



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 5.9.2005
COM(2005) 409 definitivo

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

**Sviluppare una politica comunitaria con la Repubblica dell'India nel settore
dell'aviazione civile**

1. INTRODUZIONE E SINTESI

- 1.1 La Repubblica dell'India, la democrazia più grande del mondo e il secondo paese per numero di abitanti, sta vivendo un momento di rapidi cambiamenti e sta emergendo come potenza economica di primo piano in Asia. Dopo decenni durante i quali ha seguito la propria strada a livello politico ed economico, l'India si sta ora aprendo all'esterno e comincia ad essere fortemente impegnata sulla scena mondiale.

Oggi l'India è una delle prime sei economie mondiali in termini di rapidità della crescita e rappresenta un mercato vivace e in forte crescita, dove la classe media, che conta già oltre 250 milioni di persone, è in rapido aumento. Tutte le previsioni economiche indicano che l'India godrà ancora di un elevato grado di crescita del PIL: se negli anni '90 aveva raggiunto un tasso di crescita medio annuo attorno al 6%, adesso è in una fase di sviluppo ancora più veloce, con un impressionante 8% e oltre nei prossimi anni.

- 1.2 L'economia indiana ha evidentemente beneficiato delle politiche di mercato messe in atto dagli anni '90 e rafforzate dall'attuale governo. L'India, in particolare, sta diventando un centro strategico di *outsourcing* a livello mondiale per molte imprese manifatturiere e società di servizi; d'altra parte, le industrie indiane stanno diventando concorrenziali su scala internazionale.

L'UE e l'India intrattengono già relazioni strette fondate su valori e obiettivi condivisi. L'UE, che oggi rappresenta quasi un quarto degli scambi totali dell'India, è il suo principale partner commerciale e la più importante fonte di investimenti stranieri diretti.

- 1.3 La domanda di trasporti aerei in India è in rapido aumento, sia per i viaggi d'affari e il turismo internazionale (di turisti stranieri e delle varie comunità etniche indiane che vivono all'estero) sia per gli spostamenti interni.

Oggi, in India, il mercato del traffico aereo è tra quelli che registrano una delle crescite più rapide al mondo: nel 2004 i dati parlavano di un aumento del 25% circa. A fronte di un tale sviluppo, tuttavia, nell'infrastruttura del trasporto aereo cominciano a verificarsi seri problemi, sia in termini di capacità aeroportuale che di aeromobili disponibili.

- 1.4 Tra i provvedimenti ritenuti necessari per sviluppare e rinnovare il settore dell'aviazione in India – e poter così soddisfare le crescenti richieste e aspettative dei consumatori – figurano la liberalizzazione del mercato e la possibilità di attrarre capitali privati e stranieri nel mercato indiano dell'aviazione. Quest'ultimo è stato per lungo tempo caratterizzato da un approccio restrittivo, che limitava l'accesso e imponeva un forte controllo da parte dello Stato; negli ultimi anni l'India ha però preso misure decisive per realizzare un mercato dell'aviazione più aperto e concorrenziale.

Alla luce dei tassi di crescita straordinari e della graduale liberalizzazione del mercato, l'India offre oggi nuove opportunità commerciali e forti potenzialità di crescita anche per le compagnie aeree, i costruttori di aeromobili e i fornitori di servizi europei.

- 1.5 Dopo le cosiddette sentenze “Cieli aperti” pronunciate dalla Corte di giustizia delle Comunità europee il 5 novembre 2002, i ventidue accordi bilaterali conclusi tra gli Stati membri e l’India non sono più sostenibili e devono essere modificati. La Commissione ha ottenuto un mandato “orizzontale” per negoziare le rettifiche necessarie con i paesi terzi interessati.

