Senato della Repubblica XVIII LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 2

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

8ª COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE RICADUTE NELL'ORDINAMENTO ITALIANO DELLA CONVENZIONE DI CITTÀ DEL CAPO DEL 2001 E DEL RELATIVO PROTOCOLLO AERONAUTICO

265ª seduta (antimeridiana): martedì 5 aprile 2022

Presidenza del presidente COLTORTI

IC 1182

INDICE

Audizione del capo del Servizio per gli affari giuridici, del contenzioso diplomatico e dei trattati del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale

* PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 8, 9
LUPO *(M5S)* 8
ZANINI . . . . . *Pag.* 3, 8

Audizione del direttore generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

* PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 9, 13, 14
LUPO *(M5S)* 13
FIORILLO . . . . . *Pag.* 9, 14

Audizione del magistrato dell'Ufficio II – affari internazionali della Direzione generale degli affari internazionali e della cooperazione giudiziaria del Ministero della giustizia

* PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 14, 19
LUPO *(M5S)* 18
SALVATORI . . . . . *Pag.* 14, 19

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori

Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC: FIBP-UDC; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-P.S.I.: IV-PSI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-ITALIA AL CENTRO (IDEA-CAMBIAMO!, EUROPEISTI, NOI DI CENTRO (Noi Campani)): Misto-IaC (I-C-EU-NdC (NC)); Misto-Italexit per l'Italia-Partito Valore Umano: Misto-IpI-PVU; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Liberi e Uguali-Ecosolidali: Misto-LeU-Eco; Misto-MAIE: Misto-MAIE; Misto-+Europa – Azione: Misto-+Eu-Az; Misto-PARTITO COMUNISTA: Misto-PC; Misto-Potere al Popolo: Misto-PaP.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, in videoconferenza, Stefano Zanini, capo del Servizio per gli affari giuridici, del contenzioso diplomatico e dei trattati del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, Costantino Fiorillo, direttore generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Chiara Salvatori, magistrato dell'Ufficio II – affari internazionali della Direzione generale degli affari internazionali e della cooperazione giudiziaria del Ministero della giustizia.

I lavori hanno inizio alle ore 12,05.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del capo del Servizio per gli affari giuridici, del contenzioso diplomatico e dei trattati del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine sulle ricadute nell'ordinamento italiano della Convenzione di Città del Capo del 2001 e del relativo protocollo aeronautico, sospesa nella seduta del 15 marzo.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata richiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo, anche sul canale satellitare e sulla *web*-tv e che la Presidenza ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso.

Poiché non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per la procedura informativa che sta per iniziare.

Avverto altresì che la pubblicità della seduta verrà assicurata anche attraverso la resocontazione stenografica.

I nostri lavori prevedono oggi una serie di audizioni.

Iniziamo con l'audizione, in videoconferenza, del capo del Servizio per gli affari giuridici, del contenzioso diplomatico e dei trattati del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, ministro plenipotenziario Stefano Zanini.

Ringrazio il nostro ospite per la disponibilità e gli cedo la parola ricordando che il tempo complessivo previsto per l'audizione è di trenta minuti, comprensivi del tempo per le eventuali domande da parte dei Senatori e di quello per la replica.

ZANINI. Signor Presidente, senatrici e senatori, vi ringrazio per questa opportunità che mi date di intervenire sulla Convenzione sulle garanzie internazionali sui beni mobili strumentali, stipulata a Città del Capo

nel 2001, che è un importante strumento giuridico multilaterale, utile in vista della creazione di *standard* internazionali in materia di registrazione della proprietà, del finanziamento, delle relative garanzie nelle transazioni internazionali che riguardano i beni mobili strumentali.

Come è noto – mi scuso in anticipo se dirò cose già conosciute – la Convenzione è coadiuvata ad oggi da quattro protocolli specifici settoriali: il primo riguarda il materiale aeronautico; il secondo riguarda il materiale rotabile e ferroviario; il terzo concerne i beni spaziali e il quarto è relativo al settore minerario, agricolo e delle costruzioni, che viene normalmente denominato con l'acronimo di protocollo MAC.

La convenzione di Città del Capo e il suo primo protocollo, quello relativo al materiale aeronautico, sono stati firmati insieme nel 2001 nella conferenza diplomatica di Città del Capo e vennero all'epoca fortemente voluti dall'industria aeronautica e dalle imprese del trasporto aereo, che per ovvi motivi sono particolarmente sensibili al problema delle garanzie internazionali per le transazioni finanziarie di equipaggiamenti aeronautici, che per la loro natura, essendo oggetto di frequenti spostamenti, hanno necessità di certezza per quanto riguarda le garanzie delle transazioni finanziarie. Per avere un primo indicatore della rilevanza, ma anche della diffusione di questi due strumenti, va detto che sia la Convenzione che il protocollo aeronautico sono gli unici strumenti del pacchetto Città del Capo (formato dalla Convenzione e dai quattro protocolli) al momento entrati in vigore in 68 Stati, oltre ad otto Paesi dell'Unione europea. Devo dire che è rilevante il fatto che tra i membri che non hanno ancora ratificato questi due strumenti, oltre all'Italia, ci siano anche la Francia e la Germania. Fuori dall'Europa, invece, ci sono degli attori globali molto importanti, che hanno già ratificato questi due strumenti e mi piace citare in questo frangente soprattutto Brasile, Cina, India, Regno Unito e Stati Uniti.

Gli altri tre protocolli – quello ferroviario, quello spaziale e quello cosiddetto MAC – non sono entrati in vigore.

L'Italia è stata molto attiva nella negoziazione e nella elaborazione sia della Convenzione che dei quattro protocolli nel corso degli anni, con proposte molto importanti, tuttavia al momento risulta firmataria solamente della Convenzione e dei due protocolli aeronautico e ferroviario ma pur essendo firmataria non li ha ancora ratificati.

Un cenno sull'importanza della Convenzione e dei relativi protocolli. Essi sono importanti perché consentono agli operatori dei settori toccati da questi strumenti internazionali di accedere più facilmente, a costi più contenuti, al mercato finanziario internazionale, favorendo l'assunzione di rischi e la disponibilità di fondi da parte anche del settore privato. Tutto ciò viene raggiunto con un nuovo sistema di garanzie internazionali relativamente alle quali la Convenzione interviene in aree normalmente prettamente riservate al diritto interno dei Paesi aderenti alla Convenzione; si tratta di norme sia di diritto sostanziale, quindi le garanzie del credito, la pubblicità delle garanzie, l'impatto sulle procedure concorsuali,

sia dal punto di vista processuale, in quanto apportano modifiche di diritto interno alle modalità di esercizio dei diritti, i tempi, le scadenze.

