

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento di seduta

FINALE
A6-0497/2007

10.12.2007

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i
diritti aeroportuali
(COM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Ulrich Stockmann

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
maggioranza dei voti espressi
- **I Procedura di cooperazione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- **II Procedura di cooperazione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- *** Parere conforme
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- ***I Procedura di codecisione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- ***II Procedura di codecisione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- ***III Procedura di codecisione (terza lettura)
maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

Emendamenti a un testo legislativo

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in ***corsivo grassetto***. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

INDICE

Pagina

ç

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i diritti aeroportuali
(COM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2006)0820),
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e l'articolo 80, paragrafo 2, del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0056/2007),
 - visto l'articolo 51 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e i pareri della commissione per i problemi economici e monetari e della commissione per lo sviluppo regionale (A6-0497/2007),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Testo della Commissione

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1
Considerando 1

(1) La funzione principale e l'attività commerciale degli aeroporti consiste nell'assicurare il compimento di tutte le operazioni relative agli aeromobili dal momento dell'atterraggio al momento del decollo, ai passeggeri e alle merci, in modo da consentire ai vettori aerei di fornire i propri servizi di trasporto aereo. A tal fine, gli aeroporti mettono a disposizione una serie di infrastrutture e di servizi connessi all'esercizio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci,

(1) La funzione principale e l'attività commerciale degli aeroporti consiste nell'assicurare il compimento di tutte le operazioni relative agli aeromobili dal momento dell'atterraggio al momento del decollo, ai passeggeri e alle merci, in modo da consentire ai vettori aerei di fornire i propri servizi di trasporto aereo. A tal fine, gli aeroporti mettono a disposizione una serie di infrastrutture e di servizi connessi all'esercizio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci,

il cui costo viene in genere recuperato mediante la riscossione di diritti aeroportuali.

il cui costo viene in genere recuperato mediante la riscossione di diritti aeroportuali. ***Le strutture e i servizi per i quali sono applicati diritti devono essere forniti in modo da tenere conto dell'efficienza dei costi.***

Motivazione

Gli aeroporti dovrebbero essere obbligati a fornire i loro servizi prestando la debita attenzione all'efficienza dei costi.

Emendamento 2
Considerando 6

(6) In ciascuno Stato membro deve essere istituita un'autorità regolatrice indipendente, capace di garantire l'imparzialità delle sue decisioni e la corretta ed efficace applicazione della presente direttiva. Detta autorità deve disporre di tutte le risorse necessarie in personale, competenze tecniche e mezzi finanziari per l'esercizio delle proprie funzioni.

(6) In ciascuno Stato membro deve essere ***designata o*** istituita un'***unica*** autorità regolatrice indipendente, capace di garantire l'imparzialità delle sue decisioni e la corretta ed efficace applicazione della presente direttiva. Detta autorità deve disporre di tutte le risorse necessarie in personale, competenze tecniche e mezzi finanziari per l'esercizio delle proprie funzioni, ***in modo da garantire che gli aeroporti forniscano i propri servizi e le proprie strutture in maniera efficiente ed economica.***

Motivazione

Tale autorità deve essere istituita per vigilare sulle pratiche economiche, sociali, commerciali e finanziarie degli aeroporti. È necessario cercare di equiparare gli interessi delle compagnie aeree, degli aeroporti, dei passeggeri e degli spedizionieri, eliminando le distorsioni della concorrenza e creando condizioni veramente paritarie. L'autorità regolatrice dovrebbe poter agire a seguito di una richiesta d'intervento di una delle parti, e non deve delegare nessuno dei suoi poteri ad autorità inferiori, poiché ciò comprometterebbe la sua responsabilità e la sua autorità. Essa dovrebbe essere realmente indipendente da tutte le parti interessate: se non è così, allora deve essere istituito anche un organo d'appello nazionale.

L'emendamento è inteso a conformare il considerando all'articolo 10, paragrafo 1. L'autorità regolatrice indipendente deve essere designata, nella misura del possibile, onde evitare un ulteriore incremento della burocrazia negli Stati membri.

Emendamento 3
Considerando 9

(9) In considerazione del diffondersi dei vettori aerei che forniscono servizi a basso costo, gli aeroporti serviti da questi vettori devono essere in grado di applicare diritti corrispondenti alle infrastrutture e/o ai servizi messi a loro disposizione, in quanto i vettori aerei hanno un interesse legittimo a esigere da un aeroporto servizi commisurati al rapporto prezzo/qualità. Occorre tuttavia che l'accesso a questo livello **ridotto** di infrastrutture o servizi sia aperto a tutti i vettori aerei che desiderino ricorrervi su base non discriminatoria. Quando la domanda superi l'offerta, l'accesso deve essere determinato in base a criteri obiettivi e non discriminatori la cui definizione incombe al gestore aeroportuale.

(9) In considerazione del diffondersi dei vettori aerei che forniscono servizi a basso costo, gli aeroporti serviti da questi vettori devono essere in grado di applicare diritti corrispondenti alle infrastrutture e/o ai servizi messi a loro disposizione, in quanto i vettori aerei hanno un interesse legittimo a esigere da un aeroporto servizi commisurati al rapporto prezzo/qualità. Occorre tuttavia che l'accesso a questo **diverso** livello di infrastrutture o servizi sia aperto a tutti i vettori aerei che desiderino ricorrervi su base non discriminatoria. Quando la domanda superi l'offerta, l'accesso deve essere determinato in base a criteri obiettivi e non discriminatori la cui definizione incombe al gestore aeroportuale. ***Le eventuali differenziazioni e/o gli aumenti dei diritti devono essere trasparenti, oggettivi e basati su criteri chiari. Le differenziazioni potranno essere considerate un incentivo per aprire nuove rotte e quindi sostenere lo sviluppo regionale nelle regioni che presentano svantaggi geografici e naturali, comprese le regioni ultraperiferiche.***

Motivazione

Non si tratta necessariamente di un costo "ridotto", che potrebbe essere più elevato, per cui il termine "diverso" sembra più appropriato.

L'emendamento ha lo scopo di chiarire le condizioni per la differenziazione.

Emendamento 4 Considerando 10

(10) Poiché nella Comunità esistono metodi diversi per la fissazione e la riscossione dei diritti per le operazioni di sicurezza, negli aeroporti comunitari nei quali i diritti aeroportuali comprendono anche il costo di tale operazioni è necessario armonizzare la base di calcolo dei diritti. Negli aeroporti in questione il diritto corrispondente deve essere commisurato al costo delle operazioni

(10) Poiché nella Comunità esistono metodi diversi per la fissazione e la riscossione dei diritti per le operazioni di sicurezza, negli aeroporti comunitari nei quali i diritti aeroportuali comprendono anche il costo di tale operazioni è necessario armonizzare la base di calcolo dei diritti. Negli aeroporti in questione il diritto corrispondente deve essere commisurato al costo **reale** delle

di sicurezza, tenendo conto di eventuali interventi del settore pubblico nel finanziamento di tali operazioni.

operazioni di sicurezza, **con un'attenta gestione** di eventuali interventi del settore pubblico **e di aiuti statali concessi per far fronte a** tali operazioni, **e il servizio dovrebbe essere prestato a prezzo di costo, senza quindi comportare profitti. Il gettito ottenuto dai diritti aeroportuali introdotti per coprire i costi della sicurezza deve essere utilizzato esclusivamente per attuare misure di sicurezza.**

Motivazione

La formulazione risulta così più precisa. Gli aiuti statali o altre forme di finanziamento pubblico non devono determinare un aumento dei diritti aeroportuali.

I diritti per le operazioni di sicurezza non possono superare il costo reale di dette operazioni.

Per garantire la sicurezza dei passeggeri e della necessaria infrastruttura aeroportuale, sono necessari investimenti i cui costi saranno recuperati mediante le tasse aeroportuali.