Tuttavia, alla luce di tre fattori: i) l’importanza sempre maggiore del mercato indiano dell’aviazione; ii) le difficoltà che incontrano gli Stati membri a rendere conformi al diritto comunitario gli accordi bilaterali, anche nei negoziati in cui le autorità indiane hanno chiesto e ottenuto numerosi diritti di traffico supplementari; iii) i benefici complessivi, dal punto di vista economico e giuridico, che deriveranno dal passaggio da un approccio europeo frammentato nelle relazioni con l’India ad una strategia globale, coordinata e liberista, la Commissione ritiene che sia giunto il momento di delineare un ventaglio più ampio di possibilità d’intervento tra India e Comunità nel settore del trasporto aereo.

Per questi motivi nella comunicazione *“Sviluppare l’agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione”*¹ la Commissione ha incluso l’India tra i paesi con i quali si poteva concludere un accordo a livello comunitario. D’altra parte, anche l’Associazione delle compagnie aeree europee (AEA) ha annoverato l’India tra i paesi con un mercato particolarmente importante che potrebbe giustificare la conclusione di un accordo globale con la Comunità².

Nelle conclusioni riguardanti le relazioni esterne nel settore dell’aviazione, il Consiglio ha esplicitamente indicato l’India come un potenziale candidato per una futura richiesta di mandati globali di negoziazione.³

- 1.6 Nella sua risposta dell’agosto 2004 alla comunicazione della Commissione europea dal titolo *“Una partnership strategica UE-India”*⁴, l’India ha espresso la sua disponibilità a prendere in esame la possibilità di un accordo globale con l’UE nel settore del trasporto aereo.

Con la presente comunicazione la Commissione raccomanda quindi che il Consiglio la autorizzi a negoziare, per conto della Comunità europea, un accordo globale con l’India su uno Spazio aereo liberalizzato al fine di combinare l’apertura del mercato con un processo parallelo di cooperazione e/o convergenza sul piano della regolamentazione, soprattutto in settori prioritari quali la sicurezza, la protezione delle persone, la tutela dell’ambiente, la ricerca e la tecnologia e l’applicazione delle regole della concorrenza che assicurino condizioni eque e paritarie di concorrenza.

Nella prima metà del 2005 sono stati organizzati incontri esplorativi tra il Ministero dell’Aviazione civile indiano e i servizi della Commissione europea che sono stati giudicati positivamente e che potranno rappresentare un ottimo punto di partenza per avviare negoziati formali con l’India.

¹ COM(2005) 79 def. dell’11.3.2005.

² *“Future developments in international air transport to and from the EU: An AEA perspective”*, ottobre 2004.

³ Conclusioni del Consiglio del 27 giugno 2005 sullo sviluppo dell’agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione.

⁴ COM(2004) 430 def. del 16.6.2004.

2. LA CRESCENTE IMPORTANZA DELLE RELAZIONI POLITICHE ED ECONOMICHE TRA UE E INDIA

- 2.1 Negli ultimi anni l'economia indiana ha registrato un'evoluzione impressionante, con tassi medi di crescita economica attorno al 6% negli anni '90. Nel 2003 il PIL è aumentato dell'8,6%.

L'UE contribuisce per quasi un quarto agli scambi totali dell'India ed è il suo principale partner commerciale e la più importante fonte di investimenti stranieri diretti.

Gli scambi UE-India sono aumentati del 34% nei soli anni 2003-2004. L'India, tuttavia, figura appena al dodicesimo posto tra i principali partner commerciali dell'UE, dopo paesi come Taiwan e la Corea. Gli scambi con la Cina nel 2004, ad esempio, erano più di cinque volte superiori a quelli con l'India e gli investimenti stranieri diretti dell'UE in Cina erano dieci volte più ingenti di quelli in India.

Queste cifre dimostrano quali siano le opportunità di crescita economica, scambi e investimenti ancora da sfruttare in India.

- 2.2 Con una popolazione che sfiora 1,1 miliardi di persone, tassi di crescita vertiginosi e, in generale, un immenso potenziale ancora da sfruttare, la posizione politica dell'India sulla scena mondiale sta assumendo un'importanza sempre più rilevante. Negli ultimi anni è aumentata l'intensità delle relazioni tra l'UE e l'India e dal 2000 vengono organizzati ogni anno vertici tra le due parti.

