



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 10.3.2009  
COM(2009) 121 definitivo

2009/0042 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione  
di bande orarie negli aeroporti della Comunità**

## MOTIVAZIONE

### **Introduzione**

1. L'attuale crisi economico-finanziaria mondiale ha ormai assunto dimensioni e gravità eccezionali ed ha colpito pesantemente l'attività dei vettori aerei. La crisi ha provocato un netto calo del traffico aereo durante la stagione di programmazione invernale 2008-2009 ed è certo che si ripercuoterà anche sulla stagione di programmazione estiva 2009.

Dopo sei anni di crescita continua (3% in media annua) nel dicembre 2008 Eurocontrol prevedeva una diminuzione del numero di voli del 3% per il 2009 in Europa, dopo un anno, il 2008, nel quale non si era registrata alcuna crescita. Il 25 febbraio 2009 Eurocontrol ha invece rivisto al ribasso le sue previsioni e prevede adesso un calo del volume dei voli compreso fra -8,1 e -1,4%, con uno scenario probabile intorno al -4,9%. Secondo i dati di Eurocontrol, il traffico aereo è diminuito bruscamente, alla fine del 2008, con una caduta del 7% nel solo mese di dicembre. Sempre secondo Eurocontrol, il traffico delle compagnie aeree *low-cost* ha registrato il primo calo da 15 anni, con 4 600 voli nel novembre 2008, una diminuzione del 6,1% rispetto al novembre del 2007. L'aviazione di affari, dal canto suo, ha registrato nel dicembre 2008 un calo del 16% rispetto al dicembre 2007.

Oltre l'80% degli aeroporti europei ha registrato diminuzioni del traffico (nel gennaio 2009 un calo dell'8-10% del traffico passeggeri e del 25-30% del traffico merci): sono dati che dimostrano come la crisi economica abbia investito il trasporto aereo europeo in tutta la sua globalità.

2. I dati riportati dagli operatori europei del settore (AEA) permettono di avere un'idea della gravità della situazione. Nel dicembre 2008, il traffico merci è diminuito del 21,4%. Nel 2009, il traffico passeggeri dovrebbe scendere ancora del 4%. Gli operatori sottolineano che, negli ultimi 25 anni, crisi di questa entità si sono verificate solo in tre occasioni: nel 1986 in conseguenza della catastrofe di Cernobyl e della guerra in Libia; nel 1991 a causa della prima guerra nel golfo Persico e nel 2001-2002 a causa degli attentati terroristici negli Stati Uniti. L'AEA prevede che nell'estate 2009 si registreranno diminuzioni della capacità comprese fra -6 e -8% in termini di numero di voli e tra -9 e -12% in termini di posti offerti (ASK — *available seat kms*).

3. L'Associazione del trasporto aereo internazionale (IATA) riferisce che il volume del traffico merci ha subito in dicembre una contrazione del 22,6% a livello internazionale e di oltre il 21% a livello europeo. Dalle cifre pubblicate il 26 febbraio 2009 emerge che tra il gennaio 2008 e il gennaio 2009 il traffico passeggeri è diminuito del 5,6% e il traffico merci del 23,2%. La IATA osserva che i vettori europei hanno compensato, in parte, il calo del 5,7% riducendo le capacità nella misura del 3,6%.

4. La Commissione ritiene che l'attuale crisi economica e i successivi aggiustamenti dei servizi (sospensioni, riduzione delle frequenze) costituiscano circostanze eccezionali che hanno effetti negativi per le compagnie aeree. Di conseguenza, le disposizioni del regolamento (CEE) n. 95/93 relativo all'assegnazione delle bande orarie devono essere interpretate dai coordinatori in modo tale da garantire alle compagnie aeree di non perdere le loro bande orarie non utilizzate a causa delle conseguenze della crisi economica (regola detta "use-it-or-lose-it").

5. In assenza di una decisione intesa a salvaguardare lo status di diritto acquisito su queste bande orarie, i vettori rischiano di mantenere le capacità esistenti in presenza di una domanda

notevolmente ridotta, circostanza che aggraverebbe ulteriormente le loro attuali difficoltà economiche.