Ho accennato all'Unione europea, che ha ratificato sia la Convenzione che i protocolli aeronautico e ferroviario. Questo è un passaggio molto importante. Premetto che la ratifica dell'Unione europea ha un effetto solamente per le aree che ricadono nella competenza esclusiva dell'Unione europea, naturalmente. Parliamo quindi di giurisdizione, diritto applicabile e alcuni aspetti relativi all'insolvenza. È da dire che lo scorso dicembre la Commissione europea ha anche presentato al Consiglio una proposta di adesione dell'Unione anche al protocollo cosiddetto MAC, quindi settori minerario, agricolo e delle costruzioni.

La ratifica degli strumenti da parte dell'Unione europea è necessaria in quanto alcune delle disposizioni, come ho detto, della Convenzione e dei protocolli ricadono in materie di esclusiva competenza dell'Unione stessa. D'altro canto, la ratifica dell'Unione funge da una sorta di autorizzazione alla ratifica nazionale da parte degli Stati membri per quanto riguarda tutti gli altri profili che rimangono di competenza nazionale e che quindi richiedono recepimento negli ordinamenti interni.

Fatta questa premessa, Presidente, vorrei dire che naturalmente, vista la rilevanza, anche per le ricadute economiche, finanziarie e commerciali di questo pacchetto, di strumenti internazionali per le nostre imprese, che hanno un'esposizione rispetto al settore dell'esportazione dei beni strumentali molto rilevante, c'è stata un'importante azione di stimolo da parte del Parlamento con atti di indirizzo politico che non sono rimasti inascoltati. Il Ministero degli esteri, quindi, soprattutto il Servizio per gli affari giuridici, del contenzioso diplomatico e dei trattati, che ho l'onore e il piacere di dirigere, si è fatto parte attiva per promuovere un coordinamento interministeriale. Perché il Ministero degli esteri? Il Ministero degli esteri essendo depositario dei trattati internazionali, ma avendo anche una competenza specifica rispetto all'accordo con alcune organizzazioni internazionali, ha il compito di seguire i procedimenti di attuazione degli strumenti pattizi internazionali.

La Convenzione di Città del Capo e i quattro protocolli sono stati tutti negoziati nel quadro delle attività dell'Istituto internazionale per l'unificazione del diritto privato (UNIDROIT), una delle tre istituzioni internazionali che si occupano dell'armonizzazione e uniformazione del diritto internazionale privato, gli altri due sono la Commissione delle Nazioni Unite per il diritto commerciale internazionale (UNCITRAL) e la Conferenza dell'Aia di diritto internazionale privato. Come servizio preposto ai rapporti con queste tre organizzazioni internazionali, dallo scorso anno abbiamo promosso, a seguito degli atti d'indirizzo del Parlamento, un raccordo tra le amministrazioni competenti per materia attivando dei meccanismi di approfondimento e studio degli atti necessari per l'attuazione delle normative interne prodromiche alla ratifica della Convenzione e dei protocolli. Questo dell'uniformazione è un aspetto importante, che va visto in un quadro un po' più ampio, perché l'uniformazione del diritto commerciale e del diritto privato internazionale ha la caratteristica di

essere sostanzialmente un volano importante di crescita economica per il nostro Paese, per le nostre imprese e anche per gli investimenti italiani, sia *outgoing* che *ingoing*, quindi anche per gli investimenti stranieri in Italia. Le tre organizzazioni internazionali che ho citato svolgono un compito molto importante, sono molto attive e contribuiscono alla modernizzazione del diritto privato e commerciale interno e al loro adattamento alle migliori prassi internazionali.

Alla luce di tutto questo, nello scorso autunno abbiamo lanciato un primo momento di riflessione interministeriale sulla Convenzione, coinvolgendo i Ministeri che sono competenti sulle materie oggetto della Convenzione e dei relativi protocolli.

Devo dire che abbiamo raccolto un forte interesse e un forte coinvolgimento da parte di queste amministrazioni – mi riferisco in particolare al Ministero della giustizia, ma anche al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che sono quelli più direttamente coinvolti in questa fase – nel procedere verso una ratifica degli strumenti già firmati (Convenzione e protocolli aeronautico e ferroviario) e anche nel cominciare a riflettere su una potenziale adesione dell'Italia ai rimanenti due protocolli.

Abbiamo creato, dopo una prima riunione nello scorso ottobre, un gruppo di lavoro interministeriale che si sta riunendo a scadenze periodiche (ci sono state già tre ulteriori riunioni), coinvolgendo, oltre al Ministero della giustizia, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che ho già citato, anche l'ENAC, per ovvie ragioni. Il Ministero degli esteri in questa fase svolge solamente un lavoro di coordinamento e facilitazione, non avendo una competenza specifica sulle aree tematiche oggetto di questi strumenti internazionali.

Il lavoro si sta concentrando soprattutto, in questa fase, su un'attività istruttoria che serve a preparare l'adattamento della normativa interna nazionale bilanciando anche quanto è già previsto sia dal diritto interno, sia dal diritto unionale, sia dalla Convenzione e dai protocolli tramite le cosiddette dichiarazioni, che sono importantissimi strumenti attuativi previsti dalla Convenzione, in virtù dei quali gli Stati aderenti si impegnano in base a determinate opzioni attuative previste dalla Convenzione e dai protocolli. Tutto questo lavoro, che al momento è istruttorio, ma sta entrando nel concreto delle singole questioni, valuta attentamente anche l'impatto, non solo giuridico, ma anche economico che l'attuazione nel diritto interno di questi strumenti può determinare e soprattutto l'impatto che le diverse opzioni fornite dalle dichiarazioni previste dalla Convenzione e dai protocolli possono determinare sul nostro sistema sia giuridico, sia produttivo, sia economico.

Al fine di agevolare questa analisi, che viene svolta soprattutto dalle citate amministrazioni competenti per materia, volta all'adeguamento della normativa interna – parliamo soprattutto di modifiche da apportare alla disciplina delle procedure concorsuali, ma anche al codice della navigazione – abbiamo anche promosso la partecipazione ai lavori di questo gruppo di lavoro direttamente di UNIDROIT, che ha la fortuna di

avere sedi in Italia, quindi è un coordinamento abbastanza agevole da fare. I vertici di UNIDROIT hanno dunque partecipato alle riunioni che si sono tenute dallo scorso ottobre, fornendo un importante contributo di ragguaglio e di aggiornamento, ma anche di panoramica generale sullo stato di attuazione della Convenzione in chiave comparatistica, fornendo, cioè, alcuni chiarimenti sulle modalità di funzionamento, ma anche sull'impatto economico e giuridico delle diverse opzioni previste dalle dichiarazioni contenute nella Convenzione, che vanno poi attuate in sede di ratifica.

