



L'idea stessa di "comunità", di "unione", ha un senso soltanto se coloro che ne fanno parte possono coltivare l'ambizione di incontrarsi, scambiarsi beni e prestarsi reciprocamente servizi. I trasporti sono, per questo motivo, funzionali, di certo strettamente connessi, all'esercizio delle libertà fondamentali sancite dai trattati. Al contempo essi, agevolando il flusso degli scambi sociali, culturali e commerciali, rappresentano l'asse su cui edificare le relazioni con i paesi terzi.

Nel momento del distacco tra l'UE e il Regno Unito, al settore dei trasporti non si poteva non dare la giusta attenzione, proprio per non disperdere il patrimonio di regole e principi un tempo comuni e, a partire da essi, garantire la continuità dei collegamenti.

Questo breve contributo si propone di dare una lettura d'insieme delle norme rilevanti, e più significative, contenute nell'Accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione tra l'Unione europea e il Regno Unito, applicabile, dal 1° gennaio al 28 febbraio 2021, in via provvisoria (in attesa che si concluda l'iter necessario per la sua entrata in vigore), secondo quanto previsto dall'articolo 12 della [decisione \(UE\) 2020/2252](#) (si veda il contributo di C. Curti Gialdino nella presente raccolta).

Ai trasporti sono dedicate le *rubriche seconda* (settore aereo) e *terza* (trasporto su strada) della parte seconda dell'Accordo. In quest'ultimo non vi sono, invece, intere rubriche dedicate al trasporto ferroviario né al trasporto marittimo internazionale cui, invece, si applica la *sezione 6 del capo 5 del titolo II della rubrica prima della parte seconda* dello stesso.

Gli articoli sultrasporto aereo in generale disciplinano l'accesso al mercato e i diritti di traffico. Si tratta di disposizioni necessarie dal momento che il Regno Unito oggi non partecipa più al mercato dell'aviazione civile dell'UE.

In assenza di accordi bilaterali tra UE e Regno Unito, le uniche regole applicabili sarebbero state quelle previste dalla [Convenzione sull'aviazione civile internazionale](#), firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, la quale, tuttavia, si limita a disciplinare solo le prime due libertà dell'aria (le c.d. "libertà tecniche"). La Convenzione di Chicago, infatti, menziona, ma



non disciplina espressamente, le c.d. “libertà commerciali” dell’aria, la cui implementazione è stata affidata ad accordi bilaterali (non essendo mai entrato in vigore l’Accordo sul trasporto aereo internazionale), conclusi con i paesi terzi inizialmente dai singoli Stati membri e, poi, dall’Unione in virtù del principio del parallelismo tra le competenze interne ed esterne dell’UE, richiamato dalle pronunce della Corte di giustizia del 5 novembre 2002 (cause [C-466/98](#), [C-467/98](#), [C-468/98](#), [C-469/98](#), [C-471/98](#), [C-472/98](#), [C-475/98](#) e [C-476/98](#) [anche note con l’espressione “open skies”]) e poi codificato all’art. 216, paragrafo 1, del TFUE.

L’Accordo tra UE e Regno Unito colma questa lacuna. La sua conclusione è stata preceduta dall’adozione del [Regolamento \(UE\) 2020/2225](#), il cui obiettivo era quello di introdurre una serie di misure temporanee applicabili fino all’entrata in vigore o all’applicazione provvisoria dell’Accordo e, comunque, non oltre il 30 giugno 2021. Il Regolamento, dunque, è rimasto in vigore solo pochi giorni, dal 24 al 31 dicembre 2020 (considerata l’urgenza dettata dalla fine del periodo transitorio, è stata prevista un’eccezione al periodo di otto settimane di cui all’articolo 4 del protocollo n. 1 sul ruolo dei parlamenti nazionali, allegato al TUE, al TFUE e al trattato Euratom), e non ha mai trovato applicazione, fatti salvi gli articoli 9, paragrafo 3 e 10, paragrafo 2.

Nel merito, l’Accordo consente ai vettori di una parte di effettuare scali nel territorio dell’altra parte per scopi commerciali (la terza e la quarta libertà dell’aria) e di concludere con quest’ultima accordi bilaterali finalizzati a scambiare, per le operazioni *all-cargo*, diritti di traffico di quinta libertà. L’Accordo non riconosce alle parti, invece, il c.d. “diritto di cabotaggio”.

I servizi di trasporto aereo potranno essere prestati dalle parti mediante accordi di *blocked-space* o di *code-sharing* e non dovranno essere soggetti a limitazioni, introdotte unilateralmente, inerenti al volume di traffico, alla capacità, alla frequenza, alla regolarità, alla definizione delle rotte, all’origine o alla destinazione, oppure al tipo di aeromobili usati.

Per poter operare, i vettori aerei, come previsto in ambito UE dal [Regolamento \(CE\) 1008/2008](#), dovranno rispondere ai seguenti requisiti: a) avere la loro sede principale nel



Regno Unito o in uno Stato membro; *b*) essere in possesso di una licenza valida e *c*) essere di proprietà, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, e soggetti al controllo effettivo del Regno Unito, di uno o più Stati membri del SEE o della Svizzera e/o dei loro cittadini.

In caso contrario, ciascuna parte potrà rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio dell'altra parte.

A partire dal 1° gennaio 2021, il Regno Unito non applica più il quadro normativo dell'UE per il rilascio dei certificati in materia di sicurezza aerea (*safety*) (a norma del [Regolamento \(UE\) 2018/1139](#) e degli atti delegati e di esecuzione adottati a partire da esso) da parte dell'Agenzia per la sicurezza aerea (EASA). Di conseguenza, l'Accordo definisce, in un quadro di mutua fiducia, le modalità per il riconoscimento della validità dei certificati di aeronavigabilità e delle licenze, nonché per lo svolgimento delle ispezioni di rampa degli aeromobili. Specifiche disposizioni in tema di *safety* sono contenute nel titolo II dell'Accordo.

