

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla «Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — La politica estera dell'UE in materia di aviazione — Affrontare le sfide future»

COM(2012) 556 final

(2013/C 198/08)

Relatore: **McDONOGH**

La Commissione europea, in data 19 dicembre 2012, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 304 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla:

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — La politica estera dell'UE in materia di aviazione — Affrontare le sfide future

COM(2012) 556 final.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 3 aprile 2013.

Alla sua 489a sessione plenaria, dei giorni 17 e 18 aprile 2013 (seduta del 17 aprile), il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere con 165 voti favorevoli, 1 voto contrario e 7 astensioni.

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) accoglie con favore la comunicazione della Commissione sulla politica estera dell'UE in materia di aviazione. Poiché l'economia europea dipende in misura sempre maggiore dal commercio estero e gli aeroporti svolgono un ruolo essenziale nel collegare l'Europa con le altre regioni del mondo, il CESE concorda appieno con la definizione di un programma ambizioso per il settore dell'aviazione.

1.2 Il CESE auspica in particolare un rapido avanzamento verso la creazione di uno spazio aereo comune che comprenda anche i paesi vicini dell'Unione, ossia la Turchia, la Russia, i paesi dell'Europa orientale e i paesi del Vicino Oriente, da un lato, e gli Stati del bacino del Mediterraneo e dell'Africa settentrionale, dall'altro: la vicinanza geografica dei mercati di questi paesi e la significativa crescita economica che si va registrando in molti di essi offrirebbero infatti delle opportunità di sviluppo ad una serie di aeroporti secondari o regionali.

1.3 Il CESE è inoltre risolutamente a favore di un programma di liberalizzazione ambizioso da realizzare con i paesi BRIC (Brasile, Russia, India e Cina) e dell'ASEAN, che offra ai vettori dell'UE la possibilità di incrementare la cooperazione con altre compagnie aeree e aumenti il volume di traffico attraverso gli aeroporti europei.

1.4 La comunicazione pone giustamente l'accento sull'esigenza di realizzare condizioni di equa concorrenza per il settore delle compagnie aeree, e tra i fattori che falsano la concorrenza e per i quali occorrerebbe trovare una soluzione individuata molto opportunamente le tasse che gravano sull'aviazione, gli aiuti di Stato impropri, la congestione degli aeroporti e dello spazio aereo, le responsabilità in materia di protezione dei consumatori e il costo delle emissioni di CO₂.

1.5 Il CESE condivide le preoccupazioni della Commissione riguardo alla necessità di investire per incrementare le capacità degli aeroporti: è urgente garantire le capacità aeroportuali nel-

l'Unione europea per non perdere competitività rispetto ad altre regioni in crescita e scongiurare così lo spostamento del traffico verso aree vicine.

2. Introduzione e contesto

2.1 Il CESE accoglie con favore la comunicazione della Commissione sulla politica estera dell'UE in materia di aviazione.

2.2 Il CESE condivide pienamente l'affermazione secondo cui l'aviazione svolge un ruolo fondamentale nell'economia europea, per i cittadini come per le imprese dell'Unione. Il settore, che conta 5,1 milioni di posti di lavoro e rappresenta il 2,4 % del PIL europeo, pari a 365 miliardi di euro, apporta infatti un contributo essenziale alla crescita economica e all'occupazione nell'UE.

2.3 Grazie ad uno sforzo coordinato della Commissione europea e degli Stati membri dell'Unione, sono stati conclusi 1 000 accordi bilaterali di servizio aereo con 117 paesi terzi. Si sono inoltre registrati passi avanti nella realizzazione di un più vasto spazio aereo comune con i paesi vicini, e accordi in tal senso sono già stati firmati con i paesi dei Balcani occidentali, il Marocco, la Giordania, la Georgia e la Moldova.

2.4 Tuttavia, il passaggio da una situazione in cui esistevano solo relazioni bilaterali tra gli Stati membri dell'UE e i paesi partner a un quadro più variegato (con relazioni sia bilaterali che a livello UE) ha ingenerato in alcuni casi una certa confusione tra i paesi partner e non ha consentito di definire e difendere sempre al meglio gli interessi dell'Unione europea.