### **Le disposizioni del regolamento sulle bande orarie**

6. Il punto qualificante del regolamento — indicato all'articolo 10, paragrafo 2 — è l'assegnazione e l'utilizzazione delle bande orarie nel corso di una determinata stagione (in base al principio "use-it-or-lose-it") e, in particolare la situazione alla fine della stagione, dopo l'utilizzazione effettiva delle bande orarie. L'articolo dispone, in particolare, che soltanto i trasportatori aerei che possano dimostrare in modo soddisfacente al coordinatore di aver operato le loro bande orarie, con l'autorizzazione del coordinatore, per almeno l'80% del tempo nel corso della stagione di traffico per cui la banda è stata assegnata avranno diritto alla stessa serie di bande orarie nella stagione successiva corrispondente.

7. Inoltre, il regolamento all'articolo 8, paragrafo 2 e all'articolo 10, paragrafo 2, prevede il calcolo del tasso di utilizzo a fine stagione, una volta che le bande orarie siano state operate e ai fini dell'acquisizione dei diritti per la successiva corrispondente stagione.

8. L'articolo 10, paragrafo 4, enumera le ragioni che possono essere invocate dai vettori aerei per giustificare il mancato utilizzo delle bande orarie loro assegnate nel corso di una stagione di programmazione degli orari. Alla lettera a) di questo elenco figurano, a titolo puramente esemplificativo, le circostanze imprevedibili ed inevitabili indipendenti dal controllo del vettore aereo.

9. Fondamento del regolamento è il principio che l'assegnazione e la supervisione sull'utilizzo delle bande orarie incombono al coordinatore (articolo 4, paragrafo 5, e articolo 6). Il coordinatore deve non solo esercitare le sue funzioni in completa indipendenza, ma deve anche agire in maniera imparziale, non discriminatoria e trasparente (articolo 4, paragrafi 2 e 3). Ne consegue che né la Commissione né i singoli Stati membri possono impartire ai coordinatori istruzioni che potrebbero compromettere la loro indipendenza.

Si può quindi concludere che, nell'applicare l'articolo 10, paragrafi 2 e 4, il coordinatore deve agire in conformità con i principi enunciati all'articolo 4.

10. Ciò premesso, vi è il rischio che gli Stati membri diano al regolamento in questione interpretazioni discordanti, il che determinerebbe un'applicazione incoerente dell'articolo 10, paragrafo 4, in tutta la Comunità. Va rilevato che questa situazione si è già verificata al momento della crisi del settore aereo successiva agli attentati terroristici negli Stati Uniti. È quindi necessario che la Comunità intervenga — come ha già fatto nel 2002 e nel 2003 con l'introduzione degli articoli 10 *bis* e 10 *ter* — per garantire senza alcuna ambiguità la certezza del diritto in relazione all'applicazione della regola "use-it-or-lose-it" per le stagioni di programmazione colpite dalla crisi.

11. Si propone pertanto di inserire nel testo del regolamento un nuovo articolo 10 *quater* il quale dispone che i coordinatori accettano, nel contesto della crisi economica, che i vettori aerei hanno il diritto, per la stagione di programmazione dell'estate 2010, alle stesse bande orarie che ad essi erano state assegnate per la stagione di programmazione estiva 2009 (29 marzo 2009 – 24 ottobre 2009).

12. Per non sprecare la capacità delle bande orarie nel corso delle stagioni colpite dalla crisi, le bande non utilizzate durante la stagione estiva 2009 possono essere riassegnate dai coordinatori per il resto della stagione in quanto bande orarie "ad hoc" e possono essere

utilizzate da altri vettori aerei; l'utilizzo delle bande orarie così riassegnate non determina l'acquisizione di diritti sulle medesime.

13. La Commissione continuerà a studiare le conseguenze della crisi economica sul settore aereo. Se la situazione dovesse continuare a deteriorarsi durante la stagione invernale 2009-2010 (25 ottobre 2009 – 27 marzo 2010) la Commissione potrà decidere la riconduzione di questo regime nella stagione invernale 2010-2011.

### **Calendario**

14. Un aspetto importante della presente proposta è il calendario. L'assegnazione iniziale delle bande orarie ha luogo durante la conferenza della IATA per la programmazione degli orari, nel novembre per la stagione estiva successiva e in giugno per la successiva stagione invernale. Conseguentemente, le bande orarie per l'estate 2010 saranno assegnate durante la conferenza per la programmazione degli orari del novembre 2009, mentre le bande orarie per la stagione invernale 2010-2011 saranno assegnate nel giugno 2010.