Nella comunicazione del giugno 2004 dal titolo "Una partnership strategica UE-India" la Commissione ha proposto di rafforzare ulteriormente la dimensione politica e strategica delle relazioni UE-India. In questo senso ha proposto una serie di incontri strategici settoriali finalizzati a consolidare la partnership economica tra l'UE e l'India; tra le varie iniziative figura anche una proposta mirata a rafforzare la cooperazione nel settore dei trasporti aerei con l'avvio di un dialogo sull'aviazione civile e di negoziati in vista di un accordo UE-India sul trasporto aereo.

Il 27 agosto 2004 l'India ha risposto positivamente alla comunicazione, sottolineando gli sforzi messi in atto per attrarre investimenti stranieri diretti nel settore indiano dell'aviazione e per migliorare l'efficienza delle infrastrutture aeroportuali. Ha espresso inoltre la sua disponibilità a prendere in esame la possibilità di un accordo globale nel settore del trasporto aereo con l'UE, anche per quanto riguarda aspetti come l'accesso al mercato, la regolamentazione e la gestione del traffico aereo.

- 2.3 Nel corso del quinto vertice bilaterale tenutosi nel novembre 2004 a L'Aia, l'India e l'UE hanno deciso di formulare un piano d'azione globale congiunto UE-India per mettere in atto concretamente la partnership strategica. Il piano d'azione è attualmente in fase di preparazione.

3. L'IMPORTANZA SEMPRE CRESCENTE DELL'INDIA NEL SETTORE AEREO INTERNAZIONALE – PROFILO DEL MERCATO

India – un mercato dell'aviazione in rapida crescita e trasformazione

- 3.1 Dopo un decennio di crescita più modesta (attorno al 5% annuo), il mercato interno dell'aviazione in India è caratterizzato da un boom dovuto all'elevata crescita del PIL, ad un aumento generale dei redditi, ad una classe media urbana in crescita che rappresenta un notevole potenziale in termini di turismo, alla comparsa di nuovi entranti, comprese le compagnie *low-cost*, e al calo delle tariffe. Negli ultimi anni la crescita del mercato indiano del traffico aereo è tra le più rapide al mondo: basti pensare che, in base ai dati disponibili, nel 2004 il traffico aereo in India era aumentato del 25% circa.

Il numero di posti disponibili su voli di linea diretti tra l'UE e l'India è passato da 2,6 milioni nel 1990 a 4,4 milioni nel 2004 (+70%).⁵ In seguito all'aumento dei diritti di traffico approvato di recente, le frequenze e i posti disponibili dovrebbero aumentare anche più rapidamente nei prossimi anni, man mano che i nuovi diritti di traffico saranno esercitati sul mercato.

- 3.2 Negli ultimi anni sono state aperte numerose rotte nuove verso destinazioni quali Bangalore, Hyderabad, Amritsar, Chennai e Cochin.

Per adesso sette vettori UE operano voli di linea passeggeri con l'India e due vettori indiani (Air India e, da poco, Jet Airways) collegano l'India all'Europa; ad essi si aggiungono due vettori USA che trasportano passeggeri in India facendo scalo in Europa e viceversa. A oggi sono in funzione 17 rotte che collegano direttamente città dell'India e dell'UE. La percentuale maggiore dei voli di linea diretti tra l'UE e l'India interessa la Germania, con il 32% del traffico complessivo; seguono il Regno Unito (31%), la Francia (18%) e i Paesi Bassi (9%).

Dei 130 voli settimanali complessivi effettuati tra l'UE e l'India nella stagione invernale 2004-2005, il primato spetta a Lufthansa ed Air India con il 22% ciascuna, seguite dalla British Airways con il 15%.

Prospettive future

- 3.3 Secondo le previsioni, i tassi di crescita del traffico aereo passeggeri in India dovrebbero rimanere molto elevati anche nei prossimi anni. L'Associazione internazionale per il trasporto aereo (IATA), da parte sua, prevede un aumento medio annuo del 7,8% nel traffico passeggeri internazionale verso l'India nel periodo 2004-2008. Per quanto riguarda il trasporto merci, sempre la IATA prevede una crescita ancora maggiore, pari all'8,4% annuo fino al 2008.