2.5 Non solo: la frammentazione del settore dell'aviazione tra i vari livelli nazionali fa sì che esso sia tuttora eccessivamente influenzato da interessi locali e dipenda oltremisura da iniziative puntuali basate su singole autorizzazioni di negoziato intese a creare le condizioni per un accesso al mercato efficiente e per la crescita. Il ritmo con cui procede la liberalizzazione non coordinata del mercato a livello di Stati membri dell'Unione europea con alcuni paesi non UE, nonché l'evidente intenzione

di taluni Stati membri di continuare a concedere diritti bilaterali di traffico aereo a paesi terzi senza adeguate contropartite o ignorando le implicazioni che ciò potrebbe avere per l'intera Unione, sono tali che, se non interveniamo ora per rendere la politica estera dell'UE più ambiziosa ed efficace, tra pochi anni potrebbe essere già troppo tardi.

2.6 Il Consiglio ha inoltre concesso alla Commissione le autorizzazioni a negoziare accordi globali con l'Australia e la Nuova Zelanda, paesi con i quali i negoziati sono ancora in corso. Oggi soltanto due compagnie aeree europee (*British Airways* e *Virgin Atlantic*) offrono voli da e per l'Australia, mentre in passato i vettori europei su questa tratta erano molti di più.

2.7 Il CESE accoglie positivamente le conclusioni globali adottate dal Consiglio in merito alla proposta della Commissione (¹), ma ritiene che gli Stati membri potrebbero offrire un sostegno più esplicito ad una serie di negoziati chiave dell'UE, ad esempio conferendo alla Commissione un mandato forte affinché si giunga ad una "normalizzazione" delle relazioni oggi piuttosto tese con la Russia nel settore dell'aviazione.

2.8 Quello latino-americano è un mercato in rapida crescita, e la fusione tra il vettore cileno LAN e quello brasiliano TAM rappresenta una seria minaccia commerciale per Iberia, Tap e altre compagnie aeree europee che offrono collegamenti con l'America Latina. È urgente arrivare entro breve alla conclusione dell'accordo con il Brasile.

3. L'importanza degli hub (aeroporti principali o di smistamento)

3.1 Malgrado la crescita registrata dalle compagnie aeree *low-cost* che offrono servizi negli aeroporti "non hub" (aeroporti secondari), gli hub europei hanno un peso rilevante nel settore dell'aviazione a livello mondiale e per le relazioni esterne, dal momento che spesso gli accordi sul traffico aereo sono mirati a questi aeroporti principali in Europa.

3.2 Lo sviluppo di grandi hub in aree come Abu Dhabi e Dubai rappresenta una seria minaccia concorrenziale per i servizi delle compagnie europee sulle rotte a lungo raggio: ne è un esempio l'accordo di partenariato recentemente concluso tra la compagnia australiana *Qantas* e la *Emirates Airlines* degli Emirati arabi uniti.

3.3 Per essere redditizio un hub richiede un livello significativo di domanda locale e una rete estesa di servizi di collegamento ("feeder"): è questo il motivo per cui gli hub con i risultati migliori corrispondono in genere agli aeroporti delle grandi città, i quali però sono sempre più congestionati e ormai incapaci di ulteriore espansione, principalmente in ragione di considerazioni ambientali.

3.4 Già oggi alcuni hub europei, date le loro insufficienti capacità, limitano il numero di rotte di collegamento gestibili, un problema che richiede una soluzione valida se si vuole preservare la competitività dell'Europa.

4. Garantire una concorrenza equa e aperta

4.1 La competitività dei vettori aerei dell'UE, molti dei quali sono alle prese con problemi finanziari, viene meno quando gli oneri economici che determinano costi unitari di produzione più elevati sono superiori a quelli sostenuti dai vettori di altre regioni del mondo.