Ci sono stati, da quello che sappiamo, anche contatti diretti successivi nelle varie sessioni di lavoro tra UNIDROIT e il Ministero della giustizia, proprio per valutare nel concreto e nel dettaglio queste diverse opzioni.

Tutto questo lavoro è essenziale, nel senso che se c'è la volontà da parte di tutti – politica ma anche alta amministrazione – di procedere alla doverosa ratifica di questi strumenti, una ratifica senza un'adeguata preparazione di diritto interno rischierebbe probabilmente di rimanere lettera morta perché – come ho detto – ci sono importanti modifiche da studiare sia alle nostre procedure concorsuali, sia al codice della navigazione per quanto riguarda soprattutto il primo protocollo. L'opzione su cui si sta lavorando è quindi quella di procedere direttamente in sede di legge di autorizzazione alla ratifica anche a prevedere l'esecuzione delle norme previste dalla Convenzione e dal protocollo, quindi apportando direttamente con la legge di autorizzazione le modifiche legislative per dare piena attuazione agli strumenti internazionali.

Il lavoro sta continuando, noi come servizio giuridico del Ministero degli esteri abbiamo un tavolo aperto con tutte le amministrazioni coinvolte e con UNIDROIT, come ho detto, un coinvolgimento che riteniamo molto importante dal punto di vista tecnico, e abbiamo già delle ulteriori riunioni nel tavolo tecnico per questo gruppo di lavoro interministeriale che sono previste nei prossimi mesi, la prima formale sarà il 5 maggio. Nel frattempo, naturalmente, tra le sessioni continuano i contatti tecnici e gli approfondimenti con UNIDROIT, il Ministero della giustizia e il MIMS, e quindi riteniamo che dovremmo essere sulla strada giusta per arrivare ad un pacchetto complessivo di norme interne che ci permettono di arricchire lo strumento di ratifica e renderlo funzionale alla piena adesione dell'Italia a questi due strumenti molto importanti: la Convenzione e, per il momento, il protocollo aeronautico, in attesa di valutare gli altri tre protocolli, quello ferroviario, quello spaziale e il cosiddetto MAC.

Come forse risulta chiaro, il Ministero degli esteri, naturalmente, ha una competenza molto generale su questi strumenti, avendoli negoziati per conto delle altre amministrazioni ed avendo una responsabilità generale per la loro attuazione, essendo pienamente coinvolto, del resto, nell'attività di preparazione tecnica e giuridica delle modifiche necessarie nel nostro ordinamento per la ratifica.

Dopo questa presentazione generale, resto a piena disposizione, Presidente, senatori e senatrici, per eventuali osservazioni e richieste di chiarimenti o domande.

LUPO *(M5S)*. Desidero ringraziarla, dottor Zanini, perché fa piacere ascoltare, tramite lei, il parere favorevole del Ministero degli esteri riguardo a questa ratifica. Come lei ha detto, effettivamente c'è stata una forte spinta da parte del Parlamento in questa direzione, tant'è vero che l'atto di indirizzo sul tema è stato votato nel 2019 sostanzialmente all'unanimità. Sono estremamente contenta del fatto che il Ministero degli esteri – sebbene, come lei ha detto giustamente, abbia una funzione generica – si sia comunque messo nella condizione di aprire finalmente questo tavolo interministeriale che immagino non abbia tempistiche brevi, anche perché bisogna cambiare delle norme di diritto interno. Mi auguro che ci sia ora una spinta ad un'accelerazione, nell'interesse dell'industria, come anche lei ha detto in premessa, visto che ci sono anche aerei nuovi da acquistare per la compagnia italiana ITA, ma anche per la stessa Neos Air, visto che anche il settore del trasporto aereo ha risentito tantissimo, come tanti altri, della crisi pandemica.

Le chiederei soltanto, come chiederemo anche al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili nell'audizione odierna, se si può ipotizzare una tempistica per la chiusura di questa ratifica. Le faccio questa domanda, cui immagino sia abbastanza complicato dare una risposta, non per mettere fretta, ma perché abbiamo iniziato questo percorso nel 2019 e quindi vorrei capire se riusciremo a vederne l'esito a breve. Rilevo comunque che l'interesse c'è e questa è una cosa che personalmente mi fa molto piacere, seguendo questo settore a livello politico.

PRESIDENTE. Come Presidente di questa Commissione, poiché questa Convenzione è stata firmata più di vent'anni fa e l'*iter* per il suo recepimento è ancora fermo, le chiederei se ci sono dei motivi ostativi contingenti che rallentano l'autorizzazione alla ratifica. Lo chiedo perché ci piacerebbe che ciò avvenisse entro questa legislatura, che si sta avviando a conclusione.

ZANINI. Per quanto riguarda la domanda della senatrice Lupo sui tempi, sinceramente non saprei rispondere, perché è difficile prevederli. Devo dire che da ottobre, quando abbiamo avviato questo esercizio, abbiamo tenuto riunioni con un ritmo abbastanza serrato (quattro al momento e la prossima è prevista per gli inizi di maggio), che naturalmente servono per fare il punto circa i progressi fatti nel frattempo.

Non sono un grande specialista del settore aeronautico e della vendita internazionale dei beni, quindi ci sono degli aspetti tecnico-giuridici molto complessi che vanno ponderati alla luce, appunto, dalla necessità di apportare delle modifiche al nostro ordinamento interno soprattutto nel settore delle garanzie e nel settore fallimentare della procedura civile molto complesse, che richiedono interventi ponderati e ragionevoli il cui

impatto non crei più danni che benefici. Su questo, quindi, penso di poter dare rassicurazioni, cioè è un impegno che veramente è seguito con un calendario piuttosto serrato da parte delle amministrazioni che, devo dire, sono molto coinvolte in maniera fattiva e concreta. Abbiamo ritenuto, proprio per dare una spinta anche in termini di accelerazione dei tempi, di coinvolgere direttamente UNIDROIT, l'istituzione che ha creato queste convenzioni. Tra l'altro il Presidente di UNIDROIT è un'esimia professoressa italiana e questo facilita anche l'attività di chiarimento reciproco per agevolare lo studio e l'individuazione di quei passaggi che sin qui hanno ostacolato l'esame della ratifica.

