



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 24.4.2003
COM(2003) 207 definitivo

2001/0140 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la proposta modificata di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che modifica 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**

(presentata dalla Commissione in applicazione dell'articolo 250,
paragrafo 2 del trattato CE)

RELAZIONE

Introduzione

La guerra in Iraq ha colpito l'industria del trasporto aereo sia all'interno che all'esterno della Comunità. Tale situazione internazionale ha accresciuto i timori di nuovi attacchi terroristici nel settore dell'aviazione, circostanza che a sua volta ha determinato un forte calo della domanda. Inoltre, in molti paesi è stato chiesto ai vettori aerei di mettere a disposizione per i trasporti militari, in caso di emergenza, gli aeromobili normalmente utilizzati per attività di trasporto commerciale. In questo modo anche l'offerta si è ridotta, con conseguente significativa riduzione della capacità e della frequenza offerta su diversi collegamenti, e in particolare sulle rotte transatlantiche e su quelle dirette verso il Vicino e Medio Oriente. Inoltre la congiuntura economica sfavorevole ha inciso negativamente sul trasporto aereo. Infine la recente epidemia di sindrome respiratoria acuta grave (SARS) in Asia sud-orientale sta avendo gravi ripercussioni sul settore.

La riduzione dell'intensità dei combattimenti in Iraq e la conclusione delle principali operazioni militari non hanno ancora inciso sulla situazione negativa del traffico aereo sopra descritta.

Le previsioni fornite dall'Associazione internazionale dei trasporti aerei (IATA) hanno indicato che una durata di tre mesi delle ostilità nelle regioni del Medio e Vicino Oriente comporterebbe una riduzione del traffico passeggeri del 10% e del traffico merci del 5%, e influenzerebbe negativamente il traffico passeggeri anche nei tre mesi successivi alla loro cessazione (- 5%). A livello mondiale ciò si tradurrebbe in una notevole diminuzione delle entrate, stimata in circa 6 miliardi di USD, e in un aumento dei costi di circa 200 milioni di USD, con una perdita netta di circa 5,8 miliardi di USD per il 2003 per l'industria aerea mondiale. Questo scenario negativo si inasprirebbe ulteriormente se le ostilità durassero non tre ma sei mesi e colpissero l'intera stagione estiva (da aprile a ottobre 2003). In tal caso la perdita netta potrebbe raggiungere gli 8 miliardi di USD e le entrate scenderebbero ulteriormente. La IATA ha ritenuto queste ipotesi piuttosto prudenti se paragonate agli effetti della guerra del Golfo nel 1990-1991. Inoltre queste stime non hanno tenuto conto della diffusione dell'epidemia di SARS.

Allo stesso modo, secondo l'Associazione delle compagnie aeree europee (AEA), la guerra rischia di determinare una riduzione significativa dell'RPK (passeggeri-chilometro trasportati) dell'ordine di circa 2-3 milioni di RPK. Poiché gli eventi dell'11 settembre hanno provocato una notevole riduzione del traffico aereo (fino alla fine del 2002 in Europa: -8%, nell'Atlantico del nord: -22%) e forti perdite di esercizio (nel 2001 3,02 miliardi di USD), gli effetti di questo nuovo conflitto potrebbero peggiorare ulteriormente una situazione già piuttosto fragile.

Inoltre, secondo i dati dell'AEA sull'impatto dei primi giorni di guerra (settimana dal 17 al 23 marzo), il traffico internazionale di passeggeri è diminuito del 12,3%, rispetto alla stessa settimana dell'anno precedente. In Europa il calo è stato del 14,6%, nell'Atlantico settentrionale del 10,2% e sulle rotte verso l'Estremo Oriente del 12,4%. Sulle rotte verso il Medio Oriente si è registrato un crollo vertiginoso del 42,2%. Dopo lo scoppio della guerra molte importanti compagnie aeree europee hanno annunciato forti riduzioni del personale.

Contro le posizioni prese dai vettori aerei appartenenti a IATA, AEA, IACA ed ERA, i vettori europei a basso costo come Easyjet e Ryanair hanno dichiarato che le regole per l'assegnazione delle bande orarie, che hanno consentito all'aviazione europea di prosperare nell'ultimo decennio, devono continuare ad essere applicate come di consueto, senza procedere ad alcuna flessibilizzazione, e che la protezione delle bande orarie a favore delle compagnie aeree è da considerarsi come una forma di aiuto di Stato.

In particolare, l'inizio delle operazioni militari ha provocato il caos nei servizi aerei commerciali sia nelle regioni direttamente colpite dalle ostilità sia all'interno della Comunità. Secondo le prime stime dell'Eurocontrol ogni giorno sono interessati circa 500 voli diretti in questa regione ed operati da vettori aerei comunitari e di paesi terzi. Inoltre, bisogna considerare che lo spazio aereo iracheno è stato chiuso al traffico aereo civile fin dalla guerra del Golfo. Le restrizioni dello spazio aereo di altri paesi nella regione implicano quindi la cancellazione di voli e la deviazione dei voli provenienti dall'Europa centrale e dall'Asia sud-orientale.