Secondo i dati del *Centre for Asia Pacific Aviation* il traffico aereo complessivo in India aumenterà di cinque milioni di passeggeri l'anno nei prossimi dieci anni e i

⁵

Fonte: OAG.

mercati interno ed internazionale continueranno ad aumentare fino al 30% previsto per il 2004, con 20 milioni di passeggeri per ognuno di essi.

Il traffico passeggeri totale dell'India dovrebbe passare dai circa 44 milioni di passeggeri del 2004 ai 58 milioni di passeggeri previsti per il 2014.⁶ Nelle sue previsioni sul mercato mondiale (*Global Market Forecast 2004-2023*) l'Airbus prevede che nei prossimi vent'anni il mercato tra l'Europa occidentale e il subcontinente indiano aumenterà ogni anno del 6,5%.

Principali elementi trainanti del mercato

- 3.4 Storicamente il governo indiano ha rivolto uno scarso interesse alla politica del turismo e alle sue priorità.

Eppure uno dei principali elementi che di recente hanno svolto una funzione di volano nel traffico aereo internazionale da e verso l'India è stato proprio il turismo. La campagna "Incredibile India" varata dal Ministero del Turismo nel 2002 ha avuto un enorme successo. Nel 2004 i visitatori stranieri erano 3,4 milioni, con un aumento del 23% rispetto al 2003; nel 2005 gli arrivi dovrebbero salire ancora del 30% e il Ministero del Turismo ha fissato l'obiettivo dei 40 milioni di turisti stranieri in India per il 2020.

Anche il turismo dall'India è in rapida crescita: nel 2003 i turisti sono aumentati del 30% circa, raggiungendo i 4,5 milioni di persone.

- 3.5 Un altro fattore che dovrebbe svolgere un ruolo importante per la futura domanda di trasporti aerei in India sono le tariffe. In termini reali le tariffe internazionali hanno continuato a scendere negli ultimi vent'anni. Un tale calo non sembra, tuttavia, avere interessato del tutto l'India, visto che le limitazioni in termini di capacità hanno fatto aumentare le tariffe da e verso l'India rispetto ad altre destinazioni comparabili nella regione. Attualmente il divario tra le tariffe per l'India e quelle per altre destinazioni concorrenti sembra notevole. In base ad alcune informazioni disponibili, ad esempio, un volo dalla Gran Bretagna o dagli Stati Uniti in India è, in genere, 40% più costoso di un volo verso destinazioni concorrenti come la Thailandia o l'Indonesia.

A tale proposito vale la pena sottolineare che dopo l'accordo "Cieli aperti" concluso all'inizio del 2005 tra Stati Uniti e India, gli analisti del settore si attendono, come diretta conseguenza, un notevole calo delle tariffe. Secondo una fonte, il calo sarebbe stato del 20-30%, mentre un'altra ritiene che le attuali tariffe aeree di 1 000-1 500 USD dovrebbero passare a 700 USD nell'arco di 12-18 mesi, grazie alla maggiore offerta di voli e alla concorrenza più accentuata.

Autorizzare i vettori privati indiani ad effettuare rotte internazionali farà aumentare le pressioni sui vettori già presenti sul mercato. La comparsa di nuovi vettori e di vettori *low-cost* sul mercato interno dell'India dovrebbe avere un effetto analogo.

⁶ "Asia/Pacific Air Traffic – Growth and Constraints", Air Transport Action Group (ATAG), 2001.