4.2 Nel valutare la competitività del settore europeo dell'aviazione - e in particolare delle sue compagnie aeree - a livello internazionale, è importante prendere in considerazione l'intera catena di valore dell'aviazione (aeroporti, fornitori di servizi di navigazione aerea, costruttori, sistemi informatizzati di prenotazione, prestatori di servizi di assistenza a terra, ecc.), come pure le strutture dei costi, il livello di esposizione alla concorrenza in altre parti della catena di valore e i meccanismi di finanziamento dell'infrastruttura in altri mercati chiave.

4.3 All'interno dell'UE non si è riusciti a creare condizioni di equa concorrenza né a livello dei singoli Stati membri né a livello locale/regionale, in quanto, ad esempio, non si è impedito che, in molti casi, i piccoli aeroporti offrissero alle compagnie aeree tariffe non commerciali in contrasto con il principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato. Le indagini approfondite avviate nell'ultimo periodo su tutta una serie di casi di possibili aiuti di Stato concessi alle compagnie aeree da aeroporti regionali in vari Stati membri dell'UE evidenziano la necessità di completare quanto prima i lavori sugli orientamenti della Commissione sugli aiuti di Stato per gli aeroporti, la cui stesura ha invece subito continui ritardi. Anche la recente adozione di norme europee in materia di sicurezza sociale per i lavoratori mobili nell'UE, ad esempio il personale di volo, permetterà di migliorare il funzionamento del mercato unico. La Commissione ha preso provvedimenti in parecchi casi di concorrenza percepita come sleale.

5. Una strategia per la crescita basata su "più Europa"

5.1 Lo studio indipendente realizzato per conto della Commissione ha concluso che nuovi accordi globali di trasporto aereo a livello di Unione europea con i paesi vicini e i principali partner, soprattutto in mercati a rapida crescita e/o soggetti a vincoli, garantirebbero benefici economici molto rilevanti, superiori a 12 miliardi di euro l'anno.

5.2 Il mantenimento di un settore dell'aviazione forte, competitivo e basato in Europa, che colleghi il nostro continente con il resto del mondo, riveste un'importanza strategica per l'UE. Poiché oggi i mercati dell'aviazione in rapida crescita sono situati al di fuori dell'Europa, è vitale che l'industria europea abbia l'opportuna di espandersi anche in tali mercati.

5.3 È importante fare in modo che da questo processo emerga gradualmente un autentico spazio comune integrato dell'aviazione in cui le relazioni con i paesi vicini abbiano carattere aperto e integrato. Non ha più senso che il Consiglio sia chiamato a concedere autorizzazioni a negoziare accordi paese per paese: sarebbe di gran lunga più efficace concedere alla Commissione una unica autorizzazione a negoziare con i paesi vicini rimanenti, benché anche in questo caso singolarmente con ciascuno di essi.

5.4 Nell'ambito del terzo pilastro (accordi globali con i partner principali) è stata negoziata una serie di accordi importanti. Si tratta tuttavia ancora una volta di un ambito in cui restano da conseguire degli obiettivi fondamentali, in particolare per quanto riguarda gli accordi UE-USA e UE-Canada in materia di liberalizzazione delle norme su proprietà e controllo dei vettori aerei.

5.5 Nella maggior parte dei paesi vigono tuttora norme secondo cui la maggioranza dei diritti di proprietà e controllo di una compagnia aerea nazionale deve essere in mano a cittadini

(¹) Conclusioni della 3213^a sessione del Consiglio Trasporti, telecomunicazioni ed energia, Bruxelles, 20 dicembre 2012.

dello stesso Stato, il che impedisce ai vettori aerei di accedere a una più vasta platea di investitori e di mercati dei capitali, con il risultato di imporre al settore aereo una struttura industriale artificiale che non esiste in altri comparti. Negli Stati Uniti, ad esempio, gli stranieri non possono detenere più del 25 % delle azioni con diritto di voto di una compagnia aerea. Tali restrizioni nazionali in materia di proprietà e controllo hanno fatto nascere tre alleanze di compagnie aeree di livello mondiale (*Star Alliance*, *SkyTeam* e *Oneworld*): in particolare, le joint venture create su determinate rotte da alcuni dei membri di queste alleanze sono arrivate a svolgere un ruolo che si avvicina molto a quello di vettori aerei di dimensioni mondiali.

5.6 Ai sensi della legislazione europea in vigore, tuttavia, i vettori aerei dell'UE non sono soggetti a restrizioni nazionali per quanto riguarda la proprietà e il controllo e possono essere detenuti da qualsiasi soggetto economico dell'Unione europea.

5.7 La tendenza al consolidamento in Europa rimane una caratteristica unica, in quanto le fusioni e le acquisizioni transfrontaliere sono consentite soltanto all'interno dell'UE mentre i regimi di proprietà e controllo sono rimasti sostanzialmente quelli negoziati nel 1944 nell'ambito della Convenzione di Chicago. Le difficoltà risultanti dalle attuali disposizioni in materia di proprietà e controllo sono considerevoli e richiedono negoziati con i paesi partner e strutture gestionali estremamente complesse. I vettori facenti parte di alleanze cooperano sempre più strettamente per offrire ai clienti servizi basati su una rete integrata e senza soluzioni di continuità di multi-*hub* a livello mondiale.

5.8 Oggi i tempi sono maturi per adottare le ulteriori misure previste dall'accordo sui trasporti aerei UE-USA, ossia per liberalizzare la proprietà e il controllo delle compagnie aeree in modo da renderle capaci di attirare investimenti a prescindere dalla nazionalità degli investitori.

6. Principi guida fondamentali della futura politica estera dell'UE in materia di aviazione

6.1 L'UE dovrebbe continuare a dar prova di audacia nel promuovere una maggiore apertura e liberalizzazione nel settore, garantendo al contempo il raggiungimento di un livello soddisfacente di convergenza normativa. Nei negoziati con i paesi partner occorrerebbe riservare la necessaria attenzione alle norme in materia di lavoro e ambiente e garantire il rispetto delle convenzioni e degli accordi internazionali in questi due ambiti, per evitare distorsioni del mercato e impedire una "concorrenza al ribasso". È importante che i vettori aerei che offrono collegamenti con l'Europa rispettino le norme e i regolamenti dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL).

6.2 Poiché l'economia europea dipende in misura sempre maggiore dal commercio estero e gli aeroporti svolgono un ruolo essenziale nel collegare l'Europa con le altre regioni del mondo, il CESE concorda appieno con la definizione di un programma ambizioso di liberalizzazione del settore dell'aviazione.

6.3 Per trarne tutti i benefici possibili, è importante che l'UE passi rapidamente all'azione (prima che si intensifichino le iniziative di liberalizzazione tra i mercati emergenti) in modo da sfruttare il vantaggio della prima mossa, cosa che servirebbe nel contempo a proteggere e a rafforzare la posizione del mercato europeo dell'aviazione a livello mondiale. In assenza di una tale strategia, l'Unione potrebbe in futuro ritrovarsi completamente tagliata fuori dai flussi mondiali di traffico aereo.

6.4 Il fatto di effettuare la prima mossa nel processo di liberalizzazione dell'aviazione inciderebbe anche in misura significativa sulla diffusione delle norme tecniche europee, con la possibilità di importanti ricadute per l'industria aerospaziale dell'UE.

6.5 Il CESE raccomanda da tempo di eliminare le restrizioni sulla proprietà e sul controllo⁽²⁾ affinché i vettori aerei possano avere accesso ad una più vasta platea di investitori e di mercati dei capitali. Considerata l'importanza dei due mercati europeo e americano, i primi, risoluti passi avanti di questa strategia dovrebbero concentrarsi su nuove modifiche agli accordi UE-USA, che potrebbero servire da punto di riferimento per inaugurare una nuova era post Chicago del settore aereo.

6.6 La Commissione dovrà dimostrare che l'approccio coordinato ai negoziati darà buoni risultati in tempi più rapidi rispetto al processo degli accordi bilaterali, in modo tale da non rimanere indietro proprio nel momento in cui si presenteranno delle opportunità. Attualmente si deve constatare che la firma dell'accordo bilaterale con il Brasile registra un deplorabile ritardo. Va anche precisato che gli Stati membri hanno una responsabilità condivisa per quel che riguarda il potenziamento della politica estera dell'UE in materia di aviazione, e che alla Commissione devono essere conferiti mandati negoziali forti, in particolare perché possa difendere le regole di mercato in vigore nell'Unione nei confronti di paesi e regioni del mondo in cui il settore dell'aviazione funziona in base a standard molto diversi.

6.7 La posizione dei vettori europei risulterebbe ulteriormente indebolita qualora una delle compagnie aeree del Medio Oriente rilevasse una delle compagnie aeree indiane che oggi versano in difficoltà finanziarie.

7. Migliorare le relazioni con i partner fondamentali

7.1 Date le sue caratteristiche peculiari, il settore europeo del trasporto merci e corriere espresso è penalizzato sui mercati mondiali da accordi di servizio aereo bilaterali di tipo restrittivo, e dovrebbe avere un trattamento prioritario quando saranno rimossi gli ostacoli che impediscono l'accesso ai mercati.

7.2 Il CESE auspica in particolare che si avanzi rapidamente verso la creazione di uno spazio aereo comune che comprenda anche i paesi vicini dell'Unione, ossia la Turchia, la Russia, i paesi dell'Europa orientale e i paesi del Vicino Oriente, da un lato, e gli Stati del bacino del Mediterraneo e dell'Africa settentrionale, dall'altro: la vicinanza geografica dei mercati di questi paesi e la significativa crescita economica che si va registrando in molti di essi offrirebbero infatti delle opportunità di sviluppo ad una serie di aeroporti secondari o regionali. Lo sviluppo di un'agenda di cooperazione positiva e pragmatica con la Turchia consentirebbe di realizzare progressi reciprocamente vantaggiosi nella risoluzione di problemi reali che interessano la regione. In particolare, si dovrebbero registrare dei passi avanti nella conclusione di un accordo bilaterale in materia di sicurezza.

7.3 Il CESE è inoltre risolutamente a favore di un programma di liberalizzazione ambizioso da realizzare con i paesi BRIC e dell'ASEAN, i quali stanno rapidamente conquistando una posizione dominante nei mercati mondiali come fornitori di materie prime, di beni manufatti e servizi, e la cui popolazione si mostra sempre più desiderosa di viaggiare. È dimostrato

⁽²⁾ Parere CESE sul tema *Relazioni transatlantiche tra l'UE e i paesi del Nord America nel settore del trasporto aereo - una vera convergenza normativa*, GU C 306 del 16.12.2009, pag. 1.

che la conclusione da parte dell'UE di accordi globali sui trasporti aerei con Cina, India, Giappone e America Latina potrebbe apportare significativi benefici economici; l'Unione dovrebbe quindi prefiggersi la stipula di tali accordi. La liberalizzazione del traffico aereo offrirebbe ai vettori dell'UE la possibilità di incrementare la cooperazione con altre compagnie presenti in queste aree del pianeta e di aumentare il volume di transito attraverso gli aeroporti europei.

7.4 È essenziale inoltre che gli accordi conclusi siano in grado di apportare vantaggi reciproci tanto per l'UE quanto per i paesi terzi. Partendo da questo presupposto, è urgente che la Russia tenga fede all'impegno assunto con l'accordo del 2011 di attuare i "principi concordati sulla modernizzazione del sistema di sorvolo della Siberia". Qualora gli impegni sottoscritti non vengano rispettati, la Commissione, con il sostegno degli Stati membri, dovrebbe adottare le opportune contromisure.

7.5 Negli ultimi anni le relazioni con gli Stati del Golfo sono consistite per lo più in un processo unilaterale di apertura dei mercati UE ai vettori aerei del Golfo, con conseguenti squilibri significativi nelle opportunità offerte. Dato che l'UE potrebbe registrare ulteriori perdite di traffico aereo, si raccomanda che nell'immediato i paesi del Golfo non siano oggetto di nuovi negoziati.

