



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 05.09.2005
COM(2005) 408 definitivo

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Sviluppare una politica comunitaria con l’Australia nel settore dell’aviazione civile

1. INTRODUZIONE

- 1.1 Solitamente il trasporto aereo internazionale è disciplinato da accordi bilaterali conclusi fra i singoli Stati. Tuttavia, le cosiddette sentenze “Cieli aperti” pronunciate dalla Corte di giustizia delle Comunità europee il 5 novembre 2002 hanno dato avvio a una politica estera comunitaria in materia di aviazione.

Come è indicato nella comunicazione della Commissione europea “Sviluppare l’agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione”¹, gli accordi fra la Comunità europea e alcuni paesi terzi offriranno il notevole valore aggiunto di creare nuove opportunità economiche aprendo i mercati e promuovendo le attività di investimento. Inoltre, questi accordi saranno il modo migliore di garantire condizioni di concorrenza eque promuovendo la convergenza della regolamentazione.

La Commissione europea ha pertanto proposto di avviare negoziati mirati in vista della conclusione di accordi globali nelle grandi regioni del mondo, al fine di rafforzare le prospettive per la promozione dell’industria europea e garantire condizioni di concorrenza eque, perseguendo allo stesso tempo anche la riforma dell’aviazione civile internazionale.

- 1.2 Nell’ottobre 2003 l’Australia ha chiesto di avviare negoziati per un accordo finalizzato a liberalizzare il trasporto aereo con la Comunità europea. Tenendo conto della politica di mercato seguita dal paese nel settore dell’economia e dei trasporti e dell’elevato grado di regolamentazione, l’Australia è un candidato naturale e promettente per un accordo di nuova generazione nel settore del trasporto aereo con la Comunità europea.

Per questo motivo nella comunicazione della Commissione “Sviluppare l’agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione” l’Australia è considerata un possibile candidato di fondamentale importanza per un accordo comunitario. Nelle conclusioni riguardanti le relazioni esterne nel settore dell’aviazione il Consiglio ha esplicitamente indicato l’Australia quale potenziale candidato per una futura richiesta di mandati globali di negoziazione².

- 1.3 Inoltre, l’Australia si è mostrata disposta a riformare le condizioni generali che disciplinano il trasporto aereo internazionale insieme alla Comunità europea, siglando, il 7 aprile 2005, un accordo con la Comunità europea su determinati aspetti dei servizi aerei.

Un accordo per la liberalizzazione del trasporto aereo con l’Australia rafforzerà ulteriormente le buone relazioni esistenti con questo paese, che condivide gli obiettivi della Comunità per la riforma delle condizioni generali del trasporto aereo internazionale. L’accordo apporterà vantaggi economici ai vettori aerei, agli aeroporti, ai passeggeri, agli spedizionieri, all’industria del turismo e, in generale, all’economia dell’Unione europea e dell’Australia. Un altro aspetto altrettanto

¹ COM(2005) 79 def. dell’11.3.2005.

² Conclusioni del Consiglio del 27 giugno 2005 sullo sviluppo dell’agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione.

importante è che l'accordo sarà una pietra miliare lungo il cammino verso una riforma internazionale del quadro normativo che disciplina il settore del trasporto aereo.

- 1.4 Con la presente comunicazione la Commissione raccomanda quindi che il Consiglio la autorizzi a negoziare un accordo globale per uno Spazio aereo liberalizzato con l'Australia che unisca l'apertura del mercato a un processo parallelo di cooperazione e/o convergenza sul piano della regolamentazione, soprattutto in settori prioritari quali la sicurezza interna, la sicurezza esterna, la tutela dell'ambiente, la protezione dei passeggeri e l'applicazione delle regole della concorrenza che assicurino condizioni eque e paritarie di concorrenza.

Negli ultimi anni il Ministero dei trasporti e dei servizi regionali dell'Australia e i servizi della Commissione europea hanno sviluppato buoni contatti a titolo esplorativo che potrebbero costituire un utile punto di partenza per avviare negoziati formali con l'Australia.