4. TENDENZE PRINCIPALI DELLA POLITICA INDIANA DELL'AVIAZIONE CIVILE

Politica generale

- 4.1 Il settore dell'aviazione civile dell'India è in rapida trasformazione. Nel 1990 il governo indiano ha varato un programma di liberalizzazione economica dei servizi di trasporto aereo che ha portato, ad esempio: i) all'annuncio di una politica "Cieli aperti" nel settore cargo per i voli internazionali; ii) alla concessione alle compagnie aeree private dell'autorizzazione a operare sul mercato indiano; iii) alla graduale liberalizzazione degli accordi bilaterali di servizio aereo con i paesi terzi.
- 4.2 Il governo indiano riconosce con sempre maggiore evidenza che il settore dell'aviazione può essere un catalizzatore di sviluppo economico in generale; per questo motivo ha istituito, nel 2003, un comitato sotto la responsabilità dell'ex segretario di Gabinetto, Naresh Chandra, incaricato di definire una tabella di marcia (*Road Map*) quale punto di partenza per una nuova politica nazionale nel settore dell'aviazione civile. Apparentemente anche l'attuale governo indiano utilizza le preziose raccomandazioni del comitato in questione per sviluppare un mercato dell'aviazione più aperto e competitivo in India.

Il rapporto del comitato di Naresh Chandra ha sostenuto la necessità di disporre di un approccio integrato, fondato su quattro "pilastri fondamentali", descritti di seguito:

- parità di condizioni per tutti gli operatori;
 - maggiore partecipazione del settore privato e maggiore concorrenza attraverso la riduzione delle restrizioni di accesso;
 - rispetto di rigide norme di sicurezza e ottimo controllo regolamentare del mercato del trasporto aereo;
 - meccanismi istituzionali trasparenti che, pur non essendo economicamente vantaggiosi, offrano servizi utili dal punto di vista sociale.
- 4.3 Lo studio del comitato ha consentito di trarre varie conclusioni generali, ad esempio:
- una delle priorità più urgenti è la necessità di un regime fiscale più liberista, che contempli una riduzione delle imposte sul carburante. Il governo deve ancora adottare raccomandazioni in merito;
 - il comitato ha ritenuto che le tasse aeroportuali siano troppo elevate e che dunque debbano essere ridotte, e che sia necessario liberalizzare la fornitura del carburante per l'aviazione, per consentire ad altri fornitori di operare negli aeroporti;
 - il comitato si è espresso a favore dell'eliminazione delle norme sulla ripartizione delle rotte e sembra che nel giugno 2004 il governo abbia fatto propria questa raccomandazione modificando il vecchio sistema che prevedeva per tutti gli operatori una combinazione obbligatoria di rotte tra le città principali e di rotte marginali a scarso traffico per passare ad un nuovo sistema che impone un onere agli operatori privati per finanziare le rotte antieconomiche (oneri di servizio pubblico);

- infine, anche la proposta di consentire investimenti stranieri nelle compagnie aeree (ma non da parte di vettori aerei) fino ad un limite massimo del 49% sembra aver avuto un seguito.

Liberalizzazione del mercato e nuovi entranti

- 4.4 Alla fine del 2004 il governo indiano aveva deciso di consentire a tutti i vettori privati che soddisfacevano determinati criteri (ad esempio il possesso di una flotta di almeno 20 aeromobili e un'esperienza nel settore superiore a cinque anni) di operare su rotte internazionali. Due vettori (Jet Airways e Air Sahara) rispondono già a queste prescrizioni e di recente hanno ottenuto dal governo i diritti per effettuare collegamenti aerei con destinazioni internazionali.

È in rapido aumento anche il numero di compagnie aeree che effettuano servizi sul mercato interno. Attualmente ve ne sono sette, che effettuano voli di linea: 1) Air India, statale; 2) Indian Airlines; 3) Alliance Air (affiliata di Indian Airlines); 4) Air Sahara; 5) Jet Airways (privata); 6) Air Deccan (compagnia *low-cost* privata); 7) Blue Dart Cargo (compagnia specializzata nel cargo).

Nel 2005 si prevede che altre cinque compagnie potranno entrare nel mercato indiano: SpiceJet, Kingfisher Airlines, Air India Express, Indus Airways e Go Air.