8. Realizzare investimenti negli aeroporti

8.1 Il CESE condivide le preoccupazioni della Commissione riguardo alla necessità di investire per incrementare le capacità degli aeroporti; tuttavia, nella comunicazione l'argomento andrebbe ulteriormente approfondito, precisando quali sono le azioni proposte per realizzare tale obiettivo e rendendo più esplicito il collegamento con la precedente proposta della Commissione sul "pacchetto aeroporti" (3).

8.2 È urgente garantire le capacità aeroportuali nell'Unione europea per non perdere competitività rispetto ad altre regioni in crescita e scongiurare così lo spostamento del traffico verso aree vicine.

8.3 Le conseguenze negative per l'economia europea, infatti, inizieranno a verificarsi ben prima che la domanda risulti superiore all'offerta. Secondo Eurocontrol, quando un *hub* arriva ad utilizzare oltre il 75 % della capacità teorica massima, diminuisce rapidamente la sua efficienza nel far fronte ai ritardi dovuti alle intemperie e a problemi operativi nonché nel garantire collegamenti affidabili.

8.4 Per di più, nelle fasce orarie di punta i passeggeri sostengono costi maggiori di quanto non avverrebbe se gli aeroporti disponessero di maggiori capacità. Recentemente, ad esempio, la commissione Trasporti della Camera dei Comuni del Regno Unito è stata informata che, in assenza di un ampliamento delle capacità aeroportuali nel Sud-Est dell'Inghilterra, entro il 2030 i costi sostenuti dai passeggeri per le tariffe aeree potrebbero ammontare in totale a 1,2 miliardi di sterline.

8.5 L'UE deve monitorare le capacità aeroportuali sul proprio territorio e definire degli orientamenti affinché gli enti locali dispongano di un quadro comune globale di riferimento per i progetti di espansione degli aeroporti.

8.6 Se l'incremento delle capacità negli aeroporti principali è un obiettivo vitale da raggiungere nel lungo periodo, nell'imme-

diato occorre comunque sfruttare al meglio le capacità esistenti, soprattutto per quanto riguarda le bande orarie per il decollo e l'atterraggio (*slot*) negli aeroporti. Questi devono essere dotati delle capacità necessarie per far fronte alle variazioni dell'offerta e della domanda, ed essere in grado di orientare l'utilizzo delle bande orarie loro assegnate verso un risultato economico ottimale. In proposito, è importante che l'elemento della banda oraria previsto dal "pacchetto aeroporti" (4) seguiti ad agevolare uno sfruttamento più efficace delle capacità aeroportuali tenendo conto dei contesti locali nell'assegnare le bande, dal momento che, di fatto, solo così alcuni aeroporti avranno la possibilità di crescere in futuro. In molti casi l'uso delle piste negli aeroporti principali ha già raggiunto la piena capacità, mentre nei vicini aeroporti regionali sono disponibili capacità elevate.

8.7 Gli aeroporti secondari (*non hub*) possono svolgere un ruolo importante nel ridurre la congestione dei principali *hub* europei, permettendo così agli aeroporti europei di mantenersi ai primi posti nel settore. Dal momento che l'ampliamento di piste o terminal negli aeroporti principali richiede tempi lunghi, utilizzare maggiormente gli aeroporti secondari e realizzarvi investimenti adeguati possono servire nell'immediato a ridurre i problemi di capacità. Una rete ben sviluppata di aeroporti secondari e regionali migliorerà anche la sicurezza dei passeggeri, garantendo tra l'altro la disponibilità di una rete di aeroporti di emergenza o alternativi in caso di peggioramento delle condizioni meteorologiche o in altre circostanze.

8.8 Il CESE torna inoltre a chiedere che venga adottato quanto prima un sistema di sicurezza unico, che non solo consentirebbe alle compagnie aeree ingenti risparmi sui costi, ma permetterebbe anche di ridurre i tempi per i passeggeri. L'argomento va quindi discusso in via prioritaria con i nostri principali partner.