Questo risponde in parte anche alla domanda del Presidente: è vero che sono passati quasi ventuno anni dall'adozione della Convenzione e del primo protocollo ed è un po' difficile ricostruire storicamente cosa sia successo nei primi anni dopo quella firma, ma è evidente che si tratta – e lo vediamo in questi mesi, da quando abbiamo preso concretamente in mano al tema – di un'attività di studio e di analisi particolarmente complessa e complicata. Ci sentiamo pienamente responsabilizzati nel fornire ogni appoggio alle amministrazioni che stanno esaminando i temi relativi agli adempimenti interni. Che io sappia, non ci sono grossi problemi procedurali oltre a quelli derivanti dalla complessità dei temi concreti da affrontare. C'è la volontà politica e credo di capire che ci sia anche un forte interesse dei settori imprenditoriali coinvolti, quindi si cerca di fare il miglior lavoro possibile. Su questo sentirete anche i Ministeri della giustizia, delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e immagino che troverete un atteggiamento concretamente attivo su questo problema.

PRESIDENTE. La ringrazio per il suo contributo e la saluto, dottor Zanini.

Dichiaro così conclusa l'audizione.

Audizione del direttore generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

PRESIDENTE. È ora prevista l'audizione, in videoconferenza, del direttore generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, avvocato Costantino Fiorillo. Ringrazio il nostro ospite per la disponibilità e gli cedo la parola ricordando che il tempo complessivo previsto per l'audizione è di trenta minuti, comprensivo del tempo per eventuali domande da parte dei senatori e di quello per la replica.

FIORILLO. Signor Presidente, rivolgo il mio rispettoso saluto a lei e a tutti i componenti dell'8ª Commissione. Vi ringrazio di questa occasione perché la tematica della ratifica della Convenzione di Cape Town è a me cara – se mi passate questa espressione – ed è una delle prime tematiche che ho affrontato da quando, nel febbraio del 2021, ho assunto l'incarico di direttore generale del trasporto aereo.

Vorrei formulare, in premessa, alcune considerazioni, se me lo consentite. Gli strumenti di garanzia del credito previsti dal nostro ordinamento non consentono al finanziatore di poter rapidamente riprendere possesso dell'aeromobile in caso di insolvenza del debitore. A fronte di tale situazione, i finanziatori offrono delle condizioni oggettivamente onerose.

Considerato che la Convenzione di Cape Town prevede una normativa che offre maggiori garanzie al creditore, il quale quindi ha la possibilità di offrire condizioni migliori. Le compagnie aeree italiane, ma direi gli operatori aerei italiani, si trovano in una situazione di oggettivo svantaggio competitivo in quanto incontrano maggiori difficoltà nell'accesso al credito finalizzato all'acquisto di un aeromobile rispetto ai vettori dei Paesi che hanno ratificato la Convenzione. Una convenzione, peraltro – mi sia consentito di dirlo – che è stata ratificata da moltissimi Paesi, non solo e non tanto su spinta degli operatori del settore, in questo caso dell'aviazione, ma su spinta dei Governi, i quali erano ben consapevoli di quanto fosse importante a tutela della capacità operativa dei propri operatori industriali.

La Convenzione di Cape Town del 2001, quindi di ventuno anni fa, relativa alle garanzie internazionali sui beni strumentali, unitamente al relativo protocollo aeronautico che ne costituisce una parte sostanzialmente integrante, prevede la creazione di *standard* internazionali per la registrazione della proprietà, i finanziamenti e le garanzie relative alle transazioni internazionali attinenti agli aeromobili.

La Convenzione ha creato una normativa uniforme che garantisce i finanziamenti a livello mondiale e consente quindi di accedere più facilmente e a costi più contenuti al mercato finanziario internazionale.

Se me lo consentite, vorrei riepilogare per *bullet* i capisaldi di questa normativa: semplicità nella costituzione della garanzia internazionale con efficacia *inter partes*; opponibilità dei diritti del creditore, venditore o concedenti *leasing* a terzi dalla data di iscrizione in un apposito registro internazionale interamente informatizzato in un documento semplificato che si può compilare *online* e tengo a sottolineare che l'esistenza e la costituzione di questo registro internazionale rappresentano uno degli aspetti più importanti, perché risolve *ab origine* anche gli stessi potenziali conflitti di prelazione e lo fa in modo estremamente trasparente ed efficiente; efficacia delle misure di garanzia sia giudiziale che extragiudiziale; opponibilità dei diritti del creditore e venditore concedente il *leasing* nelle procedure fallimentari a carico del debitore.

Non meno importante è il protocollo aeronautico, che è quello che riguarda più propriamente il settore di mia competenza. Il protocollo che è entrato in vigore nel 2006 è stato ampiamente utilizzato nella pratica ed è diventato ormai normativa di riferimento per il finanziamento internazionale degli aeromobili nel mondo. È un registro che ha sede in Irlanda, ha superato la soglia di 1,3 milioni di iscrizioni totali con un valore stimato del collaterale di oltre 600 miliardi di dollari. L'implementazione del protocollo ci offre dati sui benefici economici dell'applicazione della

normativa uniforme. In effetti il vantaggio economico legato all'utilizzazione della Convenzione e del suo protocollo aeronautico è concretamente misurabile se si guarda all'impatto sulla riduzione del costo del credito stimata in oltre il 30 per cento, e alle speciali regole contenute nel *memorandum* del settore aeronautico dell'OCSE. Tale accordo prevede che le principali agenzie del credito alle esportazioni siano autorizzate a offrire finanziamenti a tassi agevolati anche al 10 per cento in meno qualora l'operatore abbia sede in uno Stato che abbia aderito alla Convenzione.

Mi fermo qui per non tediarvi, ma pare chiara l'importanza della ratifica di questa Convenzione. La mancata ratifica che, come dicevo poc'anzi, ho scoperto nel febbraio del 2021, a fronte di una firma intervenuta quasi vent'anni fa, non è da imputare a possibili perplessità sulle disposizioni, in quanto la necessità di vagliare preventivamente la compatibilità di quanto disposto nella Convenzione con la normativa italiana è il tema centrale che ha in qualche modo bloccato l'*iter* di ratifica. Infatti, prima di procedere alla ratifica occorre armonizzare la disciplina nazionale con quanto previsto dalla Convenzione e decidere, nell'ambito della ratifica, quali dichiarazioni sottoscrivere, infatti la Convenzione prevede la possibilità di sottoscriverne talune in determinate modalità e non talaltre.