- 4.5 Il governo indiano prosegue inoltre nella sua politica di liberalizzazione degli accordi bilaterali nel settore dei servizi aerei. Nel dicembre 2004 ha deciso di sopprimere la prassi in uso di chiedere indennizzi, nell'ambito di accordi commerciali obbligatori tra compagnie designate, in caso di squilibri nell'utilizzo dei diritti di traffico. I nuovi accordi di servizio aereo non comprenderanno tali accordi obbligatori e quelli oggi in vigore verranno gradualmente abrogati al massimo entro cinque anni.
- 4.6 Uno dei risultati più importanti della politica sempre più liberista del governo è stata la firma dell'accordo bilaterale "Cieli aperti" tra gli Stati Uniti e l'India nell'aprile del 2005. L'accordo elimina tutte le restrizioni di capacità e i controlli sulle tariffe concorrenziali. Altre disposizioni eliminano anche tutti i controlli quantitativi all'accesso al mercato, anche se vengono mantenute le disposizioni e le restrizioni classiche in materia di proprietà e controllo. Oltre ad aver completamente liberalizzato la capacità e l'accesso ai mercati di terza, quarta e quinta libertà, il nuovo accordo prevede anche servizi illimitati per tutti i tipi di servizi cargo di settima libertà. Infine, il nuovo accordo dovrebbe favorire lo sviluppo di nuove configurazioni che dovrebbero permettere di effettuare servizi senza scalo sulle rotte transpolari tra gli Stati Uniti e l'India che finora non sono mai stati attivati. La loro realizzazione dipenderà dall'ottenimento di un accesso efficace per il sorvolo dello spazio aereo russo.

L'India ha infine accettato di aumentare sensibilmente i diritti di traffico nell'ambito dei più recenti accordi bilaterali con vari altri paesi, in particolare il Regno Unito e la Cina.

Strozziature a livello di infrastrutture

- 4.7 Una conseguenza dei tassi di crescita vertiginosi che ha subito la domanda di trasporto aereo in India è che le infrastrutture dell'aviazione indiana sono colpite da

gravi strozzature, soprattutto a livello di aeroporti e di aeromobili disponibili. Le capacità e i servizi aeroportuali sono infatti insufficienti, soprattutto in termini di capacità delle piste, parcheggi e capacità dei terminali.

Il governo indiano sta tentando di attirare capitali privati nelle nuove partnership. A Bangalore e Hyderabad sono in costruzione aeroporti completamente nuovi. Il governo sta selezionando tra vari partner strategici gli azionisti degli aeroporti di Mumbai e Nuova Delhi. Nel marzo 2005 il governo ha invitato 9 offerenti preselezionati, tra i quali figurano importanti operatori aeroportuali europei, a presentare un'offerta finanziaria.

La prevista privatizzazione parziale di Air India e di Indian Airlines non è ancora giunta a buon fine e ciò ha impedito alle due compagnie di rinnovare ed espandere le rispettive flotte su base commerciale con l'apporto di capitali privati. Il governo sembra pertanto aver deciso di potenziare le due compagnie e di fornire garanzie sovrane per l'acquisto di aeromobili.

Per far fronte alla domanda sempre più forte di servizi di trasporto aereo sono necessari ingenti investimenti nelle infrastrutture a livello di aeroporti, tecnologie per la gestione del traffico aereo e strutture di supporto. Secondo il Ministero indiano dell'Aviazione civile, ad esempio, nei prossimi anni gli investimenti negli aeroporti indiani dovrebbero raggiungere 8 mrd EUR.

Secondo i dati disponibili a dicembre 2004, era prevista la costruzione di 10 aeroporti completamente nuovi e la ristrutturazione di altri 15 (oltre ai lavori di ammodernamento dei quattro aeroporti principali del paese a Delhi, Mumbai, Calcutta e Chennai).

Altre problematiche connesse all'ammodernamento del mercato indiano dell'aviazione

- 4.8 Il governo indiano sembra determinato a mettere in atto una politica dell'aviazione coerente e ispirata a principi di mercato, fondata sulla concorrenza e sulla parità di trattamento degli operatori. Si tratta certamente di un fattore molto incoraggiante, anche se la politica portata avanti dal governo indiano è ancora fortemente criticata all'interno per vari motivi, quali: i) la mancanza di trasparenza sufficiente a livello della politica attuata; ii) la lentezza dei processi decisionali e di attuazione; iii) l'assenza di una normativa efficace in materia di concorrenza; iv) l'assenza di un ambiente che favorisca gli investimenti privati; v) la presenza di restrizioni agli investimenti stranieri diretti.