Emendamento 30 Considerando 11

(11) Gli utenti degli aeroporti devono avere diritto interventi del settore pubblico ad un livello **minimo** di servizio a fronte dei diritti che pagano. Per garantire questa corrispondenza, il livello dei servizi deve essere soggetto alla conclusione di un accordo, a intervalli regolari, tra i gestori dell'aeroporto in questione e le associazioni rappresentative dei suoi utenti.

(11) Gli utenti degli aeroporti devono avere diritto ad un **certo** livello di servizio a fronte dei diritti che pagano. Per garantire questa corrispondenza, il livello dei servizi deve essere soggetto alla conclusione di un accordo, a intervalli regolari, tra i gestori dell'aeroporto in questione e le associazioni rappresentative dei suoi utenti.

Motivazione

Per la fissazione del livello di servizio non ci si dovrebbe prefiggere unicamente un livello minimo.

Emendamento 6 Articolo 1, paragrafo 1

1. La presente direttiva detta principi comuni per la riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti della Comunità.

1. La presente direttiva detta principi comuni per la riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti della Comunità. **Resta impregiudicata la facoltà dei gestori**

aeroportuali di optare per il sistema della cassa unica ("single till") o della cassa doppia ("dual till") oppure per un sistema misto.

Motivazione

Nell'Unione europea, dati i diversi modelli commerciali, esistono diversi metodi per il calcolo dei diritti. In base al principio di sussidiarietà, la scelta del modello nonché il metodo di calcolo restano responsabilità del gestore aeroportuale.

Emendamento 7

Articolo 1, paragrafo 2, comma 1

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del Trattato e aperto al traffico commerciale il cui volume di traffico annuale supera la soglia di **un milione** di movimenti passeggeri **o di 25 000 tonnellate di merci**.

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del Trattato e aperto al traffico commerciale, il cui volume di traffico annuale supera la soglia di **5 milioni** di movimenti passeggeri **oppure del 15% di movimenti passeggeri dello Stato membro in cui sono situati**. **Se risulta necessario, gli Stati membri possono, dopo un'accurata indagine delle autorità nazionali preposte alla concorrenza, applicare la presente direttiva anche ad altri aeroporti.**

Motivazione

Zweck der vorliegenden Richtlinie ist es, den eventuellen Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung von Flughäfen zu unterbinden. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass insbesondere an den kleineren Flughäfen ein solches Missbrauchsrisiko nicht gegeben ist. Vor diesem Hintergrund stellt die von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Schwelle für den Anwendungsbereich von 1 Million Fluggastbewegungen oder mehr als 25.000 Tonnen Luftfrachtaufkommen keinen sinnvollen Indikator für das Vorhandensein von Marktmacht dar. Entsprechend der Kategorisierung durch die Europäische Kommission in den "Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen" vom September 2005 sollte diese Richtlinie lediglich auf Flughäfen mit mehr als 5 Mio. jährlichen Fluggastbewegungen Anwendung finden, d.h. auf Flughäfen der Kategorie B („nationale Flughäfen“ mit 5 bis 10 Mio. Passagieren jährlich) und der Kategorie A („große Gemeinschaftsflughäfen“ mit über 10 Mio. Passagieren jährlich) sowie auf alle Flughäfen mit mindestens 15% der Fluggastbewegungen ihres Mitgliedstaates, so dass eine EU-weite Anwendung der Richtlinie sichergestellt ist. Ebenso sollten Flughafennetzwerke und alle in Flughafennetzwerken organisierten Flughäfen unter den Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie fallen.

La presente direttiva deve essere applicata a tutti gli aeroporti che esercitano un certo potere sul mercato: l'applicazione della direttiva deve pertanto poter essere ampliata sulla base delle indagini delle autorità preposte alla concorrenza.

Emendamento 8

Articolo 1, paragrafo 2, comma 1 bis (nuovo)

Gli Stati membri pubblicano un elenco degli aeroporti situati nel rispettivo territorio che rientrano nel campo d'applicazione della presente direttiva. Tale elenco è basato sui dati di EUROSTAT ed è aggiornato annualmente.

Motivazione

Vanno inclusi nel campo d'applicazione della presente direttiva soltanto gli aeroporti che possiedono o che sono in grado di acquisire una posizione dominante.

Emendamento 9

Articolo 1, paragrafo 2, comma 1 ter (nuovo)

La presente direttiva è applicabile inoltre alle reti di aeroporti e a tutti gli aeroporti organizzati in rete in ogni territorio soggetto alle disposizioni del trattato CE.

Motivazione

Zweck der vorliegenden Richtlinie ist es, den eventuellen Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung von Flughäfen zu unterbinden. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass insbesondere an den kleineren Flughäfen ein solches Missbrauchsrisiko nicht gegeben ist. Vor diesem Hintergrund stellt die von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Schwelle für den Anwendungsbereich von 1 Million Fluggastbewegungen oder mehr als 25.000 Tonnen Luftfrachtaufkommen keinen sinnvollen Indikator für das Vorhandensein von Marktmacht dar. Entsprechend der Kategorisierung durch die Europäische Kommission in den "Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen" vom September 2005 sollte diese Richtlinie lediglich auf Flughäfen mit mehr als 5 Mio. jährlichen Fluggastbewegungen Anwendung finden, d.h. auf Flughäfen der Kategorie B („nationale Flughäfen“ mit 5 bis 10 Mio. Passagieren jährlich) und der Kategorie A („große Gemeinschaftsflughäfen“ mit über 10 Mio. Passagieren jährlich) sowie auf alle Flughäfen mit mindestens 15% der Fluggastbewegungen ihres Mitgliedstaates, so dass eine EU-weite Anwendung der Richtlinie sichergestellt ist. Ebenso sollten Flughafennetzwerke und alle in Flughafennetzwerken organisierten Flughäfen unter den Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie fallen.

Emendamento 10
Articolo 1, paragrafo 2, comma 2

La presente direttiva non si applica né ai diritti riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta e terminale ai sensi del regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, che istituisce il sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea, né ai diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato della direttiva 96/67/CE del Consiglio relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità

La presente direttiva non si applica né ai diritti riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta e terminale ai sensi del regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, che istituisce il sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea, né ai diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato della direttiva 96/67/CE del Consiglio relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, ***né ai diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo, a norma del regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo¹.***

¹ G U L 204 del 26.7.2006, pag. 1.

Motivazione

In analogia con il regolamento (CE) n. 1794/2006 e con la direttiva 96/67/CE, anche la questione disciplinata dal regolamento (CE) n. 1107/2006 dovrebbe essere esclusa dal campo d'applicazione della presente normativa.

Emendamento 11
Articolo 2, lettera (b)

(b) gestore aeroportuale, il soggetto al quale le disposizioni legislative o regolamentari nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e di controllare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti interessati;

(b) gestore aeroportuale, il soggetto al quale le disposizioni legislative o regolamentari nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali ***o della rete di aeroporti*** e di coordinare e di controllare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti ***o nella rete di***

aeroporti interessati;

Motivazione

Formulazione più precisa.

Emendamento 12
Articolo 2, lettera (d)

(d) diritti aeroportuali, i prelievi effettuati a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto e/o dai passeggeri **a copertura totale o parziale del costo** delle infrastrutture e dei servizi che sono forniti esclusivamente dal gestore aeroportuale e che sono connessi all'atterraggio, alla partenza, all'illuminazione e al parcheggio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci;

(d) diritti aeroportuali, i prelievi effettuati a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto e/o dai passeggeri **per l'utilizzazione** delle infrastrutture e dei servizi che sono forniti esclusivamente dal gestore aeroportuale e che sono connessi all'atterraggio, alla partenza, all'illuminazione e al parcheggio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci;

Motivazione

La definizione di "diritti aeroportuali" ai fini della direttiva non dovrebbe comprendere il riferimento a fattori che determinano l'ammontare dei diritti aeroportuali.