La questione è particolare, perché le amministrazioni coinvolte – il MIMS, allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero degli esteri, il Ministero della giustizia, strutture come l'ENAC – hanno negli anni ripetutamente e concordemente affermato il proprio favore alla ratifica. A fronte di una situazione di oggettivo stallo, nel 2021 la mia direzione ha in qualche modo provato a dare una spinta propulsiva al procedimento di ratifica diffondendo ai Dicasteri che citavo prima e all'ENAC una bozza di relazione illustrativa e una bozza di relazione tecnico-normativa, offrendo alla comune riflessione due documenti che potessero costituire, giustappunto, un *incipit* per un'attività finalizzata a una ratifica in tempi ragionevolmente brevi. Per di più, poco dopo questo invio – nel maggio 2021 – ho formalizzato ai vari Dicasteri che citavo prima e all'ENAC la richiesta di costituire un gruppo di lavoro proprio per studiare le modalità per giungere rapidamente alla ratifica. La proposta è stata accolta positivamente *in primis* dal Ministero degli esteri, che stante il tipo di procedura di cui si parla è il Dicastero capofila e che ha allargato il tavolo anche alla partecipazione degli esperti di UNIDROIT, che come sapete è l'Istituto internazionale per l'unificazione del diritto privato e peraltro è l'ente depositario della Convenzione. Da un punto di vista sostanziale e di concorso fra le pretese del creditore e quelle dei terzi, appare necessario – è emerso chiaramente – esaminare quali sono i diritti del finanziatore in caso di espropriazione forzata o di procedure concorsuali, ivi incluse le procedure che prevedono o possono prevedere la continuazione dell'attività d'impresa come il concordato preventivo e l'amministrazione straordinaria o – eccezionalmente – l'esercizio d'impresa del debitore nella procedura liquidatoria applicabile. Per far questo,

bisogna aver riguardo essenzialmente, nel caso del *leasing*, alle modalità di scioglimento del contratto e regolazione delle differenze positive o negative, nel caso di vendita con riserva di proprietà le modalità di scioglimento del contratto e regolazione delle differenze positive o negative, nel caso di finanziamento con garanzie ipotecarie il concorso delle ipoteche e dei privilegi. In tutti questi casi va applicato il principio cardine della Convenzione che è espresso all'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), che è quello di accogliere e ricevere qualsivoglia reddito o profitto derivante dall'attività. Fino adesso facevo riferimento agli aspetti di diritto sostanziale. Poi c'è l'aspetto di diritto processuale, quindi le modalità e i tempi per l'ottenimento anche in dipendenza della tipologia di finanziamento del sequestro del bene o della disponibilità del bene garantito come anche l'esercizio della facoltà di rivendere e collocare nuovamente il bene.

Tutto questo ha altresì impatto sul Registro aeronautico nazionale (RAN) detenuto da ENAC, che è quello che poi dovrebbe assumere una configurazione che permetta la gestione dei dati relativi ai velivoli. A seguito dell'invio di testi base per avviare la discussione, della richiesta che ho formulato di istituire un gruppo di lavoro *ad hoc* e dell'accoglimento di tale mia proposta da parte del legislativo del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale (e devo dire anche degli altri Dicasteri interessati), nell'ottobre 2021 si è tenuta la prima riunione di questo gruppo di lavoro. Le riunioni si sono susseguite in una buona cadenza, perché ce n'è stata una a ottobre, una a dicembre, una il 22 febbraio 2022 e la prossima è programmata per il 5 maggio prossimo. Si è optato per una sorta di duplice assetto lavorativo di questo gruppo di lavoro e cioè da un lato sessioni plenarie alle quali partecipano tutti i componenti, dall'altro riunioni del Ministero e dei tecnici del Ministero della giustizia per le attività di propria specifica competenza. Quello che devo evidenziare – avviandomi a concludere questo mio breve intervento, rimanendo poi a disposizione della Commissione – è che si è certamente deciso di andare verso una cosiddetta ratifica vestita, che cioè al proprio interno abbia anche le previsioni di rango normativo primario che vadano a modificare le norme vigenti in termini di diritto fallimentare, di procedura fallimentare e di codice della navigazione (su tutti mi vengono alla mente gli articoli 760 e 764). Il problema è che il Ministero degli affari esteri ha detto chiaramente che, stante una consolidata e stratificata prassi, per cui nell'ultimo anno di legislatura non vengono attivate procedure di ratifica, la prospettiva è che concretamente la procedura possa prendere corpo alla conclusione delle attività del gruppo di lavoro, quindi una volta varato questo *corpus* di modifiche che concretamente permetterà di portare in Parlamento la ratifica, soltanto nella nuova legislatura.

Posso dire che il fatto di aver stimolato e portato alla costituzione del gruppo di lavoro, che credo porterà nel giro di poco tempo ad avere un quadro chiaro di come procedere alla ratifica e di quali sono le norme da modificare – ancorché alcuni passaggi, soprattutto sulle leggi fallimentari, siano complessi – sia certamente positivo. È però un mio per-

sonale rammarico che purtroppo, stante quello che ci ha detto chiaramente il Ministero degli affari esteri, questo lavoro potrà essere valorizzato soltanto nella nuova legislatura. Come dicevo all'inizio, sin da quando ho assunto l'incarico di direttore generale del trasporto aereo ho ponderato, percepito e compreso perfettamente l'importanza di arrivare rapidamente a una ratifica di questa Convenzione a tutela del nostro settore dell'aviazione civile, a maggior ragione per le situazioni di sofferenza derivanti dalla pandemia che tutti noi conosciamo molto bene e che hanno inciso molto pesantemente sul trasporto aereo.

Rimango a disposizione sua, Presidente, e dei componenti della Commissione.

LUPO *(M5S)*. La ringrazio, avvocato Fiorillo, posso dire di conoscerla come un ottimo professionista, prima che come direttore generale, perché so che fin dagli inizi si è dedicato veramente molto a questa ratifica. Nel suo intervento, lei ci ha confermato quanto detto prima dal dottor Zanini, ovvero che c'è un forte interesse e che tutti sono molto favorevoli a questa ratifica, verso la quale anche il Parlamento sta spingendo, ma apprendo ora – il dottor Zanini non ce lo ha detto chiaramente nel suo intervento, anche se la domanda al riguardo gli era stata posta – che questa ratifica potrebbe vedere la luce nella prossima legislatura. Questo mi dispiacerebbe, al di là di tutto, perché si perderebbe ancora l'occasione di facilitare l'industria aeronautica. Parliamo di una mozione parlamentare del 2019 e di una Convenzione del 2001, i Ministeri sembrano interessati e c'è questo grande favore e questa lungimiranza almeno a parole, quindi mi dispiace che non ci sia stato detto prima dal dottor Zanini qual era effettivamente l'intenzione. Mi auguro invece che, magari anche con una spinta politica, questa previsione sia diversa e che si vada verso la ratifica a breve, perché è molto importante che ci siano dei tavoli di lavoro, anche con questa cadenza di due-tre mesi, ma al di là dell'esprimere apprezzamento per la ratifica, bisogna effettivamente lavorare sulle norme di diritto interno, che è la maggiore difficoltà.