Per quanto riguarda la SARS, secondo i dati dell'Organizzazione mondiale della sanità, alla data del 9 aprile 2003 risultano complessivamente accertati 48 casi nella Comunità e 2650 a livello mondiale, con 103 morti.

Tuttavia, nonostante queste circostanze, la maggior parte dei vettori aerei operanti negli aeroporti della Comunità non è in grado di ridurre la capacità perché rischia di perdere le bande orarie non utilizzate, in base alla regola "usate o perse" che impone ai vettori di utilizzare effettivamente le bande orarie a loro disposizione durante una determinata stagione nella misura minima dell'80% per acquisire un diritto di precedenza e ottenere le stesse bande nel successivo periodo corrispondente.

Quindi, senza una decisione che consenta di conservare le bande orarie sulla base dei diritti acquisiti, i vettori aerei sarebbero costretti a mantenere la capacità esistente, anche se la domanda è calata sostanzialmente e l'offerta è ridotta a causa delle restrizioni di accesso allo spazio aereo, con conseguente aggravamento delle attuali difficoltà economiche. In alcuni casi i vettori potrebbero addirittura non essere in grado di utilizzare gli aeromobili in quanto requisiti per trasporti militari.

Le disposizioni del regolamento relativo alle bande orarie

Il fulcro del regolamento (articolo 10, paragrafo 3) è l'assegnazione e l'utilizzazione delle bande orarie nel corso di una stagione (regola "usate o perse"), con particolare riferimento alla situazione che si registra alla fine della stagione, dopo l'effettivo utilizzo delle bande orarie. In particolare, secondo questo articolo il vettore aereo non può esigere la stessa serie di bande orarie nel successivo periodo corrispondente, a meno che non possa dimostrare in modo soddisfacente al coordinatore di averle effettivamente utilizzate, con l'autorizzazione del coordinatore stesso, nella misura minima dell'80% del tempo durante il periodo di assegnazione.

Il regolamento permette inoltre (articolo 8, paragrafo 1 e articolo 10, paragrafo 3) di calcolare l'utilizzo a fine stagione, una volta che le bande orarie sono state utilizzate, in modo da stabilire il diritto di precedenza per il successivo periodo corrispondente.

L'articolo 10, paragrafo 5 elenca alcune ragioni che il vettore può addurre per giustificare il mancato utilizzo delle bande orarie assegnategli per un determinato periodo. La lettera a) contiene un elenco indicativo di circostanze imprevedibili ed insuperabili, indipendenti dal controllo del vettore aereo. Il suddetto articolo non fa riferimento ad una situazione di guerra o di conflitto armato, né alle conseguenze che tale situazione potrebbe avere sull'applicazione delle regole per l'assegnazione delle bande orarie.

Il regolamento è fondato sul principio secondo cui l'assegnazione e il controllo costante dell'utilizzazione delle bande orarie spettano al coordinatore dell'aeroporto (articolo 4, paragrafi 5 e 6). Il coordinatore è un organismo indipendente, ossia una persona fisica o giuridica avente conoscenze particolareggiate del coordinamento degli orari dei vettori aerei, nominata dallo Stato membro responsabile dell'aeroporto in cui avviene l'assegnazione delle bande orarie (articolo 4, paragrafo 1). Infine, il coordinatore è tenuto a svolgere le sue mansioni in maniera indipendente e ad agire in modo imparziale, non discriminatorio e trasparente (articolo 4, paragrafi 2 e 3).

Quindi, si può concludere che nell'applicare l'articolo 10, paragrafo 3 e 5, il coordinatore deve agire secondo i principi stabiliti dal citato articolo 4.

La necessità di modificare il regolamento

Per le ragioni sopra esposte, né la Commissione né gli Stati membri possono impartire ai coordinatori istruzioni vincolanti che possano interferire con la loro autonomia.

Si propone quindi di inserire nel regolamento un nuovo articolo 10 ter in base al quale, nel caso in cui vettori aerei ascrivano il mancato utilizzo di bande orarie loro assegnate per l'estate 2003 alle ostilità in Iraq, i coordinatori siano tenuti ad assegnare loro la stessa serie di bande orarie nel successivo periodo corrispondente (estate 2004).

Tenendo conto del fatto che i vettori aerei devono essere incoraggiati a restituire ai pool le bande orarie non utilizzate durante il periodo delle ostilità, occorre ricordare che il coordinatore dell'aeroporto deve assegnare le bande orarie restituite per soddisfare richieste specifiche di bande orarie per l'aviazione generale (articolo 8, paragrafo 3 del vigente regolamento) come pure per soddisfare in modo equo le richieste dei vettori aerei già esistenti e dei nuovi arrivati (la cosiddetta "regola del 50/50" di cui all'articolo 10, paragrafo 7 del vigente regolamento). In questo modo, si eviterà di sprecare la ridotta capacità delle bande orarie durante il periodo delle ostilità.