Tutte queste preoccupazioni potrebbero trovare una risposta in un Libro bianco sulla politica del governo che dovrebbe essere pubblicato a breve.

Cooperazione tecnica

- 4.9 Il rapido aumento della domanda di trasporti aerei pone anche significativi problemi tecnologici per quanto riguarda la sicurezza, la protezione e la gestione del traffico aereo. In quest'ambito l'UE ha cofinanziato un progetto di cooperazione UE-India nel settore dell'aviazione civile, che il governo indiano ritiene estremamente valido. Il progetto ha avuto inizio nel 2001 e dovrebbe prolungarsi fino alla fine del 2006,

con un contributo complessivo di 18 mio EUR da parte dell'UE. Sia le autorità e l'industria indiane che l'industria europea hanno espresso un notevole interesse affinché il progetto, o iniziative analoghe di cooperazione, possa continuare su una base a più lungo termine.

5. CONCLUSIONI: FORTE VALORE AGGIUNTO DI UN FUTURO ACCORDO UE-INDIA NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO

- 5.1 Dagli anni '40 le relazioni UE-India nel settore dell'aviazione civile si sono basate su accordi bilaterali di servizio aereo conclusi tra i singoli Stati membri e l'India, con scarso coordinamento a livello comunitario. Ventidue dei venticinque Stati membri dell'UE (tutti, esclusi i tre Stati baltici) hanno stipulato accordi bilaterali di servizio aereo con l'India e la maggior parte di essi si fonda sulla designazione, a livello di Stati membri, di uno, due (o più, in alcuni casi) vettori nazionali che possono operare sulle rotte verso l'India. Inoltre, anche i diritti di traffico consentiti dagli accordi bilaterali sono limitati e ciò lascia poco spazio alla concorrenza.

Dopo le sentenze del 5 novembre 2002 della Corte di giustizia delle Comunità europee, è necessario modificare gli accordi bilaterali nel settore dei servizi aerei attualmente in vigore e fondati sulla designazione nazionale per ripristinare la certezza giuridica attraverso clausole comunitarie di designazione, che permetteranno di designare qualsiasi vettore aereo comunitario stabilito in uno Stato membro.

- 5.2 Lo svolgimento e i risultati dei negoziati bilaterali avvenuti negli ultimi mesi tra gli Stati membri e l'India non hanno ancora consentito di conformare interamente gli accordi in vigore al diritto comunitario e pertanto gli accordi bilaterali con l'India rischiano di essere impugnati.

- 5.3 Tuttavia, il ricorso ad un mandato orizzontale da parte della Commissione nel corso del 2005 si è dimostrato risolutivo per uniformare al diritto comunitario oltre 250 accordi bilaterali. Anche se nei recenti negoziati bilaterali con gli Stati membri l'India non ha accolto immediatamente la soluzione della designazione comunitaria, si è tuttavia impegnata ad affrontare la questione con la Commissione europea nell'ambito di un possibile accordo orizzontale futuro. Negli ultimi mesi si sono svolti alcuni incontri esplorativi con l'India a questo proposito e si registrano già dei risultati.

Vantaggi e valore aggiunto dell'approccio comunitario

- 5.4 L'UE ha già sviluppato una forte dimensione comunitaria a livello di mercato interno dell'aviazione e sarebbe pertanto logico e coerente riprendere tale dimensione anche nelle relazioni esterne dell'UE. Inoltre, l'esperienza acquisita dall'UE in questo campo rappresenta un riferimento utile anche per molti paesi terzi.
- 5.5 La realizzazione di uno Spazio aereo liberalizzato tra UE e India comporterebbe importanti vantaggi economici. Uno studio recente fatto svolgere dalla Commissione ha effettuato una valutazione indicativa dei potenziali benefici economici a lungo termine per entrambe le parti impegnate in un mercato dell'aviazione UE-India interamente liberalizzato, calcolandoli in circa 200 mio EUR l'anno. È dunque

importante che i negoziati su un eventuale accordo globale si svolgano con l'intenzione di trovare soluzioni ottimali per tutte le parti.