Sono contenta della presenza del dottor Fiorillo, che ringrazio davvero per l'esposizione chiara, precisa e puntuale e per essersi posto – benché il Ministero che rappresenta non sia capofila in questo processo – come deciso fautore a livello personale del raggiungimento di questo obiettivo.

A questo punto, richiamando a ciò anche i colleghi della Commissione, auspicherei una spinta ulteriore a livello politico per poter portare questa ratifica a compimento.

PRESIDENTE. Vorrei unirmi alla raccomandazione della senatrice Lupo, perché il settore aereo è quello che ha patito forse più di tutti gli altri settori in questi anni di pandemia e quindi l'instabilità che è stata generata ha penalizzato fortemente le nostre compagnie aree, in particolare la compagnia di bandiera, che ora è nell'occhio del ciclone, in

quanto la situazione non sta cambiando come ci si sarebbe aspettati. Il motivo principale per cui la Commissione ha inserito all'ordine del giorno questo tema è quello di spingere per accelerare e ratificare la Convenzione prima possibile. La invito, direttore, a fare tutto il possibile per verificare la possibilità che ciò si concretizzi in questa legislatura.

FIORILLO. Signor Presidente, raccolgo la sua raccomandazione con particolare convinzione, anche perché si sposa perfettamente con quel rammarico che prima esprimevo riguardo alla tempistica della ratifica che è venuta emergendo. Garantisco pertanto, per quanto di mia competenza, il massimo impulso per sviluppare e attenersi alla raccomandazione che è emersa da questa seduta nel modo più rigoroso e possibilmente più efficace.

PRESIDENTE. Ringrazio il nostro ospite per il suo intervento.

Audizione del magistrato dell'Ufficio II – affari internazionali della Direzione generale degli affari internazionali e della cooperazione giudiziaria del Ministero della giustizia

.

PRESIDENTE. I nostri lavori prevedono ora l'audizione, in videoconferenza, del magistrato dell'Ufficio II – affari internazionali della Direzione generale degli affari internazionali e della cooperazione giudiziaria del Ministero della giustizia, Chiara Salvatori.

Ringrazio la nostra ospite per la disponibilità e le cedo la parola, ricordando che il tempo complessivo previsto per l'audizione è di trenta minuti comprensivi del tempo per eventuali domande da parte dei senatori e di quello per la replica.

SALVATORI. Signor Presidente, la ringrazio per l'invito odierno.

Inizierò il mio intervento con un inquadramento dell'istituto e delle ricadute dell'adesione dell'Italia agli atti di cui ci stiamo occupando, per lasciare poi spazio ad eventuali domande, cui posso rispondere immediatamente oppure, in caso di domande che richiedano un approfondimento, eventualmente riservandomi di rispondere per iscritto, consultando anche altre articolazioni del Ministero che possano essere interessate.

Ci stiamo occupando della Convenzione di Città del Capo sottoscritta nel 2001 insieme al protocollo relativo al materiale aeronautico. Questi due strumenti, unitamente ad altri protocolli che sono stati conclusi successivamente sempre nell'ambito di UNIDROIT, organismo che si occupa di armonizzare e coordinare le regole del diritto internazionale privato e commerciale, costituiscono un sistema multilaterale composto – appunto – da vari strumenti: da una Convenzione che fissa delle regole comuni e poi da differenti protocolli applicabili al singolo mercato o set-

tore. Il motivo dell'intervento di UNIDROIT in questo settore e quindi nel settore dell'aviazione aerea è consistito nel notevole e crescente bisogno di finanziamento in un settore, quello dell'aviazione, che ha visto una crescita esponenziale nel corso degli anni del traffico aereo, nella riduzione dei finanziamenti pubblici destinati al settore e nella presenza di esternalità positive derivanti dall'acquisto e dall'utilizzo di strumentazione nuova e conforme al migliore stato dell'arte anche in tema di sicurezza dei viaggi aerei. La stipula di questi strumenti è stato il frutto di un importantissimo lavoro di coordinamento tra UNIDROIT, varie organizzazioni internazionali, esponenti dell'industria aeronautica e i Governi degli Stati aderenti. Il sistema è un sistema molto complesso che, per rimanere al tema del protocollo aeronautico, si basa essenzialmente su regole comuni stabilite dalla Convenzione e poi adattate e derogate parzialmente dal protocollo. Per quanto riguarda le regole comuni, abbiamo la possibilità di creare un'autonoma garanzia internazionale, l'istituzione di un registro internazionale su base reale interamente elettronico, trasparente ed efficace, la creazione di misure di esecuzione effettive che si applicano anche nel caso di insolvenza, la possibilità di rendere flessibile il sistema mediante dichiarazioni da formulare in sede di adesione alla Convenzione e la possibilità di un aumentato livello di protezione dei creditori mediante l'adesione ai protocolli. Solo per fornire qualche dato quantitativo, alla Convenzione e al protocollo hanno aderito rispettivamente 83 e 80 Stati, oltre all'Unione europea e dal 2006 ad oggi sono state eseguite 1,3 milioni di registrazioni per un valore stimato di 650 miliardi di dollari, quindi si tratta di numeri molto elevati. La Convenzione è entrata in vigore il 1° aprile 2004 e il protocollo ha fatto seguito il 1° marzo 2006. Con decisione del Consiglio del 6 aprile 2009, l'Unione europea ha ultimato l'*iter* di adesione ad entrambi gli strumenti, procedura che però non risolve, come poi analizzerò più in dettaglio, il problema dell'applicabilità nel nostro ordinamento. Infatti, l'Unione europea, che era rappresentata dalla Commissione, ha negoziato questi due strumenti, ma lo ha fatto – come poi esplicitato in una dichiarazione allegata alla decisione del Consiglio a cui ho fatto riferimento – per le aree di competenza esclusiva dell'Unione e quindi in particolare per le interferenze della Convenzione e del protocollo con tre regolamenti all'epoca dettati dalla Comunità: il Regolamento Bruxelles I-*bis* sulla competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, il Regolamento relativo alle procedure d'insolvenza, introdotto originariamente nel 2000, poi riformulato nel 2015, e il Regolamento Roma I sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali. Qui faccio semplicemente un cenno brevissimo sulla ripartizione di competenze tra l'Unione europea e gli Stati membri, che è più o meno assimilabile a quella che nell'ordinamento interno abbiamo tra Stato e Regioni, per cui sussistono delle competenze esclusive e delle competenze condivise, che in ambito unitario gli Stati possono esercitare fintanto che l'Unione non abbia esercitato o ritenuto di arrogarsi una competenza esclusiva.