2. IL QUADRO NORMATIVO ESISTENTE IN MATERIA DI SERVIZI AEREI FRA LA COMUNITÀ EUROPEA E L'AUSTRALIA

Accordi bilaterali in materia di servizi aerei fra gli Stati membri dell'UE e l'Australia

- 2.1 Attualmente i servizi aerei fra l'UE e l'Australia sono disciplinati dagli accordi bilaterali in materia di servizi aerei conclusi fra l'Australia e 15 Stati membri dell'UE³. Non esiste una base giuridica per i servizi aerei fra gli altri 10 Stati membri e l'Australia.

Il quadro normativo esistente per i servizi aerei fra la Comunità e l'Australia non permette alle compagnie aeree, ai passeggeri e agli spedizionieri di beneficiare pienamente di tutti i vantaggi del libero mercato. Gli accordi bilaterali in vigore stabiliscono condizioni non equilibrate per i servizi aerei fra l'UE e l'Australia in quanto non tutti gli accordi sono nella stessa misura liberali in relazione alle libertà concesse e alle capacità disponibili. Le differenze fra gli accordi bilaterali conclusi dai vari Stati membri con l'Australia causano ineguaglianze nelle opportunità offerte ai vettori aerei comunitari.

- 2.2 Come la maggior parte degli accordi bilaterali in materia di servizi aerei, anche quelli conclusi fra gli Stati membri dell'UE e l'Australia contengono restrizioni in materia di nazionalità che sono state giudicate illecite dalla Corte di giustizia delle Comunità europee. Nell'aprile 2005 la Commissione europea ha concluso con le autorità australiane dell'aviazione un accordo su alcuni aspetti relativi ai servizi aerei ("accordo orizzontale")⁴ che sostituisce le clausole relative alla nazionalità con una clausola comunitaria. Tenuto conto dei diritti di traffico disponibili, l'accordo autorizza in linea di principio tutte le compagnie aeree comunitarie a effettuare voli

³ Austria, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Regno Unito, Repubblica ceca e Svezia hanno concluso con l'Australia accordi bilaterali in materia di servizi aerei.

⁴ Proposta di decisione del Consiglio concernente la conclusione dell'Accordo tra la Comunità europea e il governo dell'Australia su alcuni aspetti relativi ai servizi aerei, COM(2005) 264.

diretti verso l’Australia da qualsiasi Stato membro dell’UE in cui sono stabilite. Considerate le ineguaglianze summenzionate, è stato necessario includere nel recente “accordo orizzontale” con l’Australia anche una clausola “antielusione” per evitare che siano ignorate le restrizioni bilaterali esistenti sui diritti di traffico.

La regolamentazione del trasporto aereo in Australia

- 2.3 Negli ultimi anni l’Australia ha modificato profondamente la politica nel settore dell’aviazione per promuovere i viaggi, il commercio e il turismo. La politica australiana in questo settore intende liberalizzare gli accordi internazionali per i servizi aerei, la proprietà delle compagnie aeree e l’aviazione internazionale con misure multilaterali.
- 2.4 I diritti di traffico disponibili ai vettori aerei australiani in virtù degli accordi bilaterali sono assegnati ai singoli vettori aerei dall’*International Air Services Commission*, un organismo indipendente. L’obiettivo dell’assegnazione dei diritti di traffico è promuovere l’efficienza economica attraverso la concorrenza nell’offerta di servizi aerei internazionali⁵.
- 2.5 L’Australia ha concluso con 22 paesi accordi “cieli aperti” con diritti di traffico illimitati esclusivamente per voli cargo.

L’Australia e la Nuova Zelanda hanno concluso nel 1996 un accordo per un mercato unico dell’aviazione (*Single Aviation Market*, SAM), completato nel 2002. Una volta istituito il mercato unico dell’aviazione, il numero di compagnie aeree di linea per traffico passeggeri fra l’Australia e la Nuova Zelanda è aumentato passando a 12 vettori, facendo registrare una crescita considerevole del traffico passeggeri. Grazie al mercato unico dell’aviazione i vettori australiani hanno accesso al mercato dei voli interni della Nuova Zelanda e viceversa.