Emendamento 13
Articolo 2, lettera (e)

(e) diritti per le misure di sicurezza, i prelievi specificamente diretti a coprire in tutto o in parte il costo delle operazioni di sicurezza finalizzate a proteggere l'aviazione civile contro atti di interferenza illecita.

(e) diritti per le misure di sicurezza, i prelievi specificamente diretti a coprire in tutto o in parte il costo delle operazioni **minime** di sicurezza finalizzate a proteggere l'aviazione civile contro atti di interferenza illecita, **stabiliti a norma del regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 2002 che istituisce norme comuni nel settore della sicurezza dell'aviazione¹.**

¹ *GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1.*

Motivazione

A fini di chiarezza.

Emendamento 14
Articolo 2, lettera (e bis) (nuova)

(e bis) rete di aeroporti, un insieme di aeroporti situati in uno Stato membro che sono amministrati da un gestore aeroportuale designato dall'autorità nazionale competente.

Motivazione

In alcuni Stati membri dell'UE (Spagna, Portogallo, Grecia, Svezia e Finlandia) il trasporto aereo è organizzato attraverso consorzi di aeroporti, per meglio adeguarlo alle specificità geografiche e per consentire a tutti i cittadini e a tutte le imprese l'accesso al trasporto aereo. Si deve tenere adeguatamente conto di questa peculiarità.

Emendamento 15
Articolo 3, comma 1 bis (nuovo)

La presente disposizione non pregiudica l'introduzione di modulazioni dei diritti per motivi d'interesse generale obiettivi e trasparenti.

Motivazione

È opportuno autorizzare gli Stati membri ad applicare regimi di modulazione dei diritti, in particolare per motivi connessi alla protezione dell'ambiente (imposta sull'inquinamento acustico, regolamentazione del traffico) o all'aspetto del territorio.

Emendamento 16
Articolo 3 bis (nuovo)

Articolo 3 bis

Aeroporti in rete

Per garantire l'accesso agli aeroporti in una rete di aeroporti ad un costo commisurato al numero di passeggeri, gli Stati membri possono consentire ai gestori delle reti di aeroporti di introdurre un sistema uniforme e trasparente di diritti aeroportuali per tutti gli aeroporti appartenenti alla rete. Il permesso può essere concesso purché non si creino distorsioni della concorrenza tra gli

aeroporti di diversi Stati membri, ad esempio dal punto di vista del turismo. In caso di controversia, il ricorrente può appellarsi alla Commissione sulla base delle pertinenti disposizioni comunitarie in materia di concorrenza.

Motivazione

Gli aeroporti che non sono distanti e sono situati in aree di particolare importanza per il turismo sono in concorrenza tra loro: modifiche ai diritti aeroportuali e le ripercussioni della direttiva possono notevolmente influenzare il loro traffico e la concorrenza che ne deriva.

Emendamento 17
Articolo 4, paragrafo 1

1. Gli Stati membri provvedono affinché, in ciascun aeroporto, sia istituita una procedura di consultazione obbligatoria *e regolare* tra il gestore aeroportuale e gli utenti o i rappresentanti degli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali e all'ammontare di questi diritti. *Detta consultazione ha luogo almeno una volta all'anno.*

1. Gli Stati membri provvedono affinché, in ciascun aeroporto *cui si applica la presente direttiva*, sia istituita una procedura di consultazione obbligatoria *tra* il gestore aeroportuale e gli utenti o i rappresentanti degli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali e all'ammontare di questi diritti, *compreso il livello della qualità dei servizi che il gestore aeroportuale deve prestare in cambio dei diritti aeroportuali. Gli Stati membri provvedono affinché tale consultazione si svolga prima che i gestori aeroportuali o gli utenti dell'aeroporto intendano introdurre o apportare modifiche significative alla struttura o all'ammontare dei diritti aeroportuali. Qualora esista un accordo pluriennale tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto o i rappresentanti degli utenti dell'aeroporto, la consultazione si svolge conformemente alle disposizioni di detto accordo.*

Motivazione

La consultazione è necessaria solo quando sono previste variazioni.

Emendamento 18
Articolo 4, paragrafo 2

2. Gli Stati membri provvedono affinché, nella misura del possibile, le modifiche apportate al sistema dei diritti aeroportuali o all'ammontare di tali diritti siano effettuate con l'accordo dell'operatore aeroportuale da un lato e degli utenti degli aeroporti dall'altro. A tal fine, l'operatore aeroportuale sottopone agli utenti dell'aeroporto ogni proposta di modifica del sistema dei diritti o del loro ammontare al più tardi **4 mesi** prima della sua entrata in vigore, motivandone le ragioni. A richiesta di un utente dell'aeroporto, il gestore aeroportuale organizza consultazioni sulle modifiche proposte con gli utenti degli aeroporti e tiene conto della posizione da questi espressa prima di prendere una decisione definitiva. Il gestore aeroportuale pubblica la sua decisione definitiva **al più tardi 2 mesi** prima della sua entrata in vigore. Il gestore dell'aeroporto motiva la propria decisione in relazione alle posizioni espresse dagli utenti, nell'ipotesi in cui sulle modifiche proposte non sia intervenuto alcun accordo tra il gestore e gli utenti.

2. Gli Stati membri provvedono affinché, nella misura del possibile, le modifiche apportate al sistema dei diritti aeroportuali o all'ammontare di tali diritti siano effettuate con l'accordo dell'operatore aeroportuale da un lato e degli utenti degli aeroporti dall'altro. A tal fine, l'operatore aeroportuale sottopone agli utenti dell'aeroporto ogni proposta di modifica del sistema dei diritti o del loro ammontare al più tardi **6 mesi** prima della sua entrata in vigore, motivandone le ragioni. A richiesta di un utente dell'aeroporto, il gestore aeroportuale organizza consultazioni sulle modifiche proposte con gli utenti degli aeroporti e tiene conto della posizione da questi espressa prima di prendere una decisione definitiva. Il gestore aeroportuale pubblica la sua decisione definitiva **entro un ragionevole lasso di tempo** prima della sua entrata in vigore. Il gestore dell'aeroporto motiva la propria decisione in relazione alle posizioni espresse dagli utenti, nell'ipotesi in cui sulle modifiche proposte non sia intervenuto alcun accordo tra il gestore e gli utenti.

Motivazione

Coerenza con il principio ICAO (Doc. 9082/7): "entro un ragionevole lasso di tempo".

Emendamento 19
Articolo 4, paragrafo 3

3. Gli Stati membri provvedono affinché, in caso di disaccordo su una decisione inerente i diritti aeroportuali, **ciascuna delle due parti possa** rivolgersi all'autorità di regolazione indipendente, la quale esaminerà le motivazioni che corredano la proposta di modifica del sistema dei diritti o del loro ammontare.

3. Gli Stati membri provvedono affinché, in caso di disaccordo **definitivo** su una decisione inerente i diritti aeroportuali, il **gestore aeroportuale o gli utenti dell'aeroporto, purché rappresentino almeno due compagnie aeree indipendenti l'una dall'altra o, come minimo, il 10% del traffico aereo o dei movimenti annuali di passeggeri nell'aeroporto in considerazione, possano** rivolgersi all'autorità di regolazione indipendente, la

quale esaminerà le motivazioni che corredano la proposta di modifica del sistema dei diritti o del loro ammontare.

L'autorità di regolazione indipendente, designata o stabilita ai sensi dell'articolo 10:

i) stabilisce la procedura per appianare i disaccordi tra gestore aeroportuale e utenti dell'aeroporto o i loro rappresentanti sulle modifiche della struttura o dell'ammontare dei diritti, compresi i diritti relativi alla qualità dei servizi;

ii) definisce le condizioni in base può essere adita per appianare un disaccordo;

iii) fissa i criteri rispetto ai quali è valutato il disaccordo.

