PARLAMENTO EUROPEO

2004 *2009*

Documento di seduta

7.3.2007 B6-0077/2007

PROPOSTA DI RISOLUZIONE

presentata a seguito di una dichiarazione della Commissione

a norma dell'articolo 103, paragrafo 2, del regolamento

da Saïd El Khadraoui

a nome della commissione per i trasporti e il turismo

sulla conclusione dell'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e gli Stati Uniti d'America, dall'altro

B6-0077/2007

Risoluzione del Parlamento europeo sulla conclusione dell'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e gli Stati Uniti d'America, dall'altro

Il Parlamento europeo,

– vista la proposta di decisione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri dell'Unione europea, riuniti in sede di Consiglio, concernente la conclusione dell'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e gli Stati Uniti d'America, dall'altro (COM(2006)0169),

– vista la sua risoluzione del 17 gennaio 2006 sullo sviluppo dell'agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione[1],

– visto l'articolo 103, paragrafo 2, del suo regolamento,

A. considerando che la Corte di giustizia delle Comunità europee ha statuito che numerosi accordi bilaterali che gli Stati membri e gli Stati Uniti hanno concluso nel settore dell'aviazione contravvengono ai principi del diritto comunitario e che un accordo UE-USA sui trasporti aerei rappresenta il miglior modo di rispettare pienamente detto diritto,

B. considerando che i mercati UE e USA dell'aviazione rappresentano insieme il 60% circa del traffico aereo mondiale e che un accordo UE-USA nel settore dell'aviazione potrebbe giovare ai consumatori di entrambe le sponde dell'Atlantico e costituire un modello per una maggiore liberalizzazione e convergenza normativa su scala mondiale,

C. considerando che il Consiglio dell'Unione europea ha ritenuto che il progetto di accordo finalizzato nel novembre 2005 non fornisse un equilibrio di opportunità sufficiente, a meno che gli Stati Uniti non ampliassero per le compagnie aeree dell'Unione europea le possibilità di accesso al mercato interno statunitense, per il tramite di investimenti e di una partecipazione alle linee aeree del paese,

D. considerando che il ministero dei Trasporti americano ha risposto con un "Avviso di proposte normative", attenuando la sua interpretazione dell'obbligo previsto dalla legge per le compagnie aeree USA di essere oggetto del controllo effettivo dei cittadini statunitensi, ma che ha deciso, nel dicembre 2006, di ritirare detto Avviso, dopo aver esaminato un gran numero di commenti pubblici, fra cui quelli formulati dal Congresso degli Stati Uniti,

E. considerando che ciò porta ad una nuova situazione, che impone un riesame del testo del progetto di accordo del novembre 2005 e nuove iniziative in vista di un accordo UE-USA equilibrato nel settore dell'aviazione,

F. considerando che in un accordo di questo tipo la convergenza delle regolamentazioni –

[1] P6_TA(2006)0006.

segnatamente di quelle in materia di sicurezza, ambiente e diritti sociali dei lavoratori – riveste un'importanza particolare,

Principi generali

1. riconosce l'importanza dell'accordo UE-USA sui trasporti aerei non solo per il suo valore intrinseco, ma anche perché costituisce un esempio in vista di accordi futuri;

2. invita i negoziatori dell'Unione europea e degli Stati Uniti a raggiungere quanto prima un accordo equilibrato nel settore dell'aviazione;

3. preferisce la conclusione di un accordo globale equilibrato, che copra tutti gli aspetti dell'apertura del mercato e della convergenza normativa, all'adozione di un approccio scaglionato che assuma la forma di accordi parziali;

4. è del parere che, se gli Stati Uniti non sono disposti a proporre elementi suscettibili di equilibrare un accordo in materia di trasporti aerei, l'Unione europea può decidere di ridurre alcune delle libertà di cui le compagnie aeree statunitensi beneficiano attualmente nel suo territorio, al fine di ripristinare la piena reciprocità sul mercato dell'aviazione USA-UE; invita la Commissione e il Consiglio a non firmare il progetto di accordo del novembre 2005, a meno che esso venga modificato con il fine di raggiungere un pieno equilibrio degli interessi;

5. invita la Commissione, qualora non fosse possibile concludere un accordo globale, ad accettare un approccio graduale solo se le fasi e le scadenze successive relative alla conclusione degli accordi e le conseguenze di un eventuale fallimento di tale processo sono obbligatoriamente menzionate in un accordo di prima fase;

6. invita gli Stati Uniti a riconsiderare radicalmente la loro posizione sulle norme, fortemente restrittive, in materia di proprietà e di controllo stranieri delle compagnie aeree statunitensi, e sui diritti di cabotaggio per le compagnie straniere, dal momento che un accordo equilibrato e globale fra Stati Uniti e Unione europea sui trasporti aerei sembra impossibile da raggiungere se gli Stati Uniti mantengono la loro posizione attuale su tali questioni;

Apertura del mercato

7. sottolinea che un nuovo accordo UE-USA sui trasporti aerei dovrebbe essere equilibrato per quanto concerne l'accesso al mercato e prendere in considerazione anche aspetti quali il cabotaggio, il diritto di stabilimento, di proprietà e di controllo de facto, e gli aiuti di Stato;

8. preferisce quindi che il cabotaggio sia incluso nell'accordo, dal momento che un accordo che non menziona tale aspetto tende ad avvantaggiare le compagnie aeree statunitensi, alle quali sono consentiti voli fra punti in diversi Stati membri dell'Unione, là dove alle compagnie dell'Unione europea non sono consentiti voli fra punti negli Stati Uniti;

9. invita la Commissione, qualora non sia possibile includere il cabotaggio nell'accordo, a trovare in altro modo un approccio equilibrato, preferibilmente dando alle compagnie

aeree dell'Unione europea una compensazione in altri settori o riducendo in proporzione i diritti delle compagnie statunitensi in Europa;

10. evidenzia che gli aiuti governativi alle compagnie aeree possono falsare la concorrenza e invita entrambe le parti a limitarne l'uso al minimo, accogliendo favorevolmente, nel contempo, l'adozione di procedure che consentono alle parti di informarsi reciprocamente e di discutere le misure prese dall'una e dall'altra;

Convergenza normativa

11. osserva che l'accordo del novembre 2005 tratta solo parzialmente dello sviluppo della convergenza normativa, che viene lasciato in ampia misura al Comitato misto;

12. osserva altresì che l'accordo del novembre 2005 tratta della convergenza normativa principalmente in relazione a disposizioni sulla sicurezza, e solo in misura minima a disposizioni riguardanti gli aspetti ambientali e sociali;

Sicurezza

13. accoglie favorevolmente la cooperazione fra autorità competenti dell'Unione europea e degli Stati Uniti nel settore della sicurezza aerea, a livello sia federale dell'Unione europea e degli Stati Uniti che degli Stati (membri);

14. evidenzia l'importanza della lista nera europea delle compagnie aeree che non rispettano le norme minime e del sistema statunitense per il controllo degli standard relativi ai vettori, e invita entrambe le parti a condividere le informazioni al riguardo;

15. osserva l'importanza che le misure di sicurezza rivestono per l'aviazione, ma mette in guardia contro misure eccessive o non coordinate, non basate su un'adeguata valutazione dei rischi; insiste a tale proposito affinché i controlli più rigorosi che sono stati recentemente imposti sui liquidi, i medicinali e analoghi che vengono portati a bordo siano aboliti, a meno che non possa essere dimostrato, alla luce dell'esperienza finora maturata, che si è ottenuto un effettivo miglioramento della sicurezza o un reale valore aggiunto;

16. invita la Commissione ed esaminare, nel corso dei suoi negoziati con gli Stati Uniti, l'efficacia delle misure di sicurezza addizionali poste in atto dal 2001, così da eliminare le sovrapposizioni e gli anelli deboli nella catena della sicurezza;

17. sottolinea che la privacy dei cittadini europei e statunitensi dovrebbe essere rispettata quando l'Unione europea e gli Stati Uniti si scambiano i dati personali dei passeggeri, in conformità dei criteri chiesti dal Parlamento europeo nelle risoluzioni del 13 marzo 2003[1] e del 7 settembre 2006[2]; sottolinea a tale riguardo che è urgente definire, a livello mondiale, norme relative alla protezione dei dati e alla privacy;

18. è favorevole al concetto di "sistema di sicurezza unico", il quale prevede che il controllo dei passeggeri e dei bagagli si effettui una sola volta all'inizio del viaggio e non ad ogni

[1] P5_TA(2003)0097.
[2] P6_TA(2006)0354.

trasbordo;

19. fa osservare ai negoziatori che il possibile fallimento dei negoziati non dovrebbe ostacolare i futuri accordi di cooperazione fra l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) e l'Ente federale dell'aviazione civile nel settore della sicurezza;

Ambiente

20. riconosce che il settore dell'aviazione ha numerosi effetti negativi sull'ambiente, in particolare per il fatto che è fonte di rumore e che contribuisce, come altri modi di trasporto, al cambiamento climatico, e che tali effetti aumenteranno con la crescita del settore;

21. rileva che le disposizioni dell'articolo 14 dell'accordo del novembre 2005 sottolineano principalmente i possibili inconvenienti delle misure ambientali e la necessità di attenuarli, anziché evidenziare la necessità di un'azione a favore dell'ambiente nel settore dell'aviazione;

22. sottolinea quindi la necessità, sia per l'Unione europea che per gli Stati Uniti, di adottare misure efficaci intese a ridurre l'impatto ambientale negativo dell'aviazione, senza escludere a priori alcuno strumento normativo, finanziario o di altro tipo atto a raggiungere tale obiettivo;

23. accoglie favorevolmente la proposta della Commissione volta ad includere l'aviazione nel sistema europeo di scambio di emissioni per ridurre l'impatto di tale settore sul cambiamento climatico; mette in evidenza che, per consentire all'aviazione di essere inclusa entro i termini previsti, sarà necessario avviare con anticipo trattative con gli Stati Uniti, al fine di comprendere il traffico aereo transatlantico nel sistema europeo di scambio di emissioni entro il 2012;

24. invita entrambe le parti a scambiarsi le migliori prassi in materia di riduzione del rumore, riconoscendo che esistono differenze legate alle realtà locali;

Politica sociale

25. invita le parti interessate del settore dell'aviazione USA e UE ad avviare un dialogo permanente sulle norme sociali, con lo scopo di promuovere, nel contempo, la comprensione reciproca, condizioni di parità e norme sociali di livello elevato;

26. invita la Commissione a chiedere l'inclusione, nell'accordo, di riferimenti alla pertinente legislazione internazionale in materia di diritti sociali, in particolare alle norme del lavoro contenute nelle convenzioni fondamentali dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL 1930-1999), nelle linee guida dell'OCSE destinate alle imprese multinazionali (1976, riviste nel 2000) e nella Convenzione di Roma sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (1980);

27. insiste sul fatto che la legislazione sociale dell'Unione europea dovrebbe essere applicata al personale assunto e/o che lavora negli Stati membri dell'Unione, segnatamente le direttive concernenti la consultazione e l'informazione dei lavoratori (2002/14/CE,

98/59/CE e 80/987/CE), la direttiva sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile (2000/79/CE) e la direttiva relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (96/71/CE);

Condotta dei negoziati

28. invita la Commissione ad assicurare che il Parlamento europeo e tutte le parti interessate siano pienamente informati e consultati prima dei negoziati e nel corso di essi;

29. accoglie con favore l'idea di organizzare riunioni regolari fra membri del Parlamento europeo e membri del Congresso USA al fine di discutere tutte le questioni pertinenti riguardanti l'accordo UE-USA in materia di trasporti aerei;

30. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione nonché al Congresso degli USA.