All’interno di questo mercato unico dell’aviazione i vettori di entrambi i paesi che soddisfano i requisiti per effettuare voli nel mercato interno dell’Australia o della Nuova Zelanda e sono posseduti e controllati almeno al 50% da residenti australiani o neozelandesi, possono effettuare voli di qualsiasi capacità, compreso il cabotaggio, senza restrizioni. Le autorità responsabili della sicurezza aerea dei due paesi hanno inoltre concordato il riconoscimento reciproco di tutte le certificazioni connesse all’attività aeronautica.

- 2.6 A seguito della liberalizzazione del mercato australiano nel 1990 la proprietà straniera delle compagnie aeree nazionali, ad eccezione di *Qantas*, non è più soggetta a restrizioni. I soggetti stranieri, incluse le compagnie aeree straniere, sono autorizzati a detenere fino al 100% delle azioni di una compagnia aerea nazionale australiana. Tuttavia, il controllo delle compagnie aeree internazionali da parte di soggetti stranieri è limitato al 49% per garantire che altri paesi accettino la designazione di compagnie aeree, visto che quasi tutti gli accordi bilaterali in materia di servizi aerei si basano ancora sui requisiti tradizionali in materia di proprietà nazionale⁶. Il principale vettore aereo internazionale dell’Australia, *Qantas*, è oggetto di norme specifiche di proprietà e controllo definite nel *Qantas Sale Act* del 1992,

⁵ *International Air Services Commission Act 1992*, sezione 3.

⁶ *Air Navigation Act 1920*, sezione 11A.

che limita al 25% la proprietà di un singolo investitore straniero. Tuttavia, attualmente il governo australiano sta esaminando la possibilità di abolire le restrizioni in materia di proprietà straniera per Qantas.

- 2.7 Le pratiche nel settore del trasporto aereo contrarie alla concorrenza sono vietate dal *Trade Practices Act*, applicato dalla commissione australiana per la concorrenza e i consumatori (*Australian Competition and Consumer Commission*).

L'autorità per la sicurezza dell'aviazione civile (*Civil Aviation Safety Authority*) è responsabile della certificazione dell'aeromobile, del rilascio delle licenze e della supervisione della sicurezza, comprese le ispezioni di aeromobili stranieri. I vettori aerei registrati in Australia hanno ottimi risultati in materia di sicurezza.

3. RAFFORZARE ULTERIORMENTE LE RELAZIONI FRA L'UNIONE EUROPEA E L'AUSTRALIA

- 3.1 L'Australia intrattiene stretti rapporti politici con l'Unione europea. La relazione fra l'Unione europea e l'Australia è caratterizzata da valori comuni e dalla condivisione di obiettivi globali.

L'Unione europea e l'Australia hanno ufficializzato la loro cooperazione bilaterale nel 1997 con una dichiarazione congiunta basata sull'obiettivo comune di promuovere un solido sviluppo dell'economia mondiale fondata sui principi del mercato libero e aperto.

- 3.2 Quanto alle relazioni economiche, l'Unione europea è il principale partner commerciale dell'Australia. Le esportazioni dall'Unione europea in Australia sono aumentate costantemente, raggiungendo un valore di 18 miliardi di euro nel 2003. Le importazioni dall'Australia nell'Unione europea rappresentavano 9 miliardi di euro nel 2003. Inoltre, l'Unione europea è il principale partner commerciale dell'Australia nel settore dei servizi. In questo settore gli scambi fra l'Unione europea e l'Australia continuano a crescere e nel 2003 rappresentavano quasi il 40% del totale degli scambi, di cui una quota considerevole è costituita dai servizi di trasporto. L'Unione europea è inoltre la principale fonte di investimenti stranieri in Australia e la seconda destinazione degli investimenti australiani all'estero.

- 3.3 Il programma di cooperazione fra l'Unione europea e l'Australia, riesaminato nel 2004, prevede la stretta cooperazione fra i due partner per promuovere la liberalizzazione del trasporto aereo presso le opportune sedi internazionali. Inoltre, conformemente all'impegno comune volto a liberalizzare l'aviazione, sono favorite discussioni bilaterali nel settore del trasporto aereo.

In una riunione a livello ministeriale fra l'UE e l'Australia nel febbraio 2005 il governo australiano ha confermato l'interesse per un accordo con la Comunità nel settore dell'aviazione. L'accordo in questione dovrebbe contribuire notevolmente a rafforzare ulteriormente le relazioni bilaterali fra l'Unione europea e l'Australia.