Tali condizioni e criteri devono essere non discriminatori, trasparenti e in linea con i principi del diritto della concorrenza e la presente direttiva.

L'esame della modifica del sistema dei diritti o del loro ammontare non produce effetti sospensivi.

Motivazione

Si accoglie l'emendamento 5 del relatore e la sua motivazione, aggiungendo soltanto che il disaccordo sulla decisione relativa ai diritti aeroportuali che richieda l'intervento di autorità di regolazione indipendenti deve essere definitivo, cioè dopo esaurimento di tutti i meccanismi di conciliazione tra le parti previsti nella legislazione applicabile.

Emendamento 20

Articolo 4, paragrafo 3 bis (nuovo)

3 bis. L'utente deve fornire una prova incontrovertibile del fatto che l'aeroporto in questione abbia adottato misure che violano il diritto comunitario della concorrenza.

Motivazione

Permettere che gli aeroporti e i vettori aerei possano godere del diritto illimitato a rivolgersi all'autorità di regolazione indipendente nel caso di disaccordi contribuirebbe ad aumentare

un comportamento antagonista e ridurrebbe gli incentivi a negoziare accordi commerciali normali.

E' necessario chiarire che l'applicazione dei diritti non sarà ritardata o sospesa nell'attesa dei risultati della composizione di una controversia. Deve esservi una prova incontrovertibile che i prezzi siano sostanzialmente superiori ai costi o che i profitti siano sostanzialmente superiori ai livelli di concorrenza.

Emendamento 21
Articolo 4, paragrafo 3 ter (nuovo)

3 ter. Ciò non pregiudica le procedure esistenti per la soluzione delle controversie o di ricorso legale.

Motivazione

Permettere che gli aeroporti e i vettori aerei possano godere del diritto illimitato a rivolgersi all'autorità di regolazione indipendente nel caso di disaccordi contribuirebbe ad aumentare un comportamento antagonista e ridurrebbe gli incentivi a negoziare accordi commerciali normali.

E' necessario chiarire che l'applicazione dei diritti non sarà ritardata o sospesa nell'attesa dei risultati della composizione di una controversia. Deve esservi una prova incontrovertibile che i prezzi siano sostanzialmente superiori ai costi o che i profitti siano sostanzialmente superiori ai livelli di concorrenza.

Emendamento 22
Articolo 5, paragrafo 1, lettera (b)

(b) il metodo di calcolo dei diritti;

(b) la metodologia utilizzata per determinare i diritti, specificando se è stato utilizzato il sistema "single till" ("cassa unica") o quello "dual till" ("cassa doppia"), oppure un sistema misto;

Motivazione

E' troppo semplicistico dare per scontato che i diritti siano calcolati utilizzando metodi predeterminati di calcolo. Gli aeroporti dovrebbero avere la capacità di effettuare adeguamenti sulla base della pressione del mercato e della concorrenza.

Il modello societario scelto dal gestore aeroportuale ha conseguenze dirette sul metodo applicato per il calcolo dei diritti e quindi, per ragioni di trasparenza, va reso noto.

Emendamento 23
Articolo 5, paragrafo 1, lettera (c)

(c) la struttura globale dei costi dell'aeroporto;

(c) la struttura globale dei costi dell'aeroporto **relativamente agli impianti e ai servizi che i diritti aeroportuali sono intesi a coprire, purché sia rilevante per il calcolo dei diritti aeroportuali e sia obbligatorio esporla nella relazione annuale di gestione;**

Motivazione

La struttura dei costi dovrebbe essere più precisamente riferita ai costi in materia di impianti e servizi connessi con l'atterraggio, il decollo, l'illuminazione e il parcheggio degli aeromobili nonché il trattamento di passeggeri e merci.

La struttura globale dei costi dell'aeroporto è illustrata nelle relazioni annuali di gestione. È tuttavia necessario specificare la struttura dei costi qualora, in base al modello societario, se ne tenga conto per il calcolo dei diritti aeroportuali.

Emendamento 24
Articolo 5, paragrafo 1, lettera (d bis) (nuova)

(d bis) gli introiti degli aeroporti provenienti dagli aiuti, dalle sovvenzioni e da altro sostegno monetario dello stato in relazione agli introiti provenienti dai diritti;

Motivazione

Una vera trasparenza dovrebbe indicare gli introiti provenienti dagli aiuti e da altre forme di sovvenzioni o sostegno ufficiale dello stato.

Emendamento 25
Articolo 5, paragrafo 1, lettera (d ter) (nuova)

(d ter) l'aiuto statale e regionale concesso all'aeroporto e l'ammontare delle risorse provenienti dal finanziamento centrale in relazione agli obblighi di servizio pubblico;

Motivazione

Almeno una volta all'anno, i gestori aeroportuali devono fornire agli utenti dell'aeroporto informazioni sugli elementi che serviranno come base per la determinazione dell'ammontare

di tutti i diritti riscossi nell'aeroporto. A fini di trasparenza, tali informazioni devono comprendere l'ammontare dell'aiuto statale e regionale concesso agli aeroporti e l'ammontare delle risorse provenienti dal finanziamento centrale in relazione agli obblighi di servizio pubblico.

Emendamento 26

Articolo 5, paragrafo 1, lettera (f)

(f) le previsioni riguardanti la situazione dell'aeroporto per quanto attiene **ai diritti**, all'evoluzione del traffico, nonché **agli** investimenti previsti;

(f) le previsioni riguardanti la situazione dell'aeroporto per quanto attiene all'evoluzione del traffico nonché **ai grandi** investimenti previsti;

Motivazione

Dichiarare i futuri diritti equivarrebbe ad una "segnalazione delle tariffe" e potrebbe essere anticompetitivo in quanto potrebbe incoraggiare un comportamento simile ai cartelli. Il livello dei diritti è definito previa consultazione fra le parti e le previsioni non sono disponibili. Gli aeroporti che funzionano in un ambiente regolamentare non possono prevedere l'ammontare dei diritti.

Emendamento 27

Articolo 5, paragrafo 1, lettera (h)

(h) **la redditività degli investimenti** con riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto e sulla qualità **dei servizi prestati**.

(h) **i risultati attesi dai grandi investimenti proposti** con riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto e sulla qualità **del servizio**.

Motivazione

Il termine produttività può essere interpretato in molti modi diversi.

Emendamento 28

Articolo 5, paragrafo 2, alinea

2. Gli Stati membri provvedono affinché gli utenti degli aeroporti comunichino **periodicamente** al gestore aeroportuale informazioni riguardanti, in particolare:

2. Gli Stati membri provvedono affinché gli utenti degli aeroporti, **quando sono previste modifiche dell'ammontare dei diritti aeroportuali o della loro regolamentazione ovvero l'introduzione di nuovi diritti**, comunichino al gestore aeroportuale informazioni riguardanti, in particolare:

Motivazione

La trasmissione di informazioni è rilevante soltanto in caso di modifiche o di introduzione di diritti.

L'emendamento sostituisce l'emendamento 10 del progetto di relazione.

Emendamento 29
Articolo 5, paragrafo 3

3. Le informazioni comunicate ai sensi **del presente articolo** sono considerate e trattate alla stregua di informazioni riservate.

3. Le informazioni comunicate ai sensi **dei paragrafi 1 e 2** sono considerate e trattate alla stregua di informazioni riservate. **Esse sono soggette alla normativa nazionale concernente la riservatezza dei dati. Nel caso particolare di aeroporti quotati in borsa, devono essere rispettate le normative di borsa.**

Motivazione

Con il presente emendamento si intende garantire la coerenza con il paragrafo 3 bis (nuovo), che introduce l'esigenza di trasparenza tra gli utenti degli aeroporti e i clienti del trasporto aereo.

La riservatezza dei dati deve essere garantita dalla normativa nazionale. Si deve inoltre tener conto delle disposizioni speciali riguardanti gli aeroporti quotati in borsa.

L'emendamento sostituisce l'emendamento 11 del progetto di relazione.