L'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento prevede che i vettori aerei possano restituire le bande orarie al pool prima del 31 gennaio per la successiva stagione estiva e prima del 31 agosto per la successiva stagione invernale, senza che ciò si ripercuota sul calcolo dell'utilizzo delle loro restanti bande orarie.

Secondo le linee direttrici mondiali stabilite dalla IATA per la programmazione degli orari, una volta individuato il diritto ad "acquisire" le bande orarie, i coordinatori devono indicare ad ogni compagnia aerea, in dettaglio, i suoi "diritti acquisiti" in fatto di bande orarie, non appena questi siano stati determinati dal coordinatore e, non oltre:

- il terzo lunedì di aprile per le bande orarie registrate come "acquisite", in quanto effettivamente operate nella precedente stagione invernale,
- il terzo lunedì di settembre per le bande orarie registrate come "acquisite", in quanto effettivamente operate durante la stagione estiva in corso fino a quel momento.

15. Benché l'assegnazione delle bande orarie per la stagione di programmazione estiva 2009 si sia già conclusa il 31 gennaio 2009, la modifica del regolamento consentirebbe ancora alle compagnie aeree di adeguare la loro attività e di ridurre le capacità esistenti in modo da rispettare la regola "use-it-or-lose-it". Dato che la stagione estiva 2009 inizia il 29 marzo, la norma proposta dovrebbe entrare in vigore il prima possibile.

16. In caso contrario, vi è il rischio molto concreto di iniziative giudiziarie dei vettori aerei ai quali sono state attribuite bande orarie negli aeroporti in cui i coordinatori non hanno accettato la giustificazione delle circostanze eccezionali dovute alla crisi economica durante la stagione estiva 2009.

Proposta di

## **REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione<sup>1</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>2</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>3</sup>,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>4</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La crisi economica e finanziaria globale colpisce oggi gravemente l'attività dei vettori aerei. La crisi ha provocato una forte contrazione del traffico aereo durante la stagione di programmazione invernale 2008-2009. La stagione di programmazione estiva 2009 risentirà anch'essa della crisi economica.
- (2) Affinché la mancata utilizzazione delle bande orarie assegnate per la stagione estiva 2009 non determini per i vettori aerei la perdita dei loro diritti su tali bande orarie, è necessario precisare con chiarezza e senza ambiguità che tale stagione è colpita dalla crisi economica. La Commissione continuerà a studiare l'impatto della crisi economica sul settore aereo. Se la situazione dovesse continuare a deteriorarsi durante la stagione invernale 2009-2010, la Commissione potrà decidere di prorogare totalmente o parzialmente questo regime per la stagione invernale 2010-2011.
- (3) Occorre quindi modificare di conseguenza il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità<sup>5</sup>. Tale modifica non pregiudica in alcun modo i

---

<sup>1</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>2</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>3</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>4</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>5</sup> GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 894/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 142 del 31.5.2002, pag. 3), dal regolamento (CE) n. 1554/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 luglio 2003 (GU L 221 del 4.9.2003, pag. 1) e dal regolamento (CE) n. 793/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 (GU L 138 del 30.4.2004, pag. 50).

poteri attribuiti alla Commissione europea in relazione all'applicazione degli articoli 81 e 82 del trattato CE.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

### *Articolo 1*

Nel testo del regolamento (CE) n. 95/93 è inserito il seguente articolo 10 *quater*:

#### *"Articolo 10 quater*

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 10, paragrafo 4, i coordinatori accettano che i vettori aerei abbiano diritto, durante la stagione di programmazione oraria dell'estate 2010, alle stesse serie di bande orarie che erano state loro assegnate per la stagione di programmazione oraria dell'estate 2009 in conformità alle disposizioni del regolamento. La Commissione continuerà a studiare l'impatto della crisi economica sul settore aereo. Se la situazione dovesse continuare a deteriorarsi durante la stagione invernale 2009-2010, la Commissione, nell'osservanza della procedura di cui all'articolo 13, paragrafo 2, potrà decidere di prorogare in tutto o in parte questo regime per la stagione 2010-2011".

### *Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il Presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il Presidente*