9. Cielo unico EUROPEO/SESAR (*Single European Sky ATM Research – Programma di ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo*)

9.1 I blocchi funzionali di spazio aereo (*functional airspace blocks – FAB*) – i quali alla data del 4 dicembre 2012 dovevano essere interamente operativi e funzionanti - sono indispensabili per l'effettivo sviluppo del cielo unico europeo. Poiché si tratta di un fattore essenziale per una fornitura di servizi di navigazione aerea ottimale e una gestione efficiente del volume di traffico aereo, la Commissione deve adire la Corte di giustizia dell'UE nel caso degli Stati membri che non abbiano adempiuto ai loro obblighi in materia.

9.2 Un'attuazione tempestiva e omogenea delle proposte della Commissione può essere di aiuto per una crescita sostenibile del settore dell'aviazione, e potrà così contribuire pienamente al rilancio dell'economia europea.

10. Gli strumenti da applicare

10.1 Gli accordi globali sui servizi aerei stipulati con i paesi vicini e con i partner più importanti, che condividono le posizioni dell'UE, dovrebbero riguardare le condizioni normative, per armonizzarle in modo da garantire una concorrenza leale e un'industria dell'aviazione sostenibile, prendendo in considerazione aspetti essenziali quali la sicurezza, l'ambiente e la regolamentazione economica.

(3) COM(2011) 823 final, GU C 277 del 13.9.2012, pag. 110.

(4) COM(2011) 827 final - 2011/0391 (COD).

10.2 Sebbene la Commissione non abbia ancora precisato quale forma dovrebbe avere esattamente il nuovo strumento proposto per tutelare gli interessi dell'UE dalle pratiche scorrette, è presumibile che esso consista in una procedura, di più ampia portata, per la presentazione di reclami contro i "sussidi occulti" che incidono sulle tariffe. Si può inoltre ipotizzare che il nuovo strumento potrebbe acquistare una rilevanza giuridica grazie alle clausole sulla concorrenza leale che la Commissione auspica di poter stipulare con i paesi terzi in questione.

10.3 La Commissione pone giustamente l'accento sull'esigenza che all'obiettivo di realizzare condizioni di equa concorrenza a livello internazionale corrisponda un'azione analoga anche all'interno dell'UE. Sul settore europeo dell'aviazione incide la presenza crescente di tutta una serie di oneri normativi e di incoerenze della regolamentazione. Tra i fattori che falsano la concorrenza e per i quali occorrerebbe trovare una soluzione, la Commissione mette opportunamente in evidenza le tasse che

gravano sull'aviazione, gli aiuti di Stato impropri, la congestione degli aeroporti e dello spazio aereo, le responsabilità in materia di protezione dei consumatori e il costo delle emissioni di CO₂.

10.4 La questione del sistema di scambio delle quote di emissioni (ETS) dell'UE riveste inoltre un particolare interesse, dal momento che nel dibattito sulla politica esterna europea nel settore dell'aviazione l'argomento è fonte di aspre controversie. Sia la Cina che l'India rifiutano di aderire al sistema ETS, e il Congresso degli Stati Uniti ha addirittura approvato una legge che proibisce alle compagnie aeree statunitensi di conformarsi alle norme europee. Anche se garantire la sostenibilità ambientale è un obiettivo estremamente importante, l'UE deve concedere all'ICAO (Organizzazione internazionale dell'aviazione civile) la possibilità di formulare una proposta per una soluzione globale su cui tutti i paesi partner possano convenire in occasione dell'assemblea dell'ICAO nell'autunno 2013, piuttosto che mettere il settore dell'aviazione in una posizione di svantaggio competitivo⁽⁵⁾.

Bruxelles, 17 aprile 2013

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Henri MALOSSE

⁽⁵⁾ Cfr. anche il parere del CESE NAT/591 *Scambio quote emissioni - Settore aereo* in merito alla proposta di decisione COM(2012) 697 final - 2012/0328 (COD).