Alla sicurezza (*security*), ossia l'insieme delle regole volte a prevenire e reprimere atti di interferenza illecita, è dedicato l'art. AIRTRN.19. Anche in questo caso il legislatore UE aveva scongiurato le conseguenze della mancata conclusione dell'Accordo con l'adozione di un regolamento di applicazione temporanea: il [Regolamento \(UE\) 2020/2226](#), oggi non più in vigore.

L'Accordo prevede che le parti si forniscano reciproca assistenza per contrastare qualunque minaccia alla sicurezza per l'aviazione civile, agendo in conformità alle norme in tema di *security* istituite dall'ICAO.

Ciò, peraltro, non impedisce a una delle parti di rifiutare l'ingresso nel proprio territorio a uno o più voli dell'altra parte che, a suo giudizio, rappresentino una minaccia per la propria sicurezza. In tal caso, le parti potranno avvalersi delle disposizioni di risoluzione delle controversie e il collegio arbitrale dovrà trattare la questione con urgenza secondo quanto previsto dall'articolo INST.19.



Esula dall'Accordo il tema della tutela dei passeggeri. L'art. AIRTRN.22 si limita ad auspicare che le parti adottino misure efficaci e non discriminatorie per proteggere i loro interessi. Occorre, peraltro, ricordare che, ferma restando l'applicazione della [Convenzione di Montreal](#) dal 1^o gennaio 2021, le disposizioni del [Regolamento \(UE\) 261/2004](#), recante la disciplina di matrice pubblicistica delle fattispecie del negato imbarco, della cancellazione dei voli e del ritardo prolungato, non possono essere invocate dai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio del Regno Unito con destinazione un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, qualora il vettore aereo operante il volo non sia un vettore dell'UE. Con le stesse limitazioni si applica il [Regolamento \(CE\) 1107/2006](#), che disciplina i diritti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta.

Agli operatori che trasportano merci su strada, l'Accordo riserva un accesso *point to point*, con o senza transito nel territorio di un paese terzo, senza limitazioni.

L'Accordo prevede, inoltre, la possibilità di svolgere fino a due viaggi a carico in regime di cabotaggio all'interno del Regno Unito e nel territorio dell'Unione (un solo viaggio se nel territorio di un solo Stato membro), a condizione che tali operazioni originino all'interno dei rispettivi confini e siano effettuate entro sette giorni dallo scarico delle merci inizialmente trasportate.

Gli autotrasportatori devono essere muniti di una licenza valida (non richiesta per il trasporto di alcune tipologie di merci, quali i medicinali) e di un certificato di idoneità professionale e sono tenuti a rispettare varie norme tecniche che, per le operazioni che si svolgono parzialmente al di fuori del territorio delle parti, sono contenute nell'[Accordo AETR](#).

Disposizioni specifiche riguardano i collegamenti con l'Irlanda (il c.d. "ponte di terra").

L'Accordo contiene varie disposizioni applicabili ai servizi di trasporto occasionali e regolari di passeggeri mediante autobus, che hanno l'obiettivo di garantire la continuità dei collegamenti tra l'UE e il Regno Unito (altrimenti assicurato in via temporanea dal [Regolamento \(UE\) 2020/2224](#)), tenuto conto che l'Accordo Interbus riguarda solo i servizi



occasionalmente. Per i servizi internazionali regolari è stato, invece, negoziato un protocollo che deve essere ancora ratificato da parte del Regno Unito (la firma a nome dell'Unione è stata autorizzata con [decisione \(UE\) 2020/1705](#)). Quando tale protocollo entrerà in vigore, le equivalenti disposizioni dell'Accordo, tranne poche eccezioni, non saranno più applicabili.

Con riferimento al trasporto ferroviario va richiamato il [Regolamento \(UE\) 2020/2222](#), concernente il collegamento sotto la Manica. Dal momento che la relativa disciplina non è contenuta nell'Accordo, il regolamento continuerà ad applicarsi sino al 30 settembre 2021, ovvero sino a quando entrerà in vigore l'accordo internazionale che la Francia, secondo quanto disposto dal [Regolamento \(UE\) 2020/1530](#), è stata autorizzata, con [decisione \(UE\) 2020/1531](#), a negoziare, firmare e concludere con il Regno Unito. Tale accordo, integrando il [trattato di Canterbury](#), andrà a confermare la commissione intergovernativa nel ruolo di autorità nazionale competente ad applicare, per la parte del collegamento sottoposta alla giurisdizione francese, le pertinenti disposizioni di diritto UE in materia di sicurezza e di interoperabilità.

L'Accordo, come si è detto, riserva una sezione ai servizi di trasporto marittimo internazionale. Le disposizioni ivi contenute prevedono che ciascuna parte attui il principio dell'accesso illimitato ai mercati e agli scambi marittimi internazionali, garantendo all'altra parte un trattamento non discriminatorio per quanto riguarda, in particolare, l'accesso ai porti; l'uso delle infrastrutture portuali; l'uso dei servizi marittimi ausiliari; le formalità doganali e l'assegnazione di ormeggi e infrastrutture.

Le molte disposizioni che l'Accordo dedica ai trasporti meritano un'approfondita disamina, tenuto conto dei diversi aspetti disciplinati, ma, ancor più, di quelli non inclusi. Non è, tuttavia, possibile farlo con questa segnalazione, non foss'altro per una questione di numero di parole consentite.