Per quanto riguarda il contenuto delle disposizioni della Convenzione e del protocollo, è importante premettere che questi due strumenti devono essere interpretati ed applicati in maniera unitaria, quindi inscindibile. La Convenzione prevede all'articolo 6.2 che, in caso di discordanza, siano le disposizioni del protocollo a prevalere e il protocollo chiarisce che la convenzione di Città del Capo sostituisce la prima Convenzione internazionale in materia di *leasing* internazionali, che era stata ratificata nel 1993 dall'Italia e che era stata adottata nel 1988 ad Ottawa sempre in ambito UNIDROIT.

Per quanto riguarda il campo di applicazione territoriale dei due strumenti, sono previsti due criteri concorrenti. La Convenzione prevede che l'iscrizione al registro telematico, dalla quale poi scaturisce tutto il sistema di efficacia e di opponibilità ai terzi in favore del creditore, sia possibile solamente se il debitore sia situato in uno Stato contraente. A questo criterio il protocollo ne affianca un altro, ossia prevede che la Convenzione si applichi agli elicotteri e alle cellule di aeromobili, ma non anche ai motori aerei che al momento della conclusione dell'accordo sono registrati oppure che formano l'oggetto di un accordo in forza del quale saranno registrati nel registro nazionale di uno Stato contraente. Una volta che siano applicabili le previsioni della Convenzione e del protocollo, la costituzione della garanzia internazionale consente ai finanziatori essenzialmente di recuperare i beni aeronautici nel caso che si verifichino delle ipotesi di inadempimento e di insolvenza.

L'iscrizione opera mediante annotazione della garanzia in un registro telematico internazionale, se eseguita nel rispetto delle formalità prevista dalla Convenzione questa iscrizione ha priorità sulle garanzie iscritte successivamente e ovviamente sulle garanzie non iscritte. Questa garanzia, eseguita conformemente alla Convenzione, conferisce al creditore una prelazione assoluta su tali beni anche in caso di insolvenza del debitore e quindi sostanzialmente consente al creditore che va incontro a molto minori rischi d'impresa di concedere poi i finanziamenti a condizioni più vantaggiose. Da questa premessa si desume che è fondamentale, per il beneficio pratico poi derivante dall'introduzione della Convenzione e del protocollo nei singoli ordinamenti, il sistema rimediale previsto dalla Convenzione e dal protocollo per le ipotesi di inadempimento e di insolvenza e faccio riferimento specificamente al Capo III della Convenzione e al Capo II del protocollo, quindi alle norme che si applicano dove ci siano un accordo di garanzia, una vendita con riserva di proprietà ed un *leasing*.

Ad esempio, senza entrare troppo nel dettaglio, in caso di inadempimento è possibile, purché ricorrano determinate condizioni, che si ottenga la cancellazione dell'aeromobile dal registro nazionale di immatricolazione e addirittura l'esportazione e il trasferimento fisico del materiale aeronautico dal territorio nel quale è situato. Per quanto riguarda poi l'insorgere di situazioni di insolvenza, il protocollo prevede delle regole speciali per i beni aeronautici che sono volti a rafforzare la posizione del creditore nei confronti del debitore dell'amministrazione dell'insolvenza e

la possibilità riconosciuta al creditore di opporre il proprio credito ai terzi nelle procedure di insolvenza è disciplinata da un criterio di priorità che è usuale in conflitti di questo genere, quindi il creditore che ha descritto la propria garanzia prima dell'apertura del procedimento concorsuale prevarrà nei confronti dell'amministratore dell'insolvenza.

Senza entrare nel dettaglio, faccio riferimento all'articolo 11 del protocollo, che prevede due alternative, l'alternativa A e l'alternativa B. Si tratta sostanzialmente di procedure che consentono al creditore di recuperare immediatamente il possesso del bene oppure di non recuperarlo ma di obbligare il debitore o l'amministratore dell'insolvenza a seconda dei casi a custodirlo e a mantenerne intatto il valore, consentendo poi al creditore di avvalersi di misure provvisorie previste dalla Convenzione o eventualmente di ottenere un ordine giudiziale per il recupero del possesso. È chiaro, quindi, che queste notevoli facilitazioni per il creditore sono il cuore della convenzione e del protocollo che consentono poi di ottenere finanziamenti a condizioni più vantaggiose.

Come abbiamo visto, l'Unione europea ha aderito alla Convenzione e al protocollo, ma questo, come accennavo, non risolve il problema dell'applicabilità nel nostro ordinamento, in quanto le previsioni rimediali cui ho fatto cenno, che sono contenute nel Capo II del protocollo agli articoli 9 e seguenti (in particolare all'articolo 11 sui rimedi per il caso di insolvenza, all'articolo 12 sull'assistenza in caso di insolvenza, ma anche all'articolo 8 sulla scelta della legge applicabile) sono espressamente dichiarate qualificate come applicabili solo se lo Stato – o in questo caso l'Unione – contraente formuli un'espressa dichiarazione nel momento di adesione. L'Unione europea ha ritenuto di non formulare questa dichiarazione e anzi per quanto riguarda l'articolo 11 ha lasciato agli Stati membri la competenza, in caso di un eventuale recepimento, a modificare la normativa in tema di insolvenza. Agli Stati come l'Italia, ma anche la Francia e la Germania, per cui non sia intervenuta la ratifica, si applicano le norme del Regolamento relativo alle procedure di insolvenza e in particolare, l'articolo 7 è la norma generale che si ritiene adesso pacificamente applicabile al *leasing* una volta completato il percorso giurisprudenziale di assimilazione del *leasing* ad un contratto atipico, a differenza di quanto avveniva in precedenza, quando il *leasing* era avvicinato alla vendita con riserva della proprietà e quindi venivano applicate le disposizioni specificamente previste per questa figura.