4. VANTAGGI ECONOMICI DI UN ACCORDO GLOBALE IN MATERIA DI TRASPORTO AEREO FRA L'UNIONE EUROPEA E L'AUSTRALIA

4.1 Ogni anno circa un milione di passeggeri viaggia su voli diretti fra l'Unione europea e l'Australia. Attualmente i voli diretti sono effettuati da *Qantas* e *British Airways* nell'ambito di un accordo di servizio congiunto nonché da *Austrian Airlines* e *Virgin Atlantic*. Tuttavia, viste le distanze, i voli fra l'Europa e l'Australia richiedono uno scalo. Di conseguenza, le rotte indirette con voli coincidenti in partenza dal Sud-Est asiatico o dalla regione del Golfo persico sono una buona alternativa ai voli diretti con uno scalo fra l'Unione europea e l'Australia.

Il 50% circa dei passeggeri che si sposta fra l'UE e l'Australia su rotte indirette viaggia a bordo di vettori asiatici o del Medio Oriente⁷. Pertanto, il volume globale annuo dei servizi aerei fra l'Unione europea e l'Australia è di quasi 2 milioni di passeggeri. Per l'Unione europea l'Australia è quindi uno dei principali mercati del trasporto aereo a lunga distanza.

4.2 La maggioranza dei voli fra l'Europa e l'Australia prevede uno scalo in Asia. Visto che la redditività commerciale di queste operazioni dipende dalla possibilità di trasportare passeggeri fra lo scalo e l'Australia, per i vettori aerei dell'UE i diritti di quinta libertà⁸ fra l'Australia e gli scali intermedi assumono un notevole valore economico. I vettori aerei dell'UE che effettuano voli da e verso l'Australia trasportano una quota considerevole di passeggeri e di merci fra l'Australia, da un lato, e Singapore, la Thailandia, la Malesia e Hong Kong, dall'altro.

Vantaggi e valore aggiunto di un approccio comunitario

4.3 Anche se l'impatto economico immediato della liberalizzazione del trasporto aereo fra la Comunità europea e l'Australia potrebbe essere modesto per l'economia comunitaria a breve termine, visto il numero esiguo di voli diretti nel mercato UE-Australia, l'abolizione delle restrizioni potrebbe offrire migliori opportunità di mercato ai vettori comunitari e accrescere l'importanza dei voli diretti nel mercato globale UE-Australia. L'abolizione di tutte le restrizioni fra l'UE e l'Australia aumenterebbe le possibilità per i vettori comunitari di entrare in concorrenza con i vettori del Medio e dell'Estremo Oriente che hanno conquistato una quota considerevole del mercato UE-Australia. I passeggeri provenienti dall'UE si vedrebbero offrire una scelta ancora più ampia di voli per l'Australia e la quota di mercato dei vettori aerei comunitari aumenterebbe su un importante mercato del trasporto a lunga distanza.

Un aumento dei servizi aerei (diretti) potenzierebbe i flussi commerciali e turistici fra l'UE e l'Australia, generando così maggiori vantaggi economici per l'economia dell'UE. Anche gli aeroporti, le industrie del settore aeronautico e i costruttori di aeromobili trarrebbero vantaggi dallo sviluppo dei servizi aerei fra l'UE e l'Australia.

⁷ Fonte: *Australian Competition and Consumer Commission* (2004).

⁸ Per quinta libertà si intende il diritto di trasportare passeggeri e merci da un paese a un altro paese terzo a bordo di servizi che partono dal paese di origine, per es. il diritto di un vettore del Regno Unito di trasportare passeggeri fra Singapore e l'Australia a bordo di un volo proveniente dal Regno Unito.

