



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE
Servizio Informative parlamentari e Corte di Giustizia UE

Presidenza del Consiglio dei Ministri
DPE 0009211 P-4.22.25
del 04/10/2019



25104073

Camera dei Deputati
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

Senato della Repubblica
Ufficio dei rapporti con le istituzioni
dell'Unione Europea

e,p.c.

Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari esteri e della
Cooperazione internazionale
Nucleo di valutazione degli atti UE

Conferenza delle Regioni e delle Province
autonome

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ufficio di Segreteria della Conferenza
Stato-Città e Autonomie Locali

OGGETTO: Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente la *Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica dei Regolamenti (UE) 2019/501 e (UE) 2019/502 per quanto riguarda i rispettivi periodi di applicazione - COM(2019) 396*

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, le relazioni redatte ai sensi del comma 4 del medesimo art. 6, unitamente alle relative tabelle di corrispondenza, elaborate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

Si precisa che le relazioni sono due, distinte in relazione ai due Regolamenti che la proposta in oggetto intende modificare: l'una è relativa alla proposta di modifica del Regolamento (UE) 2019/501, l'altra alla proposta di modifica del Regolamento (UE) 2019/502.

Il Coordinatore del Servizio
Daria Provvidenza Petralia

Relazione

ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234

(Limitatamente alle modifiche relative al regolamento (UE) 2019/501 sul trasporto stradale)

Oggetto dell'atto:

Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante modifica dei regolamenti (UE) 2019/501 e (UE) 2019/502 per quanto riguarda i rispettivi periodi di applicazione

- **Codice della proposta:** COM(2019) 396 final del 04/09/2019
- **Codice interistituzionale:** 2019/0179(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti...

Premessa: finalità e contesto

- Il regolamento che assicura la connettività di base, n. 2019/501, si inserisce e rappresenta una sorta di appendice alle norme dell'Unione europea che disciplinano il trasporto di merci su strada ed in particolare quelle contenute principalmente nei Regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissano norme comuni rispettivamente per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (reg.1072/2009) e per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus (reg. 1073/2009) e secondariamente nel "Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio".
- Il predetto regolamento n. 2019/501 è stato adottato con lo scopo di individuare una base giuridica e dettare disposizioni unilaterali necessarie che potessero consentire la prestazione di servizi di trasporto di merci su strada nell'ipotesi in cui entro il 30 marzo 2019 non si fosse riuscito a concludere un accordo di recesso tra l'Unione e il Regno Unito (c.d. "No – deal").
In assenza del citato accordo, diventando il Regno Unito un paese terzo, i servizi di trasporto di merci e persone su strada tra gli Stati membri dell'Unione e il Regno Unito non sarebbero stati più disciplinati dai citati regolamenti n.1072/2009 e 1073/2009 con inevitabili gravi conseguenze a causa della mancanza del quadro giuridico necessario.
- Il regolamento suddetto è stato adottato poco dopo una prima breve proroga del termine di cui all'articolo 50, paragrafo 3, TUE fino al 12 aprile 2019. In seguito il Consiglio europeo (articolo 50) ha convenuto di prorogare ulteriormente il termine previsto dall'articolo 50, paragrafo 3, TUE fino al 31 ottobre 2019.
- Il regolamento si caratterizza fundamentalmente per la sua temporaneità in quanto introduce delle misure tese a mantenere i collegamenti di base per un periodo strettamente limitato (31/12/2019) e per essere soggetta a condizione di efficacia in quanto necessita del riconoscimento parimenti unilaterale e a titolo di reciprocità del Regno Unito dei medesimi diritti per gli operatori dell'Unione europea previsti nella proposta per gli operatori del Regno Unito.
- In conseguenza del rinvio della data di recesso del Regno Unito, spostata al 31 ottobre

2019, la permanenza di UK nell'Unione si è sovrapposta al periodo transitorio previsto dal regolamento di emergenza, salvo che per i mesi di novembre e dicembre 2019.

- il pieno raggiungimento degli obiettivi del regolamento di emergenza già adottato (cioè un periodo transitorio ulteriore di 7 mesi, per equiparare quello definito inizialmente), necessita di essere recuperato nella misura in cui tali obiettivi dipendono dal periodo di applicazione di detti regolamenti.