Emendamento 30
Articolo 5, paragrafo 3 bis (nuovo)

3 bis. L'autorità di regolazione indipendente ha accesso, nel quadro di opportune norme di riservatezza, a tutti gli elementi di cui necessita per espletare la propria attività.

Motivazione

È importante che le norme relative alla trasparenza siano applicate anche per quanto concerne l'accesso dell'autorità indipendente alle informazioni.

Emendamento 31
Articolo 6

Gli Stati membri provvedono affinché il gestore aeroportuale consulti gli utenti dell'aeroporto prima che siano finalizzati i programmi relativi ai nuovi progetti di infrastruttura.

Gli Stati membri provvedono affinché il gestore aeroportuale consulti gli utenti dell'aeroporto prima che siano finalizzati i programmi relativi ai nuovi progetti di infrastruttura. ***Al massimo cinque anni prima che l'investimento diventi operativo, il gestore aeroportuale può dichiarare i propri interessi mediante prefinanziamento una volta fissati i diritti.***

Motivazione

Il prefinanziamento è fondamentale per lo sviluppo di nuove infrastrutture. Al fine di ottenerlo, sono inevitabili improvvisi e sostanziali aumenti dei diritti. Tuttavia, al fine di proteggere gli interessi dei vettori aerei, il prefinanziamento può iniziare solo dopo che il gestore aeroportuale abbia informato gli utenti dell'aeroporto in merito alla finalizzazione dei nuovi progetti di investimenti infrastrutturali e non più di cinque anni prima che l'investimento diventi operativo.

Emendamento 32 Articolo 6 bis (nuovo)

Il gestore aeroportuale può prefinanziare nuovi progetti di infrastruttura mediante un congruo aumento dei diritti aeroportuali, a condizione che:

- a) gli utenti ricevano informazioni trasparenti sull'entità e la durata dell'aumento di tali diritti;***
- b) tutte le entrate aggiuntive servano unicamente alla creazione dell'infrastruttura concordata;***
- c) siano state concesse tutte le necessarie autorizzazioni amministrative.***

Motivazione

Poiché possono insorgere conflitti d'interesse, è opportuno evitare che i "veto" degli utenti rendano impossibile un prefinanziamento. Pertanto essi dovrebbero essere semplicemente informati, sempre però in modo trasparente.

Emendamento 33 Articolo 7, paragrafo 1

1. Per garantire il buon funzionamento di un aeroporto, gli Stati membri provvedono affinché il gestore aeroportuale e l'associazione o le associazioni degli utenti aeroportuali nell'aeroporto considerato procedano a negoziati allo scopo di concludere **un accordo sul livello** di servizio con riguardo alla qualità dei servizi prestati nel terminale o nei terminali dell'aeroporto e all'esattezza e all'opportunità delle informazioni fornite dagli utenti degli aeroporti sui loro progetti di attività ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, al fine di consentire all'aeroporto di adempiere ai propri obblighi. Tale accordo è concluso almeno una volta ogni due anni ed è notificato all'autorità regolatrice indipendente di ciascuno Stato membro.

1. Per garantire il buon funzionamento di un aeroporto, gli Stati membri provvedono affinché il gestore aeroportuale e l'associazione o le associazioni degli utenti aeroportuali nell'aeroporto considerato procedano a negoziati allo scopo di concludere **accordi sui vari livelli** di servizio, **conformemente alle disposizioni sulle differenziazioni dei diritti contenute all'articolo 8**, con riguardo alla qualità dei servizi prestati nel terminale o nei terminali dell'aeroporto e all'esattezza e all'opportunità delle informazioni fornite dagli utenti degli aeroporti sui loro progetti di attività ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, al fine di consentire all'aeroporto di adempiere ai propri obblighi. Tale accordo è concluso almeno una volta ogni due anni ed è notificato all'autorità regolatrice indipendente di ciascuno Stato membro.

Motivazione

Data la possibilità di una differenziazione dei diritti (si veda l'articolo 8 della proposta di direttiva) è necessario concludere accordi distinti sui rispettivi livelli di servizio.

Emendamento 34
Articolo 8, titolo

Differenziazione dei diritti

Differenze nei diritti

Motivazione

E' necessario adottare misure per garantire che gli aeroporti non effettuino discriminazioni tra singoli vettori aerei, garantendo un trattamento preferenziale e concludendo, con le singole linee aeree, accordi e contratti che prevedono deroghe, nonché per garantire che i vettori aerei non possano ottenere volumi più ampi di servizi, assicurandosi vantaggi e concessioni commerciali in modo non aperto e trasparente, che escluda gli altri e non sia aperto agli altri, e concludendo contratti individuali e non pubblici.

Emendamento 35
Articolo 8, paragrafo 1

1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale di variare la qualità e

1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale di variare la qualità e

l'estensione di particolari servizi, terminali o parti dei terminali degli aeroporti, allo scopo di fornire servizi personalizzati ovvero un terminale o una parte di terminale specializzato. L'ammontare dei diritti aeroportuali può essere differenziato in funzione della qualità e dell'estensione di tali servizi.

l'estensione di particolari servizi, terminali o parti dei terminali degli aeroporti, allo scopo di fornire servizi personalizzati ovvero un terminale o una parte di terminale specializzato. L'ammontare dei diritti aeroportuali può essere differenziato in funzione della qualità e dell'estensione di tali servizi, **ma può anche essere differenziato in base alla performance ambientale, all'inquinamento sonoro o ad altri elementi di interesse pubblico, a condizione che sia fissato sulla base di criteri pertinenti, obiettivi e trasparenti.**

Gli Stati membri provvedono inoltre affinché gli aeroporti riscuotano lo stesso diritto per lo stesso servizio. Il gestore aeroportuale può accordare agli utenti dell'aeroporto concessioni sui diritti in funzione della qualità di un servizio utilizzato, a patto che la concessione in questione sia disponibile per tutti gli utenti dell'aeroporto in base a condizioni pubblicizzate, trasparenti e oggettive. Il gestore può accordare una concessione agli utenti che aprono nuove rotte, a patto che la concessione sia anch'essa garantita in modo pubblico e non discriminatorio e sia resa disponibile a tutti gli utenti dell'aeroporto nello stesso modo, in conformità del diritto comunitario in materia di concorrenza.

Motivazione

Gli aeroporti devono anche essere in grado di differenziare i diritti aeroportuali in funzione di fattori come la performance ambientale, l'inquinamento acustico o altri elementi di interesse pubblico, in modo da fare un uso ottimale della capacità disponibile.

E' necessario adottare misure per garantire che gli aeroporti non effettuino discriminazioni tra singoli vettori aerei, garantendo un trattamento preferenziale e concludendo, con le singole linee aeree, accordi e contratti che prevedono deroghe, nonché per garantire che i vettori aerei non possano ottenere volumi più ampi di servizi, assicurandosi vantaggi e concessioni commerciali in modo non aperto e trasparente, che escluda gli altri e non sia aperto agli altri, e concludendo contratti individuali e non pubblici.

Emendamento 36
Articolo 8, paragrafo 2

2. Gli Stati membri *provvedono affinché ogni utente di aeroporto che desidera utilizzare i servizi personalizzati o il terminale o la parte del terminale specializzato, abbia accesso a questi servizi e a questo terminale o parte del terminale.*

2. Gli Stati membri *adottano le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale di variare la qualità e la portata di particolari servizi, terminali o parti dei terminali degli aeroporti, allo scopo di fornire servizi personalizzati ovvero un terminale o una parte di terminale dedicato. L'ammontare dei diritti aeroportuali può essere differenziato in funzione della qualità e della portata di tali servizi.*

Qualora il numero degli utenti che desiderano avere accesso ai servizi personalizzati e/o a un terminale o parte di terminale specializzato ecceda il numero di utenti che è possibile accogliere a causa di vincoli di capacità, l'accesso è determinato in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

Motivazione

E' necessario adottare misure per garantire che gli aeroporti non effettuino discriminazioni tra singoli vettori aerei, garantendo un trattamento preferenziale e concludendo, con le singole linee aeree, accordi e contratti che prevedono deroghe, nonché per garantire che i vettori aerei non possano ottenere volumi più ampi di servizi, assicurandosi vantaggi e concessioni commerciali in modo non aperto e trasparente, che escluda gli altri e non sia aperto agli altri, e concludendo contratti individuali e non pubblici.