- 4.4 Grazie al suo quadro normativo moderno e alla politica di mercato seguita nel settore dell'economia e dei trasporti, l'Australia è un candidato naturale per approfondire le relazioni con la Comunità nel settore dell'aviazione in uno Spazio aereo liberalizzato, sia sul piano dell'accesso al mercato che della cooperazione e della convergenza in materia di regolamentazione. Una migliore cooperazione in materia di regolamentazione favorirebbe ulteriormente i servizi aerei fra l'UE e l'Australia.
- 4.5 Tuttavia, un aspetto forse ancora più importante dell'impatto economico a breve termine è l'impatto a medio termine su altri mercati del trasporto aereo. I vantaggi economici offerti dalla liberalizzazione dei mercati internazionali dell'aviazione sono stati identificati con chiarezza in uno studio svolto per conto della Commissione europea sull'impatto economico di uno Spazio aereo liberalizzato UE-USA⁹. Una volta liberato dalle restrizioni in vigore sul numero di voli settimanali e sulle rotte, il traffico aereo dovrebbe aumentare. La libertà di accesso al mercato permetterà alle compagnie aeree di cogliere nuove opportunità commerciali e offrire servizi aerei sulle rotte di cui c'è richiesta. I flussi transfrontalieri degli investimenti miglioreranno ulteriormente l'efficienza.

La completa liberalizzazione del trasporto aereo con l'Australia può essere ottenuta soltanto a livello comunitario. Visto che la legislazione comunitaria impone requisiti di proprietà per i vettori dell'UE, anche la Comunità deve procedere a liberalizzare le prescrizioni in materia di proprietà e controllo.

Le più ampie ripercussioni sulle relazioni nel trasporto aereo con altri paesi terzi apporterebbero vantaggi economici significativi all'economia europea. Tenuto conto del mercato unico dell'aviazione fra l'Australia e la Nuova Zelanda e dell'elevato grado di integrazione già esistente fra questi due mercati, i benefici di uno Spazio aereo liberalizzato con l'Australia sarebbero rafforzati, viste le maggiori dimensioni risultanti dalla combinazione dei due mercati.

Per effetto dell'apertura dei mercati dell'aviazione:

- l'efficienza e la competitività internazionale delle compagnie aeree aumenterebbe ulteriormente,
- i passeggeri e gli spedizionieri beneficerebbero di una scelta più ampia,
- gli aeroporti, i servizi del settore aeronautico e i costruttori di aeromobili trarrebbero vantaggi dallo sviluppo del trasporto aereo,
- l'aumento del traffico agevolerebbe un'ulteriore crescita dei flussi commerciali e turistici.

- 4.6 Gli evidenti vantaggi derivanti potenzialmente da un accordo per uno Spazio aereo liberalizzato con l'Australia sono stati confermati da uno studio di valutazione di impatto eseguito da consulenti indipendenti. Anche se i vantaggi economici a breve termine potrebbero essere relativamente limitati, visto che non esistono voli senza scalo fra la Comunità e l'Australia e considerato il grado di accesso al mercato già

⁹ *The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area*, studio effettuato dal Brattle Group per conto della Commissione europea, dicembre 2002.

esistente, l'impatto economico di un accordo con l'Australia sarebbe in ogni caso notevole. Lo studio svolto di recente ha confermato che il quadro normativo e politico per il trasporto aereo in Australia dovrebbe permettere alla Comunità di conseguire un accordo tipo con l'Australia per ottenere un livello più elevato di convergenza della regolamentazione e nuove opportunità per l'industria e gli utenti dell'UE. Uno Spazio aereo liberalizzato con l'Australia potrebbe migliorare la competitività delle compagnie aeree dell'UE rispetto a quelle del Medio ed Estremo Oriente sul mercato UE-Australia. Potrebbe generare un aumento dei voli diretti fra l'UE e l'Australia e una migliore distribuzione del traffico aereo, oggi fortemente concentrato su Londra. Potrebbe inoltre favorire l'attivazione di altri servizi fra le città europee e le destinazioni australiane con uno scalo, offrendo così maggiore comodità ai passeggeri dell'UE. Lo studio ha anche sottolineato i notevoli vantaggi economici a lungo termine per il settore europeo dell'aviazione, gli utenti del trasporto aereo e altri operatori economici, tenendo conto delle implicazioni per le relazioni con altri paesi.

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

- 5.1 Un quadro operativo moderno per il trasporto aereo fra l'UE e l'Australia offre nuove e significative opportunità per rafforzare il trasporto aereo in un clima di concorrenza equa, migliorando ancora le già ottime relazioni commerciali e politiche fra l'UE e l'Australia.