La presente proposta, **per il trasporto stradale**, mira pertanto a prorogare dei citati sette mesi il periodo di validità del regolamento (UE) 2019/501, in modo che la durata di tale proroga (con nuova scadenza quindi al 31 luglio 2020) eviti l'interruzione o la grave perturbazione dei trasporti su strada qualora si verifichi l'uscita del Regno Unito con il c.d. "no – deal". Sono state disposte anche alcune proroghe per il trasporto internazionale di passeggeri con autobus, necessarie per non interrompere i servizi in essere. Tali proroghe sono in linea con i principi sottesi alle misure di emergenza, in particolare il principio secondo cui la durata di tali misure dovrebbe essere rigorosamente limitata.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

- La base giuridica individuata dalla Commissione per l'adozione del regolamento (UE) 2019/501 risiede nell'art. 91, par. 1, del trattato di funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Essa, stante anche la necessità di far fronte ad una situazione eccezionale, risulta coerente in quanto dispone in merito ai trasporti internazionali in partenza o a destinazione di uno Stato membro nella relazione di traffico con il Regno Unito. Il presente regolamento di modifica si basa sui medesimi articoli.

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

- Trattandosi di una modifica di un vigente atto normativo europeo l'obiettivo che si prefigge può essere conseguito solo con un'azione a livello dell'Unione.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

- La proposta di regolamento di modifica interviene esclusivamente su aspetti correlati alla proroga del termine di cui all'articolo 50, paragrafo 3, TUE per il caso in cui intervenisse un recesso del Regno Unito dall'Unione senza approvazione dell'Accordo di recesso medesimo ed è considerata proporzionata.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

- La proposta mira semplicemente a spostare opportunamente i termini del periodo transitorio per l'applicazione del regolamento sulla connettività di base.

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

- La proposta è pienamente conforme all'interesse nazionale.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

- Tutte le posizioni sono state sviluppate adeguatamente nel corso dei negoziati nel Gruppo di lavoro “ad hoc” di cui all’art. 50 e nel gruppo sul trasporto stradale.

C. Valutazione d’impatto

1. Impatto finanziario

- La proposta non presenta costi per il bilancio nazionale;

2. Effetti sull’ordinamento nazionale

- Nessun effetto, in quanto la proposta ha l’obiettivo di consentire la prosecuzione dell’attività di trasporto tra l’Unione ed il Regno Unito a condizioni parzialmente coincidenti con quelle esistenti con lo strumento del regolamento, che è direttamente applicabile in ogni suo elemento.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

- La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

4. Effetti sull’organizzazione della pubblica amministrazione

- Nessun effetto.

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

- La proposta di regolamento, per quanto sopra illustrato, eviterebbe la drastica riduzione dell’attività di trasporto da e per il Regno Unito (dato che la validità del regolamento di base, in mancanza della modifica che introduce la proroga dei termini di vigenza, scadrebbe al 31 dicembre 2019) con benefici per tutte le imprese legate all’interscambio con il Regno Unito, che non andrebbero incontro ad una grave contrazione della loro attività produttiva o commerciale di beni e di servizi.

**Tabella di corrispondenza
ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012**

(D.P.C.M. 17marzo 2015)

<p>Oggetto dell'atto:</p> <p>Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante modifica dei regolamenti (UE) 2019/501 e (UE) 2019/502 per quanto riguarda i rispettivi periodi di applicazione</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Codice della proposta: COM(2019) 396 final del 05/09/2019 - Codice interistituzionale: 2019/0179(COD) - Amministrazione con competenza prevalente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo)	Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria)	Commento <small>(natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)</small>
<p>Articolo 1, paragrafo 2</p>	<p>Non è presente nessuna disposizione nazionale corrispondente in quanto la materia oggetto di intervento è regolata esclusivamente dal regolamento (CE) n. 1073/2009.</p>	<p>La norma proposta modifica unicamente i termini <u><i>(dal 31 dicembre 2019 al 31 luglio 2020)</i></u> contenuti nell'articolo 4 paragrafo 3 del reg. (UE) n.2019/501 per l'aspetto riguardante il diritto di effettuare servizi di trasporto regolari e regolari specializzati a mezzo autobus. Non è necessario alcun tipo di intervento normativo a livello nazionale di natura primaria o secondaria.</p> <p>L'intervento normativo nel suo complesso, inoltre, non genera oneri finanziari e amministrativi aggiuntivi.</p> <p>L'amministrazione principalmente coinvolta è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.</p> <p>Un interessamento riflesso si rinvia anche per il Ministero dell'Interno, che provvede, sia in via diretta, sia in coordinamento ai controlli della regolarità dei</p>

		trasporti su strada in territorio italiano.
Articolo 1, paragrafo 3	Non è presente nessuna disposizione nazionale corrispondente in quanto trattasi di disposizione introdotta dal regolamento (UE) n.2019/501 che non prevede la necessità di alcun tipo di intervento a livello nazionale	<p>La norma proposta modifica unicamente i termini <u>(dal 31 dicembre 2019 al 31 luglio 2020)</u> contenuti nell'articolo 11 paragrafo 1 del reg. (UE) n.2019/501 relativo ai poteri di delega conferiti alla Commissione europea dall'art. 7, par. 2, e dall'art. 8, par. 2, del citato regolamento (UE) 2019/501.</p> <p>Si tratta del potere riconosciuto alla Commissione di intervenire con propri atti nel caso in cui il Regno Unito non conceda ai trasportatori su strada di merci dell'Unione o agli operatori di servizi di trasporto a mezzo autobus dell'Unione diritti equivalenti a quelli concessi agli operatori del Regno Unito dal regolamento(UE) 2019/501.</p> <p>Non è necessario alcun tipo di intervento normativo a livello nazionale di natura primaria o secondaria.</p>
Articolo 1, paragrafo 4	Non è presente nessuna disposizione nazionale corrispondente in quanto riguarda il periodo di vigenza del regolamento (UE) n.2019/501.	<p>La norma proposta modifica unicamente i termini (dal 31 dicembre 2019 al 31 luglio 2020) contenuti nell'articolo 12 quarto comma del reg. (UE) n.2019/501 che stabilisce semplicemente, spostando in avanti il termine, la data di cessazione di vigenza del medesimo regolamento. Non è necessario alcun tipo di intervento normativo a livello nazionale di natura primaria o secondaria.</p> <p>L'intervento normativo nel suo complesso, inoltre, non genera oneri finanziari e amministrativi aggiuntivi.</p> <p>L'amministrazione principalmente coinvolta è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.</p> <p>Un interessamento riflesso si rinviene anche per il Ministero dell'Interno, che provvede, sia in via diretta, sia in coordinamento ai controlli della regolarità dei trasporti su strada in territorio italiano.</p>

LOGO
Amministrazione
con competenza
prevalente

Relazione
ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012
(esclusivamente per quel che concerne il Reg. 2019/502)

Oggetto dell'atto:

Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante modifica dei regolamenti (UE) 2019/501 e (UE) 2019/502 per quanto riguarda i rispettivi periodi di applicazione.

- Codice della proposta: COM(2019) 396 final del 05/09/2019
- Codice interistituzionale: 11940/2019
- Amministrazione con competenza prevalente: Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

Premessa: finalità e contesto

- *quadro normativo:*
 - *regolamento già esistente in materia:*

REGOLAMENTO (UE) 2019/502 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 25 marzo 2019 relativo a norme comuni per garantire una connettività di base del trasporto aereo in relazione al recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione
- *finalità generali:*

BREXIT – Regolamento di emergenza
- *elementi qualificanti ed innovativi:*

Modifica (proroga al 24 ottobre 2020) della data di cessazione di applicazione. Art. 16 paragrafo 4 del Regolamento 2019/502.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

- *La proposta rispetta il principio di attribuzione.*
- *La base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 100 paragrafo 2 TFUE.*

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

- *La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto l'azione dell'Unione Europea si esplica negli ambiti di seguito indicati:*
 - *La proposta modifica disposizioni vigenti del diritto dell'Unione, e il suo obiettivo può essere conseguito solo mediante un'azione a livello dell'Unione.*

3. Rispetto del principio di proporzionalità

- *La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto si limita al necessario per affrontare le ripercussioni della proroga del termine di cui all'articolo 50, paragrafo 3, TUE per il recesso del Regno Unito dall'Unione sui vigenti regolamenti di emergenza in materia di collegamenti del trasporto aereo. Si astiene dall'apportare modifiche di portata generale non correlate alla proroga del termine di cui all'articolo 50, paragrafo 3, TUE.*

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

- *La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva in quanto garantisce tempestive ed omogenee disposizioni in caso di Brexit senza accordo.*
- *Il progetto è di particolare urgenza stante il possibile scenario di Brexit senza accordo al 31 ottobre 2019.*

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

- *Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale, in quanto garantiscono una risposta coordinata ed omogenea relativamente alla connettività aerea fra Regno Unito e Stati dell'Unione da parte degli Stati Membri in caso di scenario di Brexit senza accordo.*

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

- *tempistica di adozione prevista: entro il 31 ottobre 2019.*
- *Pareri già espressi dalla delegazione italiana in occasione di negoziato Brexit Gruppo Art. 50 presso il Consiglio dell'Unione Europea.*
- *elementi di criticità: nessuno.*
- *eventuali modifiche (di drafting e/o merito) ritenute necessarie od opportune: nessuna*
- *ulteriori riunioni, tavoli, consultazioni, passaggi che si ritengono opportuni: nessuno*

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

Una valutazione d'impatto non è necessaria in ragione del carattere eccezionale della situazione e della portata limitata della proposta. Come spiegato in precedenza, la proposta mira semplicemente ad applicare l'impostazione su cui si fonda l'atto in questione (Reg 2019/502) alla nuova situazione successiva alla proroga del termine di cui all'articolo 50,

paragrafo 3, TUE in relazione a diversi termini temporali.**2. Effetti sull'ordinamento nazionale**

- *Effetto di armonizzazione nella connettività aerea fra Regno Unito e Stati dell'Unione da parte degli Stati Membri UE in caso di scenario di Brexit senza accordo.*
- *elementi di criticità: nessuno*
- *adeguamenti resi necessari dalla proposta: per profili meramente operativi, al fine di assicurare lo svolgimento ordinato delle procedure di autorizzazione al volo, l'ENAC procederà al rilascio di autorizzazioni ad hoc.*

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

- *La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).*

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

- *Nessuno*

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

A) In caso di Brexit senza accordo, per quanto attiene alle tariffe aeroportuali, al fine di evitare un innalzamento delle tariffe, è stato previsto nel decreto-legge 25 marzo 2019, n. 22, coordinato con la legge di conversione 20 maggio 2019, n. 41 (artt. 17 ter) che nei riguardi dei vettori UK continueranno ad essere applicate in via temporanea le tariffe applicate ai vettori UE.

Infatti, in base alla attuale normativa, le tariffe aeroportuali applicate ai vettori non-UE risultano superiori rispetto a quelle applicate ai vettori con licenza UE. Pertanto al fine di evitare l'adozione, da parte UK, di analoghi incrementi tariffari, destinati a incidere pesantemente sui vettori nazionali e sull'utenza, è stata introdotto il suddetto art. 17 ter:

Art. 17-ter (Disposizioni in materia di tariffe aeroportuali). - 1. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione europea, a condizioni di reciprocità, fino alla data di entrata in vigore di un accordo globale che disciplini le prestazioni di servizi di trasporto con il Regno Unito o, in mancanza, fino al 30 marzo 2020.

Azioni: in base alla valutazione del legislatore, il termine indicato nel provvedimento di legge (30/3/2020) potrebbe necessitare di una estensione.

B) Autorizzazioni

attualmente il Regolamento 1008/2008 prevede la liberalizzazione dei collegamenti interni all'Unione (i voli possono essere effettuati senza previo rilascio delle autorizzazioni). Con l'uscita del Regno Unito dall'Unione, i vettori UK saranno considerati al pari dei vettori esteri non-UE e pertanto i relativi programmi di volo saranno soggetti al rilascio di specifici permessi di volo, del pari saranno autorizzati i vettori nazionali e UE che opereranno dall'Italia, che dovranno

confrontarsi con le autorità del Regno Unito, che già da tempo hanno fornito tutte le indicazioni necessarie sulle procedure da seguire, chiedendo esplicitamente anche il confronto tra autorità. Risultano attualmente autorizzati fino al termine della stagione estiva (26 ottobre p.v.), i seguenti programmi (collegamenti Italia-UK)

- vettori UK - Servizi di linea: British Airways; British Cityflyier; EasyJet; Jet 2; Thomas Cook (che attualmente ha sospeso le operazioni di volo);

- vettori UK - Servizi charter: Logan Air; Titan Airways

- vettori italiani – voli di linea: Alitalia (opera Linate/Edimburgo: 1 frequenza settimanale; Roma Fiumicino/Londra Heatrow: 21 frequenze settimanali; Milano Linate/ Londra Heatrow: 14 frequenze settimanali; Milano Linate/ Londra City: 36 frequenze settimanali).

- Vettori UE - Ryanair (opera numerosi servizi da 24 aeroporti italiani su varie destinazioni UK); TUI Airways; Wizz Air.

Azioni: al fine di assicurare lo svolgimento ordinato delle procedure, l'Enac procederà a breve al rilascio delle autorizzazioni di volo in anticipo con la seguente specifica: "This authorization is granted under Regulation (EU)2019/502 and shall take effect not earlier than the first day of application of the said Regulation(EU)2019/502".

Altro

- **Altre amministrazioni interessate: la proposta in oggetto riguarda oltre la scrivente DGATA la D.G. Autotrasporto di Persone e Merci di questo MIT che ha redatto analoga relazione per il Regolamento 2019/501.**

LOGO
Amministrazione
con competenza
prevalente

Tabella di corrispondenza
ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012
(D.P.C.M. 17marzo 2015)

Oggetto dell'atto:

Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante modifica dei regolamenti (UE) 2019/501 e (UE) 2019/502 per quanto riguarda i rispettivi periodi di applicazione.