Emendamento 37
Articolo 9, alinea

I diritti riscossi per la sicurezza sono utilizzati esclusivamente per coprire i costi relativi allo svolgimento delle operazioni di sicurezza. Questi costi sono determinati utilizzando i principi contabili e di valutazione generalmente riconosciuti in ciascuno Stato membro. Tuttavia, gli Stati membri provvedono affinché siano presi in particolare considerazione:

I diritti riscossi per la sicurezza sono utilizzati esclusivamente per coprire i costi relativi allo svolgimento delle operazioni di sicurezza **e non possono superare tali costi. Non è consentito realizzare profitti con i diritti di sicurezza.** Questi costi sono determinati utilizzando i principi **dell'efficienza economica e operativa nonché dei principi** contabili e di valutazione generalmente riconosciuti in ciascuno Stato membro. **Gli Stati membri garantiscono che i costi siano ripartiti in**

modo equo tra i diversi gruppi di utenti nei rispettivi aeroporti. Tuttavia, gli Stati membri provvedono affinché siano presi in particolare considerazione:

Motivazione

Ciascuno Stato membro ha l'obbligo di contribuire ai costi delle operazioni di sicurezza degli aeroporti, che vanno a beneficio non solo dei passeggeri e delle compagnie aeree, ma anche del pubblico in generale. Inoltre, le compagnie aeree e i passeggeri, in quanto utenti, sono tenuti a pagare, integralmente o in parte, i costi, e non dovrebbero quindi sostenere ulteriori oneri per rendere possibile il conseguimento di un profitto mediante l'attuazione di misure di sicurezza. La disposizione deve coprire, oltre alle compagnie aeree e ai passeggeri, anche gli altri beneficiari delle misure di sicurezza negli aeroporti.

Emendamento 38
Articolo 9, trattino 2

– la spesa per le operazioni di sicurezza e per il personale *ad esso* addetto;

– la spesa per le operazioni di sicurezza e per il personale addetto ***alla sicurezza, ad esclusione del costo di provvedimenti di sicurezza rafforzate a breve termine; tali provvedimenti, imposti in base alla legislazione nazionale sulle valutazioni di rischi speciali e comportanti spese aggiuntive, non devono essere soggetti alle disposizioni della presente misura;***

Emendamento 39
Articolo 9, trattino 3

– gli aiuti e le sovvenzioni erogate dalle pubbliche autorità per garantire la sicurezza.

– gli aiuti e le sovvenzioni erogati dalle pubbliche autorità per garantire la sicurezza, ***che devono essere adeguatamente evidenziati.***

Motivazione

L'emendamento mira ad evitare un doppio finanziamento. Si veda la motivazione relativa al considerando 10.

Emendamento 40
Articolo 9, paragrafo 1 bis (nuovo)

1 bis. I proventi dei diritti per le operazioni di sicurezza riscossi in un determinato aeroporto possono essere utilizzati solo per coprire le spese relative alle operazioni di sicurezza nel luogo in cui i diritti vengono riscossi. Nel caso di reti di aeroporti, i proventi dei diritti per le operazioni di sicurezza possono essere utilizzati solo per coprire le spese relative alle operazioni di sicurezza necessarie in aeroporti appartenenti alla rete.

Motivazione

E' necessario impedire che i proventi dei diritti per le operazioni di sicurezza che sono stati riscossi in uno Stato membro vengano convogliati verso l'aeroporto di un altro Stato membro, ad esempio se il proprietario è lo stesso.

Emendamento 41
Articolo 9 bis (nuovo)

Articolo 9 bis

I costi necessari per l'applicazione di misure di sicurezza più rigorose rispetto alle norme minime di sicurezza di cui al regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, che istituisce norme comuni nel settore della sicurezza dell'aviazione, sono a carico degli Stati membri.

Motivazione

Gli Stati membri possono adottare misure di sicurezza più rigorose rispetto a quanto stabilito nel regolamento 2320/2002, ma in tal caso devono sopportarne i costi al fine di evitare ogni distorsione della concorrenza.

Emendamento 42
Articolo 10, paragrafo 1

1. Gli Stati membri designano o istituiscono una autorità regolatrice nazionale indipendente, incaricata di assicurare la corretta applicazione delle

1. Gli Stati membri designano o istituiscono una autorità regolatrice nazionale indipendente, incaricata di assicurare la corretta applicazione delle

misure adottate per conformarsi alla presente direttiva e **di svolgere le** funzioni di cui agli articoli 4 e 7. Questo organo può essere lo stesso organo al quale lo Stato membro ha affidato l'applicazione delle misure regolatrici supplementari di cui all'articolo 1, paragrafo 2, compresa l'approvazione del sistema dei diritti e/o dell'ammontare di tali diritti, a condizione che soddisfi i requisiti di cui al paragrafo 2.

misure adottate per conformarsi alla presente direttiva e **lo svolgimento delle** funzioni di cui agli articoli 4 e 7. Questo organo può essere lo stesso organo al quale lo Stato membro ha affidato l'applicazione delle misure regolatrici supplementari di cui all'articolo 1, paragrafo 2, compresa l'approvazione del sistema dei diritti e/o dell'ammontare di tali diritti, a condizione che soddisfi i requisiti di cui al paragrafo 2.

Motivazione

L'organizzazione dell'autorità di regolazione indipendente spetta agli Stati membri, che devono garantire lo svolgimento delle funzioni di cui agli articoli 4 e 7 nonché l'applicazione delle misure adottate per conformarsi alla direttiva.

Emendamento 43 Articolo 10, paragrafo 1 bis (nuovo)

1 bis. L'autorità di regolazione indipendente nazionale può delegare ad autorità di regolazione indipendenti regionali l'applicazione, sotto la sua sorveglianza, delle disposizioni della presente direttiva o di parte di essa, purché tale applicazione si effettui rispettando gli stessi criteri. La responsabilità di garantire la corretta applicazione delle disposizioni della presente direttiva incombe comunque all'autorità regolatrice indipendente nazionale. Le disposizioni di cui all'articolo 10, paragrafo 2, della presente direttiva si applicano anche alle autorità di regolazione indipendenti regionali.

Motivazione

Con il presente emendamento si tiene conto del fatto che l'articolo 10, nella formulazione della Commissione, non è applicabile senza problemi in tutti gli Stati membri.

Il presente emendamento sostituisce l'emendamento 17 del progetto di relazione.

Emendamento 44 Articolo 10, paragrafo 4

4. *L'operatore aeroportuale o l'utente di aeroporto che intenda sporgere reclamo in relazione a qualsiasi aspetto che rientri nelle previsioni della presente direttiva, può rivolgersi all'autorità regolatrice indipendente la quale, agendo in veste di autorità di composizione delle controversie, pronuncia una decisione entro due mesi dal ricevimento del reclamo. L'autorità regolatrice ha diritto di ottenere dalle parti le informazioni necessarie per emanare la propria decisione.* Le decisioni dell'autorità regolatrice hanno efficacia obbligatoria.

4. *Nell'investigare se sia giustificata la modifica della struttura o dell'ammontare dei diritti aeroportuali di cui all'articolo 4, l'autorità di regolazione indipendente può chiedere le informazioni necessarie alle parti interessate ed è invitata a consultare le parti interessate o qualsiasi altra parte coinvolta così da poter adottare una decisione. Essa adotta una decisione il più rapidamente possibile, entro un termine di tre mesi dal ricevimento del reclamo ed è tenuta a pubblicare la decisione e le ragioni che la motivano.* Le decisioni dell'autorità regolatrice hanno efficacia obbligatoria.