Il modello di un partenariato fra l'Unione europea e l'Australia per il trasporto aereo è il risultato dell'intento di portare avanti il programma di azione per la riforma del settore sul piano internazionale. L'accordo sulla liberalizzazione del trasporto aereo fra la Comunità europea e l'Australia che ne deriva sostituirebbe gli accordi bilaterali attualmente in vigore fra gli Stati membri dell'UE e l'Australia e istituirebbe un quadro moderno per i servizi aerei fra l'UE e l'Australia, aprendo il più possibile il mercato e favorendo una regolamentazione di standard elevato. L'accordo potrebbe essere il modello per un partenariato esteso nel trasporto aereo con altri paesi terzi.

- 5.2 I negoziati per un accordo per uno Spazio aereo liberalizzato con l'Australia intendono liberalizzare l'accesso al mercato e creare nuove opportunità di investimento. La liberalizzazione dell'accesso al mercato non può essere limitata a diritti di terza e quarta libertà, ma deve comprendere anche diritti di quinta libertà¹⁰. L'Australia non può essere servita con voli senza scalo dall'Europa. I voli fra l'UE e l'Australia prevedono quindi uno scalo in paesi che hanno propri mercati rilevanti, per es. Singapore, la Thailandia o Hong Kong. Non sarebbe economicamente redditizio effettuare il servizio aereo fra gli scali e l'Australia senza i rispettivi diritti di traffico. Quindi, i diritti di quinta libertà via questi scali sono essenziali per assicurare i vantaggi potenziali dell'accordo.

¹⁰ Per terza libertà si intende il diritto di trasportare passeggeri e merci dall'UE in Australia. Per quarta libertà si intende il diritto di trasportare passeggeri e merci dall'Australia nell'UE. Per quinta libertà si intende il diritto di trasportare passeggeri e merci da uno scalo intermedio in Australia a bordo di un volo proveniente dall'UE.

Alcuni Stati membri hanno già attuato l'apertura reciproca del mercato con l'Australia; altri Stati membri non sono invece ancora giunti a uno stadio avanzato di apertura del mercato nelle relazioni con l'Australia. Questa situazione poco uniforme ha generato ineguaglianze nelle opportunità offerte ai vettori aerei comunitari che non sono coerenti con le pari opportunità garantite a tutti i vettori aerei comunitari nel mercato unico. Un accordo globale comunitario in materia di trasporto aereo renderebbe più coerenti le relazioni della Comunità con l'Australia nel settore dell'aviazione e garantirebbe pari diritti e opportunità a tutti i vettori aerei comunitari per i servizi aerei con l'Australia. I negoziati a livello comunitario potrebbero instaurare la piena liberalizzazione del mercato. In recenti negoziati bilaterali con gli Stati membri l'Australia ha fatto presente che la piena liberalizzazione dell'accesso al mercato, compresi i diritti di settima e ottava libertà, può essere realizzata esclusivamente con la Comunità e non con i singoli Stati membri¹¹.

Inoltre, un accordo del genere creerebbe nuove opportunità di mercato per i vettori aerei degli Stati membri che attualmente non dispongono di diritti per il trasporto aereo da e verso l'Australia. Un accordo in materia di trasporto aereo a livello comunitario offrirebbe anche ai vettori minori la possibilità di estendere la propria rete all'Australia. Benché la richiesta di traffico fra vari Stati membri e l'Australia non renda i voli diretti un'opzione commercialmente valida, i vettori aerei otterrebbero vantaggi economici effettuando il code-sharing sui voli da e verso l'Australia.