- **Codice della proposta: COM(2019) 396 final del 05/09/2019**
- **Codice interistituzionale: 11940/2019**
- **Amministrazione con competenza prevalente: Ministero delle Infrastrutture e Trasporti**

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo)	Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria)	Commento (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)
	<p>La materia è attualmente disciplinata dal Regolamento 1008/2008 che prevede la liberalizzazione dei collegamenti interni all'Unione (i voli possono essere effettuati senza previo rilascio delle autorizzazioni). Con l'uscita del Regno Unito dall'Unione, i vettori UK saranno considerati al pari dei vettori esteri non-UE e pertanto i relativi programmi di volo saranno soggetti al rilascio di specifici permessi di volo, del pari saranno autorizzati i vettori nazionali e UE che opereranno dall'Italia, che dovranno confrontarsi con le autorità del Regno Unito, che già da tempo hanno fornito tutte le indicazioni necessarie sulle procedure da seguire.</p>	<p>A) <u>Per quanto concerne il mercato intra UE</u> (problematiche riscontrabili nel settore italiano), i collegamenti verso la UK, da qualsiasi stato membro dell'Unione, saranno temporaneamente regolati dal Regolamento UE 502/2019. Detto Regolamento è stato emanato per mitigare, in una prima fase, gli effetti negativi della Brexit, nelle more della definizione di futuri accordi aerei.</p> <p><u>Operativi passeggeri e all cargo</u> - Il Regolamento 502 consente lo svolgimento di voli in terza e quarta libertà tra l'Italia e il Regno Unito, senza limiti di numero dei servizi operabili.</p> <p><u>Punti operabili</u> - I vettori UE potranno effettuare collegamenti verso il Regno Unito, da qualsiasi Stato membro dell'Unione, mentre i vettori UK potranno operare tra un punto in UK e un punto nella UE.</p> <p><u>Cabotaggio</u>: i vettori UK non potranno più effettuare voli interni a paesi UE (ad es. Milano-Roma) e i vettori UE non</p>

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

		<p>potranno più effettuare voli interni al Regno Unito.</p> <p>Si precisa che numerosi voli interni tra punti in Italia sono operati da vettori UK (British, Easy Jet, Dhl, Jet2 ecc.); per contro l'ipotesi di cessazione di servizi in cabotaggio nel territorio UK non incide sull'industria vettoriale italiana.</p> <p><u>Servizi all cargo in quinta libertà</u> – Oltre alle terze e quarte libertà sono previste per i servizi all cargo (in termini limitati, anche dal punto di vista temporale) quinte libertà verso paesi extra-UE. Tale possibilità non riguarda tuttavia l'Italia, essendo limitata ai soli paesi UE che vedevano in precedenza lo svolgimento di quinte libertà per le merci.</p> <p><u>Vettori UK e UE</u> - Dal punto di vista delle licenze di volo, i vettori con licenza UK saranno a tutti gli effetti considerati vettori extra-UE e non potranno più beneficiare dello status di vettori UE. La tematica si riflette anche sui vettori nazionali, riguardo alle partecipazioni azionarie di capitali UK, ma è stata affrontata e risolta. Al momento pertanto la situazione risulta conforme a quanto disposto dal Regolamento 502.</p> <p><u>Azioni:</u> per la nuova stagione <i>Winter 2019-2020</i> (che avrà avvio il 26/10/2019 e termine 28/3/2020) i permessi potranno essere rilasciati, come previsto dal Regolamento 2019/502 con la seguente precisazione: <i>"This authorization is granted under Regulation (EU)2019/502 and shall take effect not earlier than the first day of application of the said Regulation(EU)2019/502"</i>.</p> <p><u>B) Mercato extra-UE – accordi globali – servizi in code sharing</u> : Lo stato dei vettori UK come vettori non-UE è destinato ad avere ripercussioni anche sugli accordi c.d. globali (ad es. UE-USA, UE-Canada, ecc), stipulati dalla Commissione UE.</p> <p>In termini concreti, per l'Italia, tale circostanza si riflette esclusivamente su alcuni servizi in <i>code sharing</i> svolti dalla British Airways e dalla American Airlines. Per quanto riguarda gli accordi globali, questi non sono disciplinati dal Regolamento (EU) 2019/502, pertanto non appena il Regno Unito uscirà dall'Unione europea essi cesseranno di essere applicati al Regno Unito. Per conseguenza, i servizi in code sharing sopra richiamati saranno autorizzati dall'Enac per il solo periodo di permanenza della UK nella UE.</p>