Motivazione

Il termine di due mesi non è sufficiente per consentire all'autorità di regolazione indipendente di svolgere un'inchiesta completa sulle circostanze che giustificano l'ammontare o la struttura dei diritti.

Emendamento 45 Articolo 11, paragrafo 1

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo ed al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva entro quattro anni dalla sua entrata in vigore, corredandola, se del caso, di opportune proposte.

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo ed al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva, **che valuti i progressi compiuti verso il conseguimento dei suoi obiettivi**, entro quattro anni dalla sua entrata in vigore, corredandola, se del caso, di opportune proposte.

Motivazione

Una valutazione indipendente del funzionamento della direttiva dovrebbe essere legata ai progressi compiuti rispetto agli obiettivi prefissati.

MOTIVAZIONE

La presente proposta di direttiva concernente i diritti aeroportuali, presentata dalla Commissione, mira a impedire l'eventuale abuso di posizione dominante dei singoli aeroporti, contribuendo in tal modo a uno sviluppo armonioso del settore europeo del trasporto aereo. Tutti gli aeroporti e tutte le compagnie aeree soggetti alle disposizioni della presente direttiva sono tenuti a rispettare norme comuni in merito all'obbligo di informazione reciproca, ai requisiti di trasparenza e al metodo di calcolo dei diritti aeroportuali. La prevista istituzione di un'autorità regolatrice nazionale indipendente garantisce la piena applicazione della direttiva.

Una regolamentazione a livello europeo risulta necessaria per il fatto che non tutti gli Stati membri dell'UE dispongono di una procedura funzionale, non discriminante e condivisibile per calcolare i diritti aeroportuali. A riguardo la normativa proposta è idonea a impedire distorsioni della concorrenza sia fra gli aeroporti che fra le singole compagnie aeree che impongono prezzi diversi ai singoli aeroporti. L'istituzionalizzazione di un meccanismo funzionante di consultazione e definizione dei diritti aeroportuali contribuisce altresì a rafforzare la *system partnership* nel settore aereo.

La posizione del relatore in merito ai singoli emendamenti:

Considerando il campo d'applicazione proposto (aeroporti con un volume di traffico annuale che supera la soglia di un milione di movimenti passeggeri o di 25 000 tonnellate di merci), gli aeroporti comunitari interessati dalle disposizioni regolatorie della direttiva sono circa 150. Per quanto, in linea di principio, risulti sensato includere nell'ambito di una normativa europea il maggior numero di aeroporti possibile, vi sono forti dubbi sulla ragionevolezza del campo d'applicazione proposto. A tale riguardo da parte britannica si manifestano notevoli perplessità, il che è soprattutto riconducibile alla controtendenza verso la deregolamentazione del settore attualmente riscontrabile nel Regno Unito. Tuttavia, pur non tenendo conto di ciò, il campo d'applicazione della direttiva andrebbe riconsiderato: nel caso degli aeroporti regionali il rischio di abuso di posizione dominante non sussiste. Al contrario, spesso in tale contesto le compagnie aeree detengono una posizione di vantaggio nell'ambito delle trattative sui diritti aeroportuali. Tenendo conto della classificazione a norma degli "*orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali*", del settembre 2005, il relatore propone di aumentare la soglia relativa al campo d'applicazione portandola a una movimentazione annuale di 5 milioni di passeggeri, considerando quindi aeroporti di categoria B ("aeroporti nazionali" con un volume annuo di traffico passeggeri compreso fra i 5 e i 10 milioni) e di categoria A ("grandi aeroporti comunitari" con un volume annuo di traffico passeggeri superiore ai 10 milioni) (*emendamento n. 1*).

In alcuni Stati membri (Spagna, Portogallo, Grecia, Svezia, Finlandia) la gestione degli scali aeroportuali avviene nel quadro di associazioni fra aeroporti. Pertanto, nei suddetti Stati membri sussistono condizioni che potrebbero forse risultare inconciliabili con le disposizioni della presente direttiva. Onde evitare per l'avvenire incomprensioni e possibili controversie giuridiche, sarebbe opportuno sottolineare espressamente che dette peculiarità strutturali possono essere mantenute anche applicando le disposizioni della direttiva in questione

(emendamenti n. 3 e n. 15).

La presente proposta della Commissione prevede l'istituzione di un'autorità regolatrice nazionale indipendente in ciascuno Stato membro dell'UE, incaricata di provvedere all'applicazione delle norme stabilite. Tuttavia, in Germania in particolare, l'esigenza di istituire un'unica autorità regolatrice centrale comporta notevoli difficoltà, a causa dell'ordinamento federale del paese. Alla luce di ciò, occorre riflettere se sia poi così necessario definire una precisa struttura istituzionale. Sarebbe invece opportuno porre in primo l'efficace applicazione dei principi della direttiva, indipendentemente dall'organizzazione a livello istituzionale *(emendamenti n. 16 e n. 17).*

Vengono inoltre proposti alcuni emendamenti relativi all'obbligo di consultazione, poiché gli obblighi di dichiarazione previsti dalla Commissione a carico degli aeroporti (e in parte anche a carico delle compagnie aeree) oltrepassano i requisiti necessari nel quadro della presente direttiva *(emendamenti nn. 4, 7, 8, 9, 10, 11 e 13).*

Nella sua relazione introduttiva, la Commissione afferma che di norma sia gli aeroporti pubblici che quelli privati hanno interesse a massimizzare gli utili generati dalle attività aeroportuali. Ciò può eventualmente determinare importi inappropriati per quanto concerne i diritti aeroportuali, causando turbamenti al sistema del traffico aereo. Si tratta senz'altro di una critica fondata in relazione al caso singolo. Tuttavia il relatore è del parere che agli aeroporti – come a tutte le imprese commerciali - non si può negare il conseguimento di un'adeguata redditività del capitale tramite i diritti aeroportuali. Occorrerebbe però garantire al tempo stesso che i gestori aeroportuali forniscano adeguate informazioni agli utenti in merito al modello di gestione applicato *(emendamenti n. 2 e n. 6).*

Il diritto degli utenti di rivolgersi all'autorità regolatrice indipendente in caso di disaccordo su una decisione inerente i diritti aeroportuali cela il pericolo che le singole compagnie aeree ostacolino i progressi nell'ambito delle modifiche al sistema dei diritti aeroportuali. Il relatore propone pertanto una soglia più elevata per poter esercitare il diritto di rivolgersi all'autorità regolatrice. Inoltre, occorrerebbe garantire che eventuali controversie non comportino un blocco a livello decisionale *(emendamento n. 5).*

Lo sviluppo delle nuove infrastrutture aeroportuali diviene sempre più una delle maggiori sfide del sistema europeo del traffico aereo. Pertanto, il relatore propone di introdurre un nuovo articolo che consenta di includere i costi dei progetti infrastrutturali già approvati nel calcolo dei diritti aeroportuali. In tal modo è possibile agevolare la realizzazione di nuovi progetti a livello aeroportuale nonché evitare improvvise ed eccessive impennate degli importi relativi ai diritti. Poiché la costruzione di nuove infrastrutture si colloca di norma nell'ambito di progetti a lungo termine e non comporta un utilizzo a breve termine da parte degli utenti, il prefinanziamento nel quadro dei diritti dovrebbe avvenire soltanto d'intesa con le compagnie aeree e dopo aver fornito informazioni sull'entità del progetto e sul periodo di tempo necessario per realizzarlo. È opportuno dunque tenere conto dei principi stabiliti dall'ICAO in materia di prefinanziamento dei progetti infrastrutturali (si veda a tale riguardo il sottoparagrafo “*Pre-funding of projects*” nell'ambito del documento predisposto dall'ICAO dal titolo “*Policies on charges for airports and air navigation services*” - Doc 9082/7- Politiche per la fissazione dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi per i servizi di navigazione aerea) *(emendamento n. 12).*

27.6.2007

PARERE DELLA COMMISSIONE PER I PROBLEMI ECONOMICI E MONETARI

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i diritti aeroportuali
(COM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD))

Relatore per parere: Eoin Ryan

Traduzione esterna

BREVE MOTIVAZIONE

Il principale obiettivo della disciplina dei diritti aeroportuali dovrebbe essere di garantire che gli aeroporti commerciali caratterizzati da rilevante potere di mercato non abusino della loro posizione dominante imponendo diritti eccessivi per l'uso delle strutture e dei servizi, assicurando nel contempo che investimenti economicamente efficienti nello sviluppo delle strutture aeroportuali abbiano un'adeguata remunerazione.