Grazie a un accordo UE-Australia l'industria aeronautica europea potrebbe beneficiare di una maggiore apertura del mercato da e verso l'Australia. L'abolizione delle restrizioni esistenti aiuterebbe l'industria aeronautica europea a competere con i vettori aerei del Medio ed Estremo Oriente che hanno conquistato una quota considerevole dei voli UE-Australia. Gli aeroporti comunitari trarrebbero vantaggi dalla sostituzione dei voli con scalo nella regione del Golfo o nel Sud-Est asiatico con altri voli diretti in partenza dall'UE. Un accordo UE-Australia per uno Spazio aereo liberalizzato consentirebbe all'industria aeronautica europea di investire in Australia e trarre benefici da capitali provenienti dall'Australia. I trasportatori aerei europei di merci potrebbero stabilire corridoi internazionali per le merci nella regione dell'Asia e del Pacifico e migliorare così l'efficienza delle operazioni, organizzando servizi in funzione delle esigenze dei clienti globali e non essendo più limitati dalla necessità di combinare i diritti in virtù di accordi bilaterali. I passeggeri e gli spedizionieri europei avrebbero ulteriori vantaggi dall'apertura dei mercati e dal conseguente aumento della concorrenza sulle rotte fra l'Europa e l'Australia.

- 5.3 I mercati liberalizzati dell'aviazione richiedono un quadro normativo che assicuri condizioni eque di concorrenza e livelli elevati di sicurezza, protezione e tutela dell'ambiente. Un accordo dovrebbe quindi confermare e allo stesso tempo rafforzare norme elevate in questi settori per i servizi aerei fra l'Unione europea e l'Australia. Inoltre, dovrebbe introdurre condizioni operative eque per evitare distorsioni della concorrenza.

¹¹ Per settima libertà si intende il diritto di trasportare passeggeri e merci fra due paesi al di fuori del paese di origine, per es. un vettore aereo comunitario che trasporta passeggeri fra l'Australia e la Nuova Zelanda. Per ottava libertà si intende il diritto di trasportare passeggeri e merci su rotte interne in un paese terzo.

Per quanto riguarda le questioni ambientali, l'accordo deve essere conforme all'impegno dell'UE a favore dello sviluppo sostenibile. Oltre ai vantaggi economici citati in precedenza, la crescita prevista del traffico aereo comporta anche conseguenze indesiderate, in particolare per la qualità dell'aria e l'inquinamento acustico vicino agli aeroporti e gli effetti sui cambiamenti climatici su scala planetaria. È importante che l'accordo non riduca la capacità dell'UE di applicare strumenti normativi o economici per alleviare questi effetti negativi.

Un'altra questione fondamentale connessa alla liberalizzazione dei mercati dell'aviazione è garantire una concorrenza leale. Con un accordo globale tra la Comunità e l'Australia nel settore del trasporto aereo si otterrebbe una maggiore convergenza della regolamentazione, garantendo così pari opportunità per evitare distorsioni della concorrenza.

L'Australia è pronta per un livello elevato di convergenza della regolamentazione con la Comunità e le prospettive in questo settore sono ottime.

La convergenza della regolamentazione può essere conseguita esclusivamente a livello comunitario. Gli accordi bilaterali non prevedono una cooperazione adeguata a livello di regolamentazione. Un accordo UE-Australia dovrebbe introdurre meccanismi di cooperazione per garantire che le norme fissate nell'accordo siano rispettate e ulteriormente sviluppate.

Questo partenariato può essere progressivamente trasformato in uno Spazio aereo liberalizzato fra la Comunità europea e l'Australia. Una serie di incontri esplorativi ha mostrato che l'Australia condivide gli obiettivi della Comunità per quanto riguarda la realizzazione di un quadro operativo moderno per i servizi aerei internazionali, senza le attuali restrizioni e con la possibilità di fornire servizi globali. Il partenariato proposto invierebbe un segnale chiaro ad altri paesi, invitandoli a seguire la tendenza verso una maggiore flessibilità nel settore del trasporto aereo internazionale.

5.4 I vantaggi economici di un accordo con l'Australia in materia di trasporto aereo sarebbero ulteriormente potenziati da accordi simili con i paesi asiatici in cui si effettuano i principali scali. Quindi, il nuovo partenariato fra l'Unione europea e l'Australia dovrebbe essere aperto ad altri paesi interessati ad aderirvi.

5.5 Il settore dell'aviazione civile offre nuove e importanti opportunità per rafforzare la cooperazione nel settore del trasporto e i vantaggi reciproci per l'Australia e l'UE.

Viste queste premesse, la Commissione europea raccomanda che il Consiglio la autorizzi ad avviare negoziati con l'Australia per concludere un accordo globale in materia di trasporto aereo.

5.6 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.