

DOC TRA 04

LE LIBERTÀ DELL'ARIA

Il forte sviluppo del mezzo aereo per il trasporto di persone e merci aveva, già prima della 2^a Guerra Mondiale, evidenziato una serie di problemi tecnici e politici relativamente all'attraversamento delle frontiere, al sorvolo e all'atterraggio sul territorio degli altri Stati.

La Conferenza di Chicago, convocata al termine della Seconda Guerra Mondiale (1944), cercò di risolvere questi problemi, ai quali aveva dato molta importanza, ma non riuscì a concludere un accordo fra gli Stati che fosse soddisfacente per tutti, visti gli interessi economici in gioco. Allo scopo di ottenere i massimi consensi, la decisione finale della Conferenza fu quella di definire i rapporti commerciali riguardanti i servizi aerei internazionali regolari con due Accordi separati, elaborati contestualmente alla Convenzione ma posti al di fuori di essa, di modo che ogni Stato partecipante potesse sottoscrivere la sola Convenzione e, liberamente, gli altri due accordi, o uno solo dei due.

I due accordi, noti come *Accordo sui servizi aerei di transito* e *Accordo sul trasporto aereo internazionale*, definiscono alcune fondamentali libertà per il trasporto aereo.

Le cinque libertà dell'aria

I due accordi sul trasporto aereo regolare di linea codificano quelle che sono state chiamate "**le cinque libertà dell'aria**"; di queste, le prime due (sul transito) sono di carattere "tecnico" mentre le altre tre (sul trasporto aereo) sono di carattere "commerciale".

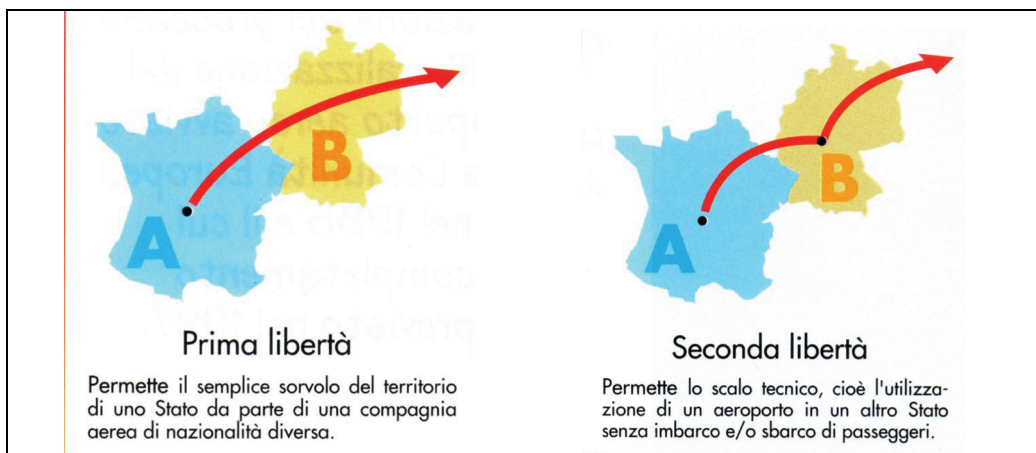
L'accordo sui "Servizi aerei internazionali di transito" prevede che ogni Stato riconosca agli altri Stati contraenti, per quel che riguarda i servizi aerei internazionali regolari, le seguenti libertà "tecniche":

1. Prima libertà:

Il diritto degli aeromobili di uno Stato contraente di sorvolare il territorio di un altro Stato contraente senza atterrare;

2. Seconda libertà:

Il diritto degli aeromobili di uno Stato contraente di atterrare nel territorio di un altro Stato contraente per ragioni non commerciali (quindi solo per motivi tecnici).



L'Accordo sul "Trasporto aereo internazionale" prevede che ogni Stato contraente riconosca agli altri Stati contraenti, per quel che riguarda i servizi aerei internazionali regolari, oltre alle due libertà previste nell'altro accordo, le ulteriori tre seguenti libertà commerciali:

3. Terza libertà:

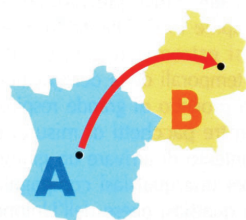
Il diritto degli aeromobili di uno Stato contraente di sbarcare nel territorio di un altro stato contraente passeggeri, merci e posta imbarcati nel territorio nel quale l'aeromobile ha la nazionalità;

4. Quarta libertà

Il diritto degli aeromobili di uno Stato contraente di imbarcare passeggeri, posta o merci nel territorio di uno Stato contraente, con destinazione nel territorio dello Stato di nazionalità dell'aeromobile;

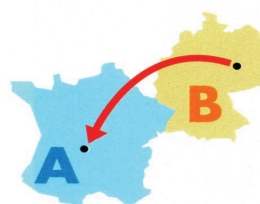
5. Quinta libertà:

Il diritto degli aeromobili di uno Stato contraente di imbarcare nel territorio dello Stato contraente passeggeri, posta o merci, con destinazione nel territorio di qualsiasi altro Stato contraente e sbarcare passeggeri, posta o merci, provenienti dal territorio di qualsiasi altro Stato contraente.



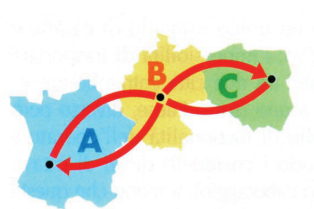
Terza libertà

Permette l'imbarco di traffico nel proprio territorio destinato a scali di un altro Stato.



Quarta libertà

Permette l'imbarco di traffico in scali di un altro Stato destinati al proprio territorio.



Quinta libertà

Permette il trasporto di traffico tra due scali situati in Paesi diversi da quello della compagnia aerea (come prosecuzione o scalo intermedio di un volo in terza e quarta libertà).

Quattro nuove libertà dell'aria in Europa

Il processo di liberalizzazione ha portato nel 1997 al riconoscimento di ulteriori quattro libertà dell'aria, che si aggiungono alle cinque codificate dalla Conferenza di Chicago. Queste sono:

6. Sesta libertà:

Le compagnie dell'Unione Europea possono trasportare passeggeri all'interno di un altro Stato della Comunità o da questo verso un terzo Stato purché il volo abbia origine nel Paese di appartenenza.

7. Settima libertà:

Le compagnie dell'Unione Europea possono trasportare passeggeri tra due Paesi diversi dal proprio purché le due tratte abbiano connessione nel proprio Paese.

8. Ottava libertà:

Le compagnie dell'Unione Europea possono trasportare passeggeri tra due Paesi diversi dal proprio (Questa libertà, denominata *Cabotaggio*, è utilizzata solo dalle grandi compagnie per gli elevati costi di gestione/manutenzione fuori sede)

9. Nona libertà:

Le compagnie dell'Unione Europea possono operare voli all'interno di un Paese e vendere la sola tratta domestica, con origine e/o destinazione nel Paese di appartenenza (*Cabotaggio totale*).