Graduale liberalizzazione del mercato accompagnata dalla convergenza della regolamentazione

- 5.6 Un elemento di capitale importanza sarà ovviamente la necessità di garantire che la liberalizzazione e l'integrazione dei mercati avvengano in modo equilibrato, tenendo conto di altri importanti obiettivi politici e riducendo i possibili effetti negativi.

Il processo di apertura del mercato dovrà pertanto andare di pari passo con un processo di cooperazione e/o graduale convergenza della regolamentazione, con riferimento alla sicurezza, alla protezione, alla tutela dell'ambiente e alle norme sulla concorrenza, garantendo così condizioni eque e una giusta concorrenza fondata sulla parità di trattamento.

La via da seguire

- 5.7 Come ha dimostrato la presente comunicazione, in India il settore dell'aviazione civile ha subito profondi cambiamenti, all'insegna di una graduale riforma e apertura del mercato.

Numerose altre iniziative saranno ancora necessarie per sviluppare il settore dei trasporti aerei indiano in modo che sia in grado di adeguarsi alla domanda in crescita vertiginosa e alle aspettative sempre più ambiziose degli utenti. Una cooperazione più stretta tra l'UE e l'India dovrebbe apportare benefici reciproci, offrire nuove opportunità ad entrambe le parti e servirebbe a garantire l'efficienza e la sicurezza del settore dell'aviazione.

I prossimi sforzi devono pertanto essere diretti a far sì che il settore dei trasporti aerei diventi un ambito fondamentale di maggiore cooperazione tra l'UE e l'India e contribuisca in tal modo alla partnership strategica tra le due parti. La Commissione ritiene pertanto importante offrire all'India un quadro completo per una cooperazione più rafforzata nel campo dell'aviazione civile.

Per prima cosa tale cooperazione deve affrontare e risolvere le questioni legali connesse agli accordi bilaterali in vigore tra l'India e i singoli Stati membri.

- 5.8 L'accordo con l'India non dovrebbe, tuttavia, limitarsi all'accettazione delle clausole di designazione comunitaria, ma essere ben più ampio e istituire un quadro ambizioso comprendente altri aspetti del settore dell'aviazione come la cooperazione a livello di regolamentazione in materia di sicurezza, protezione, gestione del traffico aereo, tecnologia e ricerca e altri aspetti delle relazioni commerciali e della cooperazione industriale. Per quanto riguarda l'ambiente, l'accordo dovrà essere compatibile con l'impegno che l'UE ha assunto rispetto allo sviluppo sostenibile. Oltre ai benefici economici già illustrati, tuttavia, il previsto aumento del traffico aereo comporta anche alcuni effetti collaterali, in particolare per la qualità dell'aria e l'inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti, senza contare l'impatto sui cambiamenti climatici. È pertanto importante che l'accordo non limiti la capacità dell'UE di applicare strumenti economici o normativi per attenuare tali effetti negativi.

Gli obiettivi devono essere molto ambiziosi, anche se una liberalizzazione completa nel settore del trasporto aereo con l'India potrà richiedere tempo e realizzarsi meglio gradualmente, per consentire una transizione fluida e un'integrazione dei mercati fondata sulla graduale attuazione delle nuove norme.

- 5.9 L'ambito del mandato che la Commissione propone è illustrato in una distinta raccomandazione al Consiglio, che comprende una proposta in merito alle direttive di negoziato.

Sulla base di questi elementi la Commissione propone di avviare negoziati e concludere un accordo globale nel settore dell'aviazione civile con la Repubblica dell'India e raccomanda che il Consiglio la autorizzi ad avviare negoziati a nome della Comunità europea.

La Commissione lavorerà in stretta collaborazione con gli Stati membri e tutti i soggetti interessati per sviluppare ulteriormente e conseguire gli obiettivi stabiliti nelle direttive di negoziato.