



15.6.2010

B7-0370/2010 }
B7-0371/2010 }
B7-0372/2010 }
B7-0373/2010 }
B7-0374/2010 } RC1

PROPOSTA DI RISOLUZIONE COMUNE

presentata a norma dell'articolo 110, paragrafo 4, del regolamento

in sostituzione delle proposte di risoluzione presentate dai gruppi

ALDE (B7-0370/2010)

S&D (B7-0371/2010)

Verts/ALE (B7-0372/2010)

PPE (B7-0373/2010)

ECR (B7-0374/2010)

sull'accordo in materia di trasporti aerei tra l'Unione europea e gli Stati Uniti
d'America

Mathieu Grosch

a nome del gruppo PPE

Saïd El Khadraoui

a nome del gruppo S&D

Gesine Meissner

a nome del gruppo ALDE

Eva Lichtenberger

a nome del gruppo Verts/ALE

Jacqueline Foster

a nome del gruppo ECR

RC\820659IT.doc

PE441.952v01-00}
PE441.953v01-00}
PE441.954v01-00}
PE441.955v01-00}
PE441.956v01-00} RC1

Risoluzione del Parlamento europeo sull'accordo in materia di trasporti aerei tra l'Unione europea e gli Stati Uniti d'America

Il Parlamento europeo,

- visto il testo del Protocollo modificativo dell'accordo sui trasporti aerei fra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e gli Stati Uniti d'America, dall'altro, siglato in data 25 marzo 2010 ("accordo di seconda fase"),
 - vista la sua risoluzione del 5 maggio 2010 sull'avvio dei negoziati per la conclusione di accordi sui dati del codice di prenotazione (PNR) con gli Stati Uniti, l'Australia e il Canada¹,
 - vista la sua risoluzione del 13 gennaio 2009 sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile²,
 - viste le sue risoluzioni del 14 marzo e dell'11 ottobre 2007 sull'accordo CE-Usa in materia di trasporti aerei³ ("accordo di prima fase"),
 - vista la sua risoluzione del 17 gennaio 2006 sullo sviluppo dell'agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione⁴,
 - visto l'articolo 110, paragrafo 4, del suo regolamento,
- A. considerando che l'accordo di prima fase, entrato provvisoriamente in vigore il 30 marzo 2008, contiene una clausola sospensiva che può essere invocata nel caso in cui un accordo di seconda fase non venga concluso entro il mese di novembre 2010,
- B. considerando che l'accordo di prima fase è stato solo un primo passo verso l'apertura dei mercati UE e Usa dell'aviazione, con il fermo impegno delle due parti a proseguire le trattative per l'ulteriore apertura dell'accesso ai mercati, a massimizzare i vantaggi per i consumatori, le compagnie aeree, i lavoratori e le due comunità e ad affrontare questioni quali l'opportunità di agevolare gli investimenti, con l'obiettivo di riflettere meglio la realtà di un'industria del trasporto aereo a dimensione mondiale, rafforzare il sistema transatlantico del trasporto aereo ed instaurare un quadro che sproni anche altri paesi ad aprire i propri mercati dei servizi aerei,
- C. considerando che i negoziati lanciati nel maggio 2008 hanno portato il 25 marzo 2010 alla conclusione di un accordo preliminare,
- D. considerando che l'apertura dei mercati UE e Usa dell'aviazione, che insieme rappresentano il 60% circa del traffico aereo mondiale, gioverebbe ai consumatori di entrambe le sponde

¹ Testi approvati, P6_TA(2010)0144.

² Testi approvati, P6_TA(2009)0001.

³ Testi approvati, P6_TA(2007)0071 e P6_TA(2007)0428.

⁴ GU C 287 E del 24.11.2006, pag. 84.

dell'Atlantico, apportando notevoli benefici economici e creando posti di lavoro,

Principi generali

1. prende atto dell'accordo preliminare del 25 marzo 2010, che potrebbe consolidare i progressi in fatto di accesso al mercato previsti nell'accordo di prima fase e garantire una maggiore cooperazione normativa;
2. rammenta che i vari elementi della regolamentazione in materia di trasporto aereo, fra cui le restrizioni in fatto di rumorosità e i limiti imposti ai voli notturni, devono essere determinati a livello locale nel pieno rispetto del principio di sussidiarietà, e chiede alla Commissione di coordinare tali temi a livello europeo tenendo conto delle legislazioni degli Stati membri; ciò consentirà di proseguire le trattative con gli Usa e di risolvere altre questioni correlate, come quella del cabotaggio;

Apertura del mercato

3. constata con rammarico l'assenza di reali progressi nella rimozione di vincoli regolamentari ormai anacronistici nel campo degli investimenti esteri e ritiene che tale situazione manterrà le attuali restrizioni unilaterali sulla proprietà e il controllo estero vigenti negli Stati Uniti;
4. rammenta che la finalità ultima dell'accordo UE-Usa è la piena apertura del mercato senza imposizione di vincoli reciproci;
5. nota che i vettori dell'UE avranno un accesso limitato al traffico finanziato dall'amministrazione Usa (programma Fly America) e rammenta che le amministrazioni nazionali dell'UE non hanno disposizioni analoghe;