Meccanismi di regolamentazione indipendente dei diritti aeroportuali sono già in vigore in un certo numero di Stati membri. Il modello di regolamentazione economicamente "incentivante" (incentive regulation) adottato da vari Stati membri comporta generalmente un'autorità regolatrice indipendente che analizza i diritti percepiti per i servizi aeroportuali ad intervalli regolari sulla base di criteri determinati, e fissa tali diritti sulla base di una struttura di costi efficiente tenendo conto di un ragionevole rendimento sugli investimenti economicamente efficienti. Questo sistema di regolamentazione prevede di norma, come parte integrante del processo, la consultazione con gli utenti del trasporto aereo e, più in generale, con altri soggetti. E' inoltre prassi normale che i diritti siano fissati per un certo numero di anni in modo da favorire la certezza regolamentare e facilitare il finanziamento di investimenti economicamente efficienti a condizioni quanto più possibile interessanti.

Non è del tutto chiaro se la proposta presentata dalla Commissione sia compatibile con il modello descritto. Se l'obiettivo dichiarato della direttiva in esame è di definire una serie di principi comuni e lasciare agli Stati membri la facoltà di stabilire le relative modalità di attuazione, la direttiva finisce per adottare un approccio piuttosto prescrittivo.

Un punto che desta preoccupazione è la proposta applicazione della direttiva a tutti gli aeroporti con un traffico passeggeri di almeno 1 milione di unità. Il punto centrale è se, in

sede di definizione dei diritti aeroportuali, un aeroporto possa far valere un **rilevante potere di mercato**. Il fatto è che molti aeroporti con un traffico passeggeri superiore al milione di unità non sono in grado di esercitare questo potere, soprattutto quelli che dipendono per la loro attività da finanziamenti pubblici.

Previsione della consultazione annua obbligatoria sui diritti aeroportuali e dello scambio di informazioni dettagliate, e consultazione limitata agli attuali utenti del trasporto aereo: come indicato sopra i sistemi attuali di regolamentazione incentivante prevedono che i diritti siano fissati per un certo periodo di tempo, salvo che importanti motivi non consiglino una revisione. L'intendimento sotteso a tale disposizione della direttiva non è del tutto chiaro. Tuttavia, se dovesse significare che i diritti sono soggetti a revisione annua, la disposizione potrebbe determinare una prospettiva temporale alquanto breve e generare problemi pratici di gestione degli affari aeroportuali. I principi più importanti sono quelli della consultazione e della trasparenza, mentre la definizione dettagliata dei meccanismi di attuazione va demandata agli Stati membri.

Ogni materia che rientra nell'ambito della direttiva può essere deferita a un'autorità preposta alla risoluzione delle controversie e la decisione di tale autorità è vincolante, in particolare se si considera che i criteri da applicare per risolvere tali dispute non sono indicati né viene chiarito se uno Stato membro può esercitare la sua discrezionalità nel definire tali criteri: nel caso in cui si generi un conflitto tra la prospettiva di breve periodo degli utenti del trasporto aereo e le esigenze di sviluppo di lungo periodo di un aeroporto, quali criteri vanno applicati per dirimere la questione? In base al modello di regolamentazione incentivante, l'autorità regolatrice indipendente deve di solito trovare un equilibrio fra le esigenze degli utenti attuali e il futuro sviluppo di un aeroporto, nell'interesse dell'efficienza economica. Pur riconoscendo pienamente l'importanza della trasparenza e dell'efficienza dei costi nella fissazione dei diritti, è importante accettare il fatto che gli interessi degli attuali utenti del trasporto aereo non coincidono necessariamente con l'esigenza di investire in capacità aeroportuali che potrebbero avere l'effetto di facilitare a compagnie concorrenti l'aumento della loro quota di traffico aeroportuale o di consentire il futuro accesso al mercato a compagnie rivali.

Previsione di norme relative alla differenziazione dei diritti: essendo la finalità quella di definire principi comuni e non di prescrivere un particolare regime, la questione se agevolare l'offerta di tariffe differenziali dovrebbe essere demandata agli Stati membri (in base al principio di sussidiarietà).

E' importante che qualunque sia l'intervento adottato, essa non imponga un quadro rigido, che sarebbe scarsamente compatibile con l'approccio che privilegia la regolamentazione incentivante degli aeroporti in possesso di un **rilevante potere di mercato** o creerebbe condizioni instabili per i futuri investimenti degli aeroporti. La rigida aderenza al modello della risoluzione delle controversie per la disciplina dei diritti aeroportuali, unitamente all'assenza di qualunque esplicito mandato per l'autorità regolatrice a introdurre una regolamentazione incentivante per gli operatori aeroportuali con rilevante potere di mercato, indica che la proposta di direttiva potrebbe finire per ostacolare i modelli di regolamentazione incentivante attualmente in essere. Conseguentemente rivestono un'importanza cruciale anche i criteri che l'organismo di regolamentazione indipendente dovrà applicare in sede di fissazione dei diritti aeroportuali o di risoluzione di controversie relative agli stessi, una

questione su cui la proposta di direttiva tace. Si dovrebbe quanto meno prevedere esplicitamente, come alternativa all'opzione di risoluzione delle controversie, che gli Stati membri possano costituire organi di regolamentazione indipendenti che fissino i diritti aeroportuali in modo trasparente e obiettivo e secondo criteri precisi.

EMENDAMENTI

La commissione per i problemi economici e monetari invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Testo della Commissione ¹	Emendamenti del Parlamento
	Emendamento 1 Considerando 1
(1) La funzione principale e l'attività commerciale degli aeroporti consiste nell'assicurare il compimento di tutte le operazioni relative agli aeromobili dal momento dell'atterraggio al momento del decollo, ai passeggeri e alle merci, in modo da consentire ai vettori aerei di fornire i propri servizi di trasporto aereo. A tal fine, gli aeroporti mettono a disposizione una serie di infrastrutture e di servizi connessi all'esercizio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci, il cui costo viene in genere recuperato mediante la riscossione di diritti aeroportuali.	(1) La funzione principale e l'attività commerciale degli aeroporti consiste nell'assicurare il compimento di tutte le operazioni relative agli aeromobili dal momento dell'atterraggio al momento del decollo, ai passeggeri e alle merci, in modo da consentire ai vettori aerei di fornire i propri servizi di trasporto aereo. A tal fine, gli aeroporti mettono a disposizione una serie di infrastrutture e di servizi connessi all'esercizio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci, il cui costo viene in genere recuperato mediante la riscossione di diritti aeroportuali. <i>Giova ricordare che gli aeroporti con minor numero di utenti hanno meno possibilità di recuperare i costi attraverso tali diritti.</i>
	Emendamento 2 Considerando 13 bis (nuovo)
	<i>(13 bis) Fra gli aeroporti esiste un certo grado di concorrenza che però incontra ancora ostacoli.</i>

¹ Non ancora pubblicato in Gazzetta ufficiale.

Emendamento 3
Articolo 1, paragrafo 2, comma 1

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del Trattato e aperto al traffico commerciale