

VI COMMISSIONE PERMANENTE

(Finanze)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi: <i>a)</i> 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; <i>b)</i> Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e la Repubblica moldova; <i>c)</i> 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 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. C. 2714 Governo (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	58
DL 243/2016: Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno. C. 4200 Governo (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	70
ALLEGATO (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	71

SEDE CONSULTIVA

Martedì 31 gennaio 2017. — Presidenza del presidente Maurizio BERNARDO.

La seduta comincia alle 14.

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; *b)* Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e la Repubblica moldova; *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 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.

cazione 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.

C. 2714 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Tommaso CURRÒ (PD), *relatore*, rileva come la Commissione sia chiamata a esaminare, ai fini del parere alla III Commissione Affari esteri, il disegno di legge C. 2714, recante ratifica ed esecuzione di quattro Accordi internazionali:

L'Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, e il Governo dello Stato d'Israele;

l'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e la Repubblica moldova;

l'Accordo sui trasporti aerei tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, gli Stati Uniti, l'Islanda e la Norvegia;

l'Accordo addizionale tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, l'Islanda e la Norvegia, riguardante l'applicazione dell'Accordo sui trasporti aerei tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, gli Stati Uniti, l'Islanda e la Norvegia.

Per quanto riguarda l'Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, e il Governo dello Stato d'Israele, fatto a Lussemburgo il 10 giugno 2013, si rileva innanzitutto come esso risponda 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.

Al riguardo la relazione illustrativa che accompagna il disegno di legge rileva come l'Accordo, che sostituirà gli accordi bilaterali esistenti e attualmente in vigore tra gli Stati membri dell'Unione europea e lo Stato d'Israele, contribuirà ad agevolare i necessari processi di fusione e di consolidamento di soggetti imprenditoriali dell'Unione in grado di confrontarsi con le dinamiche di mercato mondiali.

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.

Rammenta, in proposito, che due analoghi accordi, con il Marocco e la Giordania, fatti a Bruxelles il 12 dicembre 2006 e il 15 dicembre 2010 – i primi stipulati con Paesi non europei sulla scia delle linee-guida inaugurate dalla Com-

missione 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.

Con riferimento al contenuto dell'Accordo, il quale si compone di 30 articoli e sei allegati, l'articolo 1 reca le definizioni utilizzate nel testo, 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 »).

In merito 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.

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 riferimento ai profili di interesse della Commissione Finanze segnala l'articolo 6, il quale definisce il regime di applicabilità delle leggi, regolamenti e direttive amministrative delle Parti contraenti in materia di dogana, immigrazione, passaporti e sanità.

L'articolo 7 definisce gli obiettivi e le condizioni di concorrenza per la fornitura dei servizi aerei delle due Parti contraenti: è prevista in particolare l'applicazione all'Accordo delle disposizioni del titolo IV, capo 3 dell'Accordo euromediterraneo di associazione tra Unione europea e Israele in vigore dal 1° giugno 2000.

L'articolo 8 elenca i diritti di ciascuna Parte contraente in riferimento alle opportunità commerciali dei rappresentanti dei vettori aerei, prevedendo in particolare, al comma 5, per i profili di interesse della Commissione Finanze, che ciascun vettore aereo ha diritto di convertire o trasferire i redditi frutto dell'attività di trasporto aereo nel proprio territorio nazionale, senza alcuna restrizione o imposizione fiscale, in qualsiasi valuta convertibile, sia pure nel rispetto delle disposizioni di generale applicazione.

Ancora con riguardo agli ambiti di competenza della Commissione Finanze richiama l'articolo 9, il quale disciplina il

regime e i casi di esenzioni doganali e fiscali relativamente al carburante, alle provviste di bordo e ai prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri, alle attrezzature di terra, ai pezzi di ricambio e ai lubrificanti necessari per garantire l'operatività dei servizi svolti dai vettori designati dalle Parti contraenti, nonché alle stampe prese a bordo degli aeromobili e alle dotazioni di sicurezza e protezione dei passeggeri, prevedendo che essi sono esenti, sulla base della reciprocità, da restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e il capitale, dazi doganali, accise e altri diritti e oneri analoghi che: *a)* siano imposti dalle autorità nazionali o locali o dall'Unione europea; *b)* non siano basati sul costo dei servizi forniti, purché dette attrezzature e provviste rimangano a bordo dell'aeromobile. La norma precisa che l'esenzione non incide sull'IVA (salvo che per l'IVA sulle importazioni), che non sono invece esenti gli oneri corrispondenti al costo dei servizi prestati e che rimane salvo il diritto di ciascuna Parte di imporre tasse, imposte, dazi e oneri sui beni venduti ai passeggeri nel corso di servizi di trasporto aereo tra due punti del proprio territorio e non consumati a bordo, nonché sul carburante destinato a servizi di trasporto aereo tra due punti del medesimo territorio. Sono comunque fatte salve le disposizioni di qualunque accordo per evitare le doppie imposizioni in vigore tra Israele uno Stato membro dell'UE.

Si prevede altresì che le normali dotazioni di bordo, nonché i beni sopra elencati, presenti a bordo di un aeromobile di un vettore di una delle Parti, possono essere scaricate sul territorio dell'altra Parte solo con l'approvazione delle autorità doganali di tale Parte.

L'articolo 10 reca 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. 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 riguarda il tema della 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, relativo alla protezione della navigazione aerea, vengono indicate 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.

Ai sensi dell'articolo 16 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 mi-

sure efficaci a livello mondiale, nazionale e locale per ridurre al minimo gli impatti dell'aviazione civile sull'ambiente.

Con l'articolo 17 le Parti riconoscono gli obblighi assunti con la Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 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 l'articolo 18 stabilisce che 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 l'articolo 19 prevede il trattamento nazionale a favore dei vettori aerei e delle agenzie di viaggio dell'altra parte contraente.

Quanto agli aspetti sociali l'articolo 20 prevede che le Parti assicurano almeno il livello delle norme e dei requisiti regolamentari di cui all'allegato IV, parte F.

Ai sensi dell'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.

Ai sensi dell'articolo 23 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 dall'Accordo euromediterraneo di associazione

UE-Israele – e in caso di mancata risoluzione in tale sede, attraverso una procedura di arbitrato.

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 impegna le Parti a condurre un dialogo permanente volto a garantire la conformità dell'Accordo con il processo di Barcellona e stabilisce l'obiettivo ultimo di costituire uno spazio aereo euromediterraneo comune.

L'articolo 26, il quale detta disposizioni in materia di relazioni con altri accordi, stabilisce, in particolare, che le disposizioni dell'Accordo 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.

L'articolo 27 detta la procedura nel caso in cui una delle Parti intenda modificare le disposizioni dell'Accordo.

L'articolo 28 regola la durata dell'Accordo, che è concluso a tempo indeterminato, prevedendo che 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 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.

Per quanto riguarda il contenuto dell'Accordo sullo spazio aereo comune tra

l'Unione europea e la Moldova, concluso a Bruxelles il 26 giugno 2012, esso si compone di 29 articoli e quattro Allegati: le disposizioni corrispondono in massima parte a quelle 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).

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 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.

L'articolo 6 indica le misure circa la proprietà della partecipazione di maggio-

ranza o il controllo effettivo di un vettore aereo della Repubblica moldova da parte di uno Stato membro dell'Unione europea o dei suoi cittadini, o di un vettore aereo dell'Unione europea da parte della Repubblica moldova o dei suoi cittadini.

Con riferimento ai profili di interesse della Commissione Finanze segnala l'articolo 7, il quale definisce 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.

L'articolo 9 indica i diritti di ciascuna Parte contraente in riferimento alle opportunità commerciali dei rappresentanti dei vettori aerei, prevedendo in particolare, al comma 8, per i profili di interesse della Commissione Finanze, che ciascun vettore aereo ha diritto di convertire o trasferire i redditi frutto dell'attività di trasporto aereo in un Paese di sua scelta, senza alcuna restrizione o imposizione fiscale, in qualsiasi valuta convertibile, sia pure nel rispetto delle disposizioni di generale applicazione.

Ancora con riguardo agli ambiti di competenza della Commissione Finanze richiama l'articolo 10, il quale disciplina il regime e i casi di esenzioni doganali e fiscali relativamente al carburante, alle provviste di bordo e ai prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri, alle attrezzature di terra, ai pezzi di ricambio e ai lubrificanti necessari per garantire l'operatività dei servizi svolti dai vettori designati dalle Parti contraenti, nonché alle stampe prese a bordo degli aeromobili e alle dotazioni di sicurezza e protezione dei passeggeri, prevedendo che essi sono esenti, sulla base della reciprocità, da restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e il capitale, dazi doganali, accise e altri diritti e oneri analoghi che: *a)* siano imposti dalle autorità nazionali o locali o dall'Unione europea; *b)* non siano basati sul costo dei servizi forniti, purché dette

attrezzature e provviste rimangano a bordo dell'aeromobile. Sono altresì esentate le merci e i bagagli in transito sul territorio di una delle Parti. La norma precisa che l'esenzione non incide sull'IVA (salvo che per l'IVA sulle importazioni), che non sono invece esenti gli oneri corrispondenti al costo dei servizi prestati e che rimane salvo il diritto di ciascuna Parte di imporre tasse, imposte, dazi e oneri sui beni venduti ai passeggeri nel corso di servizi di trasporto aereo tra due punti del proprio territorio e non consumati a bordo, nonché sul carburante destinato a servizi di trasporto aereo tra due punti del medesimo territorio. Sono comunque fatte salve le disposizioni di qualunque accordo per evitare le doppie imposizioni in vigore tra la Moldova e uno Stato membro dell'UE.

Viene previsto altresì che le normali dotazioni di bordo, nonché i beni sopra elencati, presenti a bordo di un aeromobile di un vettore di una delle Parti, possono essere scaricate sul territorio dell'altra Parte solo con l'approvazione delle autorità doganali di tale Parte.

L'articolo 11 detta 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, stabilendo, 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.

L'articolo 15 riguarda la protezione della navigazione aerea, indicando 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.

Ai sensi dell'articolo 17 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.

In materia di diritti dei consumatori l'articolo 18 impegna le Parti 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 l'articolo 20 prevede che le Parti assicurano almeno il livello delle norme e dei requisiti regolamentari di cui all'allegato III, parte F.

Ai sensi dell'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 ri-

chiesta di una parte contraente sono adottate consensualmente e vincolanti per le parti.

L'articolo 23 prevede che 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.

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 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.

L'articolo 26 definisce la procedura nel caso in cui una delle Parti intenda modificare le disposizioni dell'Accordo.

L'articolo 27 regola la durata dell'Accordo, prevedendo in tale contesto che ciascuna Parte può in qualsiasi momento dare preavviso scritto, tramite i canali diplomatici, all'altra Parte di denuncia dell'Accordo stesso. 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 fissa l'entrata in vigore dell'Accordo un mese dopo la data dello scambio dell'ultima nota diplomatica fra le Parti; in tale ambito si stabilisce inoltre che l'Accordo sia applicabile, in via provvisoria e in conformità alle legislazioni delle parti, a partire da una data determinata.

Per quanto concerne il contenuto dell'Accordo sui trasporti aerei tra l'Unione europea, gli Stati Uniti, l'Islanda e la Norvegia, fatto a Lussemburgo e Oslo il 16 e 21 giugno 2011, nonché dell'Accordo addizionale tra l'Unione europea, l'Islanda e la Norvegia riguardante l'applicazione di tale Accordo, rileva innanzitutto come questi strumenti siano sostanzialmente volti a 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 ultimo Accordo risultante dalle modifiche apportate dal Protocollo del 24 giugno 2010.

A tale proposito la relazione illustrativa ricorda che Islanda e Norvegia, pur non appartenendo all'Unione europea, sono Parti integranti – con numerosi altri Paesi europei – dello spazio aereo comune europeo cui ha dato vita l'Accordo ECAA del 9 giugno 2006.

In particolare, l'Accordo 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 delle disposizioni del già citato Accordo USA-UE del 2007, come modificato dal richiamato Protocollo di modifica del 2010: a tale 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, che 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 tutti gli eventuali emendamenti all'Accordo dovranno essere registrati presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO).

L'articolo 5 prevede la possibilità di applicazione in via provvisoria l'Accordo a decorrere dalla data della sua firma, per quanto consentito dal diritto nazionale delle varie parti.

L'articolo 6 indica le modalità per l'entrata in vigore dell'Accordo.

Quanto invece all'Accordo addizionale tra Unione europea, Islanda e Norvegia, riguardante l'applicazione dell'appena illustrato Accordo sui trasporti aerei tra la UE, gli USA, l'Islanda e la Norvegia ricorda che l'Accordo addizionale 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, del sopra richiamato Accordo UE-USA sui trasporti aerei del 2007, come modificato dal Protocollo del 2010.