Convergenza regolamentare e sicurezza

6. esorta il comitato misto a sviluppare nuove proposte per il mutuo riconoscimento delle decisioni regolamentari, in linea con i principi della *Better Regulation*;
7. assegna alta priorità alla cooperazione per lo sviluppo dei sistemi europei e americani di gestione del traffico aereo ("SESAR" e "Next Gen") al fine di conseguire interoperabilità e compatibilità e di contribuire alla riduzione degli impatti ambientali;
8. accoglie favorevolmente la cooperazione fra autorità competenti dell'Unione europea e degli Stati Uniti nel settore della sicurezza aerea, a tutti i livelli;
9. si rammarica che non siano stati compiuti ulteriori progressi sulle questioni attinenti alle stazioni di riparazione estere;
10. ribadisce 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 in tale ambito;
11. 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 invocati dal Parlamento europeo nella risoluzione del 5 maggio 2010; sottolinea a tale riguardo che è urgente definire norme relative alla protezione dei dati e della privacy a livello internazionale;

12. sottolinea che l'Unione europea è fondata sul principio di legalità e che qualsiasi trasferimento di dati personali da parte dell'Unione europea e dei suoi Stati membri a fini di sicurezza deve basarsi su accordi internazionali aventi il rango di atti legislativi; ciò al fine di offrire le necessarie garanzie ai cittadini dell'Unione, rispettare le garanzie procedurali e i diritti di difesa e ottemperare alla normativa sulla protezione dei dati a livello nazionale ed europeo;
13. sottolinea l'importanza della certezza del diritto per i cittadini e le compagnie aeree dell'Unione europea e degli Stati Uniti, nonché la necessità di norme armonizzate per le compagnie;
14. rileva l'importanza della consultazione e della cooperazione riguardo alle misure di sicurezza, ma mette in guardia contro misure eccessive o non coordinate, non basate su un'adeguata valutazione dei rischi;
15. rinnova il suo appello alla Commissione e agli Stati Uniti affinché esaminino l'efficacia delle misure di sicurezza addizionali varate a partire dal 2001, così da eliminare le sovrapposizioni e gli anelli deboli nella catena della sicurezza;
16. propugna il principio della "one-stop security", secondo il quale occorre evitare di effettuare un nuovo controllo dei passeggeri e dei bagagli ad ogni trasbordo;

Ambiente

17. 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 al cambiamento climatico, e considera che tali effetti aumenteranno con la crescita del settore;
18. nota che la dichiarazione congiunta sulla cooperazione ambientale riveste cruciale importanza ai fini della lotta contro gli impatti ambientali dell'aviazione internazionale, ma si rammarica che la normativa sul Sistema di scambio di quote di emissione (ETS) non rientri nell'accordo preliminare; sottolinea la necessità di ulteriori colloqui con gli Usa in modo che l'ETS possa entrare in vigore nel 2012;
19. saluta la comune decisione di collaborare nel quadro dell'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile per ridurre le emissioni, anche sonore, degli aeromobili e si compiace dell'intenzione di rafforzare la cooperazione UE-Usa nei settori della climatologia, della ricerca e dello sviluppo tecnologico, del rendimento del combustibile e della riduzione delle emissioni nel trasporto aereo e dello scambio delle migliori prassi in materia di riduzione del rumore, riconoscendo che esistono differenze legate alle realtà locali;

Politica sociale

20. rileva con soddisfazione che l'accordo riconosce l'importanza della dimensione sociale e affida al comitato misto il compito di monitorare gli effetti sociali dell'accordo stesso e di definire all'occorrenza opportune risposte;
21. invita la Commissione a utilizzare l'accordo per promuovere il rispetto della pertinente legislazione internazionale in materia di diritti sociali, in particolare delle norme 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 del 1980;
22. insiste sul fatto che la legislazione sociale dell'Unione europea dovrebbe essere applicata al personale assunto e/o che lavora negli Stati membri; trattasi segnatamente delle direttive concernenti la consultazione e l'informazione dei lavoratori (2002/14/CE, 98/59/CE e 80/987/CEE), della direttiva sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile (2000/79/CE) e della direttiva relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (96/71/CE);

Attuazione concreta dell'accordo

23. chiede alla Commissione di garantire che il Parlamento europeo sia pienamente informato e consultato in merito ai lavori del comitato misto, al pari delle altre parti in causa;
24. rammenta che dopo l'entrata in vigore del trattato di Lisbona, l'approvazione previa del Parlamento europeo è richiesta per la conclusione di accordi internazionali soggetti alla procedura ordinaria (articolo 218, paragrafo 6);
25. 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 pertinenti questioni riguardanti l'accordo UE-Usa in materia di politica dei trasporti aerei;
26. invita la Commissione europea ad avviare il processo negoziale di terza fase con l'obiettivo di includere i seguenti temi entro il 31 dicembre 2013:
 1. ulteriore liberalizzazione dei diritti di traffico;
 2. nuove opportunità per gli investimenti stranieri;
 3. effetto delle misure ambientali e dei vincoli infrastrutturali sull'esercizio dei diritti di traffico;
 4. migliore coordinamento delle politiche in fatto di diritti del passeggero onde garantire per questi il massimo livello possibile di protezione;

o

o o

27. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio, alla
RC\820659IT.doc
- PE441.952v01-00}
PE441.953v01-00}
PE441.954v01-00}
PE441.955v01-00}
PE441.956v01-00} RC1

Commissione, ai governi e ai parlamenti degli Stati membri e al Congresso degli Stati Uniti d'America.

RC\820659IT.doc

PE441.952v01-00}
PE441.953v01-00}
PE441.954v01-00}
PE441.955v01-00}
PE441.956v01-00} RC1

IT