto quali quelli stipulati con Qatar, Algeria e Vietnam)^[1] sono da ricondursi a quelle previste all'articolo 24 della Convenzione di Chicago e che, per tale motivo, dalle stesse non sarebbero derivati nuovi o maggiori oneri, nemmeno nella forma di mancato introito, a carico del bilancio dello Stato. Nella medesima seduta, la Commissione, preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo, ha espresso parere favorevole senza condizioni.

Per quanto riguarda le restanti previsioni, si prende atto che, come affermato dalla RT, dall'attuazione dell'Accordo non derivano oneri finanziari a carico dell'Italia e che gli unici oneri,

eventuali, riguardano le spese di missione relative alle procedure di consultazione previste dall'Accordo stesso; si tratta peraltro, secondo la RT, di oneri improbabili, in quanto le procedure di consultazione si svolgono di norma per corrispondenza: non si formulano pertanto osservazioni.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si evidenzia che l'articolo 3 prevede che dalle disposizioni dell'Accordo oggetto di ratifica non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le amministrazioni e i soggetti interessati provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare.

[1] Come evidenziato nel dossier del Servizio Bilancio (VQ 2415), nella XVII legislatura, allorché la Commissione Bilancio esaminò in sede consultiva (seduta del 4 ottobre 2016) altri accordi internazionali con il medesimo contenuto (C 3917), la rappresentante del Governo dichiarò che: "dalle esenzioni da dazi doganali ed altri diritti, concesse dall'articolo 6 dell'Accordo con il Qatar e dall'articolo 10 dell'Accordo con il Vietnam, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, neanche nella forma del minor gettito, poiché le disposizioni in parola sono in linea con quanto previsto dall'articolo 24 della Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944, ratificata dall'Italia con legge n. 561 del 1956, della quale Qatar e Vietnam sono Stati firmatari. Analoghe considerazioni valgono per le esenzioni previste dall'Accordo sui servizi aerei tra Italia e Algeria [...]" e la Commissione Bilancio espresse sui testi parere favorevole (condizionato ex art. 81 Cost. a talune modificazioni concernenti la clausola finanziaria che non sono però di rilievo ai fini del presente esame).