L'articolo 3 definisce la partecipazione dell'Islanda e della Norvegia al Comitato misto: in tale ambito viene previsto che saranno preclusi ai due Paesi i settori di esclusiva competenza dell'Unione europea, con la quale peraltro Islanda e 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 sul trasporto aereo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America, concluso il 30 aprile 2007, come modificato dal Protocollo firmato a Lussemburgo il 24 giugno 2010.

L'articolo 5 dispone in ordine allo scambio di informazioni tra Islanda, Norvegia e 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 sus-

sidi erogati da un soggetto pubblico nel territorio degli Stati Uniti d'America.

L'articolo 7 prevede la possibilità, per ciascuna Parte dell'Accordo addizionale in esame, di denunciarlo o di interromperne l'applicazione provvisoria, che peraltro consegue anche all'eventuale denuncia o interruzione dell'applicazione provvisoria dell'accordo UE-USA-Norvegia-Islanda.

Ai sensi dell'articolo 8 le Parti concordano 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 stabilisce le modalità di entrata in vigore dell'Accordo addizionale.

Per quel che concerne il richiamato Accordo sul trasporto aereo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America, concluso il 30 aprile 2007, sottolinea innanzitutto come esso realizzi 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 –, l'Accordo 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.

L'Accordo, che si compone di un preambolo, 26 articoli e 5 allegati, all'articolo 1 reca le definizioni di una serie di termini utilizzati, 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 « eque e pari opportunità di competere » nell'ambito dei trasporti aerei disciplinati dall'Accordo.

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, riassumibili essenzialmente nell'appartenenza effettiva della proprietà prevalente del vettore che ha richiesto l'autorizzazione al territorio di una delle Parti contraenti l'Accordo, 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.

L'articolo 5, strettamente correlato all'articolo 4, 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 materia di proprietà, investimenti e controllo societario l'articolo 6 stabilisce che le decisioni delle Parti si informeranno

a quanto disposto dall'Allegato 4, anche in deroga a eventuali altre disposizioni dell'Accordo.

Il predetto 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.

L'articolo 7 dell'Accordo stabilisce 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. In tale ambito sono stabiliti 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 inoltre 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.

L'articolo 9, al comma 1 richiama 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) e allegata alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale.

Viene stabilito inoltre che le Parti dispongano 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.

L'articolo 10 affronta il tema delle opportunità commerciali, prevedendo che 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.

In particolare, per quanto attiene ai profili di interesse della Commissione Finanze, viene stabilita la liberalizzazione del 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.

Ancora con riferimento agli ambiti di competenza della Commissione Finanze segnala l'articolo 11, il quale 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. Riman-

gono comunque soggette alla normativa comunitaria le tariffe relative ai trasporti che non esulano dal territorio della UE. Inoltre è previsto che le Parti si comunichino vicendevolmente le statistiche relative all'attività dei propri vettori nei trasporti internazionali ai sensi dell'Accordo.

In materia di sovvenzioni e aiuti pubblici l'articolo 14 stabilisce che in linea generale esse siano 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'articolo 18.

Gli articoli da 15 a 17 riportano l'impegno delle Parti nei campi, rispettivamente, della protezione dell'ambiente (in cui 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, già richiamato, 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 riguarda la risoluzione delle controversie, che *in primis* vanno sottoposte al Comitato misto di cui all'articolo 18. In merito è previsto che, 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». È comunque fatta salva

la facoltà di ciascuna delle Parti di adottare adeguate misure conformi al diritto internazionale.

In materia di concorrenza l'articolo 20 enuncia alcuni obiettivi di cooperazione a vantaggio di un mercato transatlantico sempre più aperto: le previsioni più rilevanti in materia sono peraltro 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.

L'articolo 21 tratta dei negoziati di seconda fase, prevedendo 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, 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.

L'articolo 22 riguarda il rapporto dell'Accordo con gli Accordi bilaterali nella stessa materia in vigore tra Stati membri della CE e Stati Uniti, e dispone che il l'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 si stabilisce che nessuna disposizione dell'Accordo ostacoli l'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 in-

teressate consultano il Comitato misto in vista di eventuali necessari adattamenti dell'Accordo.

Gli articoli da 23 a 26 contengono le consuete clausole finali: in particolare, viene disciplinata l'eventuale denuncia dell'Accordo mediante comunicazione scritta per i canali diplomatici all'altra Parte contraente, e simultaneamente all'ICAO, che sarà anche depositaria dell'Accordo stesso.

Per quanto attiene invece al già citato Protocollo, firmato a Lussemburgo il 24 giugno 2010, che modifica l'appena illustrato Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri e gli Stati Uniti, del 30 aprile 2007, ricorda che il predetto Protocollo si compone di 10 articoli e di alcuni Allegati.

L'articolo 1 aggiunge all'articolo 1 dell'Accordo del 2007 due nuove definizioni («determinazione della nazionalità» e «determinazione dell'idoneità»).

L'articolo 2 inserisce nel predetto Accordo del 2007 un nuovo articolo 6-*bis*, il quale prevede il riconoscimento reciproco degli accertamenti regolamentari per quanto riguarda l'idoneità e la nazionalità delle compagnie aeree, al fine di operare una notevole riduzione del carico normativo per le compagnie aeree e le autorità di regolamentazione.

L'articolo 3 sostituisce l'articolo 15 dell'Accordo, in materia di protezione dell'ambiente, e specifica 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 inserisce nell'Accordo un nuovo articolo 17-*bis*, che riconosce la dimensione sociale dell'Accordo stesso 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'articolo 21 dell'Accordo, che prevedeva i negoziati di seconda fase. Il nuovo articolo 21 impegna le Parti a garantire una maggiore apertura dei mercati, eliminando le barriere che ne impediscono l'accesso.

L'articolo 7 sostituisce l'Allegato 3 dell'Accordo, riguardante il trasporto a carico del Governo degli Stati Uniti. Il nuovo Allegato 3 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, a partire dalla data della firma dello stesso. 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.

Passando a illustrare il contenuto del disegno di legge di ratifica, che si compone di quattro articoli, l'articolo 1 e l'articolo 2 contengono, come di consueto, rispetti-

vamente l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione degli accordi richiamati.

L'articolo 3 reca invece la clausola di invarianza finanziaria, ai sensi della quale dall'attuazione della legge di autorizzazione alla ratifica non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Il comma 2 precisa che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie a legislazione vigente.

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

Rileva quindi complessivamente come la ratifica degli Accordi illustrati comporterà effetti positivi per le imprese italiane ed europee, ampliandone le prospettive imprenditoriali, nonché unificando ulteriormente a livello internazionale e stabilizzando il mercato in tale importante comparto.

Preannuncia pertanto fin d'ora l'intenzione di proporre alla Commissione di esprimere parere favorevole sul provvedimento.

Maurizio BERNARDO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già con-

vocata per la giornata di domani, nel corso della quale si procederà alla votazione della proposta di parere che sarà formulata dal relatore.

DL 243/2016: Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno. C. 4200 Governo.

(Parere alla V Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 25 gennaio scorso.

Maurizio BERNARDO, *presidente*, ricorda che il relatore, Ragosta, nella precedente seduta di esame del provvedimento ne ha illustrato il contenuto, formulando successivamente una proposta di parere favorevole con alcune premesse (*vedi allegato*), la quale è stata già trasmessa informalmente via *email* a tutti i componenti della Commissione nel pomeriggio di ieri.

La Commissione approva la proposta di parere formulata dal relatore.

La seduta termina alle 14.15.

ALLEGATO

**DL 243/2016: Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale,
con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del
Mezzogiorno (C. 4200 Governo).**

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La VI Commissione,

esaminato il disegno di legge C. 4200, di conversione in legge del decreto – legge n. 243 del 2016, recante interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno;

sottolineata la rilevanza del decreto – legge, il quale reca una serie di interventi volti a far fronte a pressanti necessità, contemperando le esigenze di tutela occupazionale e di rilancio economico con quelle di salvaguardia della salute pubblica, nonché di prevenzione e monitoraggio della qualità della vita, con specifica attenzione ai soggetti più deboli;

rilevato in particolare come il provvedimento disponga misure per tutelare il

diritto alla salute delle comunità residenti in alcune zone del Paese interessate da gravi criticità ambientali, nonché per assicurare un adeguato livello delle prestazioni nei confronti delle persone non autosufficienti;

evidenziato, più in generale, come il sostegno alle aree del Mezzogiorno in ritardo di sviluppo e il miglioramento in tale contesto del capitale umano, oltre a rappresentare un necessario fattore di unità sociale e politica della compagine nazionale, debba costituire un elemento essenziale per la complessiva strategia volta ad accelerare la ripresa economica dell'intero Paese,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.