

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

Doc. XVIII
n. 212

RISOLUZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

(Relatore MARGIOTTA)

approvata nella seduta del 25 luglio 2017

SULLA

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO RELATIVO ALLA TUTELA DELLA CONCORRENZA NEL
SETTORE DEL TRASPORTO AEREO, CHE ABROGA IL REGOLAMENTO
(CE) N. 868/2004 (COM (2017) 289 DEFINITIVO)**

ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento

Comunicata alla Presidenza il 1° agosto 2017

La Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, l'atto comunitario COM (2017) 289 definitivo sottoposto al parere motivato sulla sussidiarietà, sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla tutela della concorrenza nel settore del trasporto aereo, che abroga il regolamento (CE) n. 868/2004,

premessi che:

la proposta è finalizzata a garantire una concorrenza leale tra i vettori aerei dell'Unione europea e i vettori aerei dei Paesi terzi;

nella relazione che accompagna il provvedimento, dopo aver sottolineato il ruolo centrale dell'aviazione nell'economia europea, si evidenzia come la liberalizzazione e la deregolamentazione del trasporto aereo internazionale abbiano creato condizioni di concorrenza che andranno intensificandosi nei prossimi anni. Le norme definite a livello europeo garantiscono che tutti i vettori degli Stati membri godano degli stessi diritti e delle stesse opportunità, ma a livello internazionale le pratiche possono variare da un Paese all'altro, creando situazioni di discriminazione tra i vettori dell'Unione europea e quelli dei Paesi terzi;

poiché negli accordi conclusi con i Paesi terzi spesso non sono contemplate norme che affrontino in maniera efficace il problema della creazione di condizioni di concorrenza eque tra i vettori aerei delle parti, a livello europeo è stato deciso di affrontare in maniera unilaterale la questione con l'adozione del regolamento (CE) n. 868/2004. Tale strumento però, per varie ragioni (tra cui la mancata previsione di interventi nel caso di violazione di obblighi sanciti dagli accordi sul settore aereo di cui l'Unione europea è parte), si è rivelato scarsamente efficace ed è poco applicato, il che ha spinto la Commissione europea ad elaborare la proposta, con l'impegno per la negoziazione di accordi internazionali più efficaci;

considerato che:

la proposta di regolamento in esame sostituisce il precedente regolamento (CE) n. 868/2004, ridefinendo le norme per lo svolgimento di inchieste da parte della Commissione e per l'adozione di misure di riparazione concernenti la violazione degli obblighi internazionali applicabili e le pratiche che incidono sulla concorrenza tra vettori aerei dell'Unione europea e altri vettori aerei e che arrecano o minacciano di arrecare pregiudizio ai vettori aerei dell'Unione;

la proposta di regolamento interviene in termini molto più ampi di quelli previsti dalle disposizioni oggi in vigore, dal momento che le nuove disposizioni riguardano più in generale tutte le «pratiche che incidono sulle condizioni di svantaggio competitivo dei vettori dell'Unione o che riguardano la violazione degli obblighi internazionali applicabili» con facoltà di intervento sugli accordi aerei bilaterali in essere attraverso l'introduzione di oneri finanziari;

la proposta si inserisce in un ampio dibattito internazionale, volto a garantire da un lato l'effettiva liberalizzazione del settore del trasporto aereo, dall'altro una più efficace tutela dei singoli Paesi contro le violazioni degli obblighi internazionali e le pratiche di concorrenza sleale di altri Paesi. Tali questioni sono attualmente all'attenzione degli Stati membri dell'Unione europea nonché della Conferenza europea dell'aviazione civile (ECAC), al fine di giungere alla definizione di un modello di accordo multilaterale da discutere a livello dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) nel *panel* di regolazione del trasporto aereo;

tenuto conto delle osservazioni formulate dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) nell'apposita istruttoria svolta sul provvedimento;

rilevato che la base giuridica della proposta in esame appare correttamente individuata nell'articolo 100, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, secondo il quale il Parlamento europeo e il Consiglio, mediante la procedura legislativa ordinaria, possono stabilire le opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea;

esprime, ai sensi del Protocollo n. 2 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea «Sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità»:

avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di sussidiarietà, secondo quanto già stabilito nel considerando 26 del regolamento (CE) n. 868/2004, in cui si afferma che, poiché lo scopo del regolamento «può dunque essere realizzato meglio a livello comunitario, la comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato»;

infatti, poiché la principale novità della proposta di regolamento consiste nella possibilità di intervenire nei casi di «violazione degli obblighi internazionali applicabili», definiti come gli obblighi contenuti in un accordo di cui l'Unione europea sia parte, è evidente che i diritti nei confronti dei Paesi terzi non potrebbero essere esercitati separatamente dai singoli Stati membri. Di conseguenza, per il perseguimento degli obiettivi di tutela degli Stati membri risulta necessaria un'azione a livello dell'Unione, che fornisce un valore aggiunto rispetto alle azioni intraprese a livello nazionale;

avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di proporzionalità, in quanto la proposta risulta congrua rispetto agli obiettivi che intende perseguire, ossia la tutela degli Stati membri contro tutte le pratiche sleali in grado di compromettere la concorrenza leale nel settore del trasporto

aereo. Tali pratiche sleali sono individuate nei pertinenti accordi internazionali o consistono in sovvenzioni o pratiche discriminatorie che possono portare all'adozione di misure soltanto nel caso di un pregiudizio o di una minaccia di pregiudizio nei confronti dei vettori dell'Unione europea. In caso di violazione di obblighi internazionali, le misure si limiteranno a quanto stabilito dall'accordo in questione o dal diritto internazionale pubblico, mentre nel caso di sovvenzioni o pratiche discriminatorie, esse non potranno andare al di là di quanto necessario per controbilanciare il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio;

esprime inoltre avviso favorevole per i profili di merito, che rilevano nell'ambito del dialogo politico con le istituzioni dell'Unione europea, con le seguenti osservazioni:

se da un lato occorre garantire l'apertura del mercato del trasporto aereo nell'Unione europea, in quanto le operazioni aeree effettuate da vettori *extra* Unione europea nei Paesi membri producono notevoli benefici economici sia per il settore dei trasporti aerei che per la sostenibilità dei servizi, dall'altro è essenziale tutelare i vettori aerei europei contro i comportamenti scorretti, anche in forma surrettizia, e tutti i relativi danni che possono derivare da forme di concorrenza sleale di Paesi terzi;

una effettiva liberalizzazione dell'accesso al mercato del trasporto aereo può essere raggiunta solo attraverso una posizione coordinata ed armonizzata a livello globale. È necessario dunque identificare un sistema che garantisca in concreto una concorrenza equa e aperta al mercato in ambito non solo europeo ma anche globale;

per tali ragioni, si raccomanda al Governo di vigilare affinché la revisione degli strumenti di tutela della concorrenza nel settore del trasporto aereo contenuta nella proposta di regolamento in esame sia inquadrata nel contesto più ampio del processo di liberalizzazione a livello europeo e globale e coordinata con le altre iniziative assunte a tal fine, delle quali si auspica che l'Italia sia parte attiva e consapevole;

in tale ambito, si invita il Governo a seguire con particolare attenzione le eventuali iniziative di revisione della normativa europea sulla «proprietà e controllo» (*ownership and control*) dei vettori aerei, che riveste un ruolo essenziale nel processo di liberalizzazione del settore, anche per il mercato italiano.

Il presente atto è da intendersi anche quale atto di indirizzo al Governo ai sensi dell'articolo 7 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.