Il mancato recepimento dell'articolo 11 e di queste altre disposizioni che costituiscono il cuore della Convenzione e del protocollo fa sì che sia sostanzialmente più complicato per le compagnie titolari di una licenza italiana, che non hanno possibilità quindi di entrare nel campo di applicazione territoriale della Convenzione, l'accesso a un finanziamento alle condizioni più vantaggiose, che consente invece di operare in Stati che hanno aderito compiutamente alla Convenzione e al protocollo. È importante sottolineare che, nel momento in cui l'Italia decidesse di ratificare questi strumenti, avrebbe la possibilità, contrariamente a quanto ha fatto l'Unione europea, di formulare le dichiarazioni per rendere applicabili

l'articolo 11 e le altre disposizioni in materia di insolvenza, anche tenendo conto del fatto che, a livello di opportunità, nell'ultimo decennio anche Stati limitrofi o comunque vicini a noi come Malta e San Marino, con cui ci può essere una maggiore concorrenza, hanno ratificato gli strumenti e quindi possono beneficiare dei vantaggi che derivano dalla loro applicazione.

Da un punto di vista tecnico, sicuramente la ratifica di questi strumenti comporterebbe delle necessità di adeguamento a livello di normativa interna. Presso il Ministero opera l'Ufficio legislativo che si occupa specificatamente dell'adeguamento della normativa interna una volta che si debba implementare lo strumento internazionale. In fase di prima lettura, sicuramente andrebbero modificate delle norme del codice della navigazione, ad esempio la norma all'articolo 760 prevede, in caso di cancellazione dal registro, la permanenza del velivolo per sessanta giorni nel territorio nazionale. Andrebbero poi modificate delle previsioni sia processuali che sostanziali in materia di insolvenza e di diritto fallimentare e anche delle disposizioni sostanziali e processuali relative, in generale, all'ordine dei privilegi, perché chiaramente la priorità concessa al creditore che stia in una garanzia sulla base della Convenzione e del protocollo implica una modifica dell'ordine di soddisfacimento dei crediti a livello generale.

Da un punto di vista tecnico, però, per quanto attiene alla valutazione di pertinenza del Ministero della giustizia, non si tratta di ostacoli insormontabili. Ci sono stati altri casi di necessità di interpolazione normativa che hanno inciso sull'ordine dei privilegi previsto originariamente dal codice e quindi non ci sono delle insormontabili difficoltà tecniche. Chiaramente si tratta sempre di strumenti che comunque sono stati firmati, quindi una valutazione di opportunità è stata fatta a suo tempo e si è forse anche verosimilmente rafforzata alla luce dell'esigenza di concentrare finanziamenti statali in settori dove, a differenza di questo, non è invece possibile il ricorso al capitale privato.

LUPO *(M5S)*. Dottoressa Salvatori, la ringrazio per averci ricordato in maniera molto più dettagliata e più tecnica cosa prevede la ratifica. Vorrei ricordare che si parte da una mozione che è stata approvata dal Parlamento all'unanimità nel luglio 2019 e che chiedeva di giungere alla ratifica di una Convenzione che mi pare di capire anche il Ministero della giustizia ritenga importante. Abbiamo appreso che il dottor Zanini si è fatto capofila al Ministero degli esteri per avviare questo tavolo di lavoro e che anche da parte dell'avvocato Fiorillo c'è stata una spinta molto importante perché questa ratifica e questo protocollo possano vedere la luce. L'obiettivo di queste audizioni era, sostanzialmente, quello di avere degli aggiornamenti rispetto a questo tavolo di lavoro che si è aperto, anche se tardivamente, a ottobre 2021, e cosa ne sta emergendo. Vorremmo sapere, cioè, se al di là della conferma della posizione favorevole di tutti, ci sono degli aggiornamenti e se si può sostanzialmente giungere alla ratifica di questi atti, rispetto alla quale lei giustamente ci

ha detto non esservi ostacoli insormontabili dal punto di vista tecnico. Le necessarie modifiche normative al diritto interno competono certamente al Ministero della giustizia, a me compete la spinta politica e mi permetto di sollecitare, al di là del confronto, delle soluzioni e vorrei sapere se queste siano percorribili per giungere al risultato nel breve periodo. Il dottor Zanini non ci ha detto che questa ratifica dovrà ormai essere approvata nella prossima legislatura, ma se così fosse si perderebbe un'occasione molto importante per l'industria aeronautica. L'avvocato Fiorillo, invece, ci ha detto che forse c'è un rallentamento che potrebbe far slittare il compimento di questo *iter* alla prossima legislatura. Non mi occupo degli aspetti tecnici legislativi, ma mi pare di capire che il *focus* lo abbia in mano sostanzialmente il Ministro della giustizia, perché si parla di norme di diritto interno. Vorrei capire se ci sono aggiornamenti rispetto a questi tavoli e se questi si possono prevedere con una cadenza più serrata in modo tale che l'*iter* di ratifica sia portato a termine entro la fine di questa legislatura, ma possibilmente anche prima, proprio perché sarebbe importantissimo per l'industria del settore aeronautico.

PRESIDENTE. Dottoressa Salvatori, mi unisco alle parole della senatrice Lupo. Sappiamo che l'Irlanda ha ratificato la Convenzione e il protocollo ed è uno dei Paesi che ne beneficiano maggiormente. Lei ci ha detto che anche Malta e San Marino hanno proceduto in tal senso. Suppongo che l'Irlanda non abbia trovato grandi problemi a uniformare la legge interna a questi due strumenti. Ritengo, quindi, che si potrebbe accelerare e fare il possibile per fare altrettanto anche nel nostro Paese prima della fine della legislatura.

SALVATORI. Preciso che della partecipazione ai tavoli di lavoro si occupa l'Ufficio legislativo del Ministero della giustizia, quindi ho registrato le vostre domande e mi farò latrice presso tale ufficio per farvi avere la risposta nel più breve tempo possibile, sollecitandone l'urgenza, perché come giustamente avete rilevato è condivisa da tutti l'opportunità e la volontà di una conclusione spedita.

PRESIDENTE. Attendiamo dunque l'invio di eventuali risposte anche per via telematica. La ringrazio per tutto quello che potrà fare per accelerare questa pratica, che pensavamo fosse già in uno stato più avanzato e il cui *iter*, purtroppo, abbiamo appreso aver subito un certo rallentamento.

La ringrazio per il suo contributo e dichiaro concluse le audizioni odierne.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 13,15.

Licenziato per la stampa dall'Ufficio dei Resoconti

€ 2,00