Calendario

Un aspetto importante di questa proposta è l'aspetto temporale. L'assegnazione iniziale delle bande orarie avviene nel corso delle conferenze di programmazione IATA, rispettivamente nel mese di novembre per la successiva stagione estiva e nel mese di giugno per la successiva stagione invernale. Di conseguenza, le bande orarie per l'estate 2003 sono già state assegnate durante la conferenza del novembre 2002, mentre le bande orarie per la stagione invernale 2002/2003 sono state assegnate nel giugno 2002. Secondo l'articolo 10, paragrafo 4 del regolamento le bande orarie restituite entro date determinate non vengono prese in considerazione ai fini del calcolo dell'utilizzo. La tabella sottostante indica le date più importanti nel processo di assegnazione delle bande orarie secondo quanto stabilito dalle linee guida IATA per la programmazione e l'assegnazione su scala mondiale delle bande orarie e dal regolamento.

Stagione	Durata della stagione	Conferenza IATA per l'assegnazione	Data di restituzione	Conferma di bande orarie precedentemente operate - 6 giorni prima della conferenza IATA	Revisione - Ultima data possibile per l'entrata in vigore
Inverno 2002-03	27.10.02 - 29.03.03	8-11.06.2002	31.8.2002	2.06.2002	1.06.2002
Estate 2003	30.3.03 - 25.10.03	9-12.11.2002	31.1.2003	3.11.2002	2.11.2002
Inverno 2003-04	26.10.03 - 28.03.04	14-17.06.2003	31.8.2003	8.06.2003	7.06.2003
Estate 2004	29.03.04 - 30.10.04	8-11.11.2003	31.01.2004	2.11.2003	1.11.2003

Secondo le linee guida mondiali di programmazione del trasporto aereo della IATA, il coordinatore deve comunicare ad ogni compagnia aerea i dettagli relativi alle bande orarie considerate come diritti acquisiti non appena determinate e comunque non oltre: il terzo lunedì di aprile per le bande orarie acquisite in quanto effettivamente operate nella stagione invernale precedente;

- il terzo lunedì di settembre per le bande orarie acquisite in quanto effettivamente operate nella stagione estiva in corso fino a quel momento.

Ciò considerato, la proposta modificata con la presente proposta di modifica, relativa all'aggiunta di un nuovo articolo 10 ter, deve essere adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio durante la stagione di programmazione estiva 2003, poiché il calcolo dell'utilizzo delle bande orarie acquisite per tale stagione sarà stabilito entro il 15 settembre ("il terzo lunedì di settembre", secondo quanto indicato sopra). Il coordinatore deve confermare tale calcolo prima del coordinamento degli orari e dell'assegnazione delle bande orarie per la prossima stagione estiva alla conferenza di programmazione IATA, che avrà luogo all'inizio del novembre 2003. Quindi, il regolamento proposto deve entrare in vigore prima di tale data, in modo da permettere a coordinatori e vettori aerei di conservare le bande orarie non utilizzate.

In caso contrario vi è un significativo rischio di azioni giudiziarie da parte dei vettori aerei a cui sono state assegnate bande orarie in aeroporti i cui coordinatori non accettino le giustificazioni per circostanze eccezionali dovute alle ostilità per la stagione estiva 2003.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la proposta modificata di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica 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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione¹,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²,

visto il parere del Comitato delle regioni³,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁴,

considerando quanto segue:

- (1) La guerra contro l'Iraq lanciata nel marzo 2003 e i conseguenti sviluppi politici, nonché l'epidemia di sindrome respiratoria acuta grave (SARS) hanno provocato gravi ripercussioni sulle operazioni di trasporto aereo dei vettori aerei e hanno determinato un significativo calo della domanda all'inizio della stagione estiva 2003.
- (2) Per garantire che il mancato utilizzo delle bande orarie assegnate per la suddetta stagione non si traduca per le compagnie nella perdita di diritti sulle bande stesse, occorre precisare in modo chiaro e inequivoco che i periodi suddetti hanno subito gli effetti negativi del conflitto armato.
- (3) È dunque necessario 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 Comunità⁵,

¹ GU C ... del ..., pag. ...

² GU C ... del ..., pag. ...

³ GU C ... del ..., pag. ...

⁴ GU C ... del ..., pag. ...

⁵ GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il seguente articolo 10 ter è inserito nel regolamento (CEE) n. 95/93:

"Articolo 10 ter

1. Ai fini dell'articolo 10, paragrafo 3, i coordinatori riconoscono ai vettori aerei il diritto di usufruire, nella stagione estiva 2004, della stessa serie di bande orarie ad essi assegnate per la stagione estiva 2003.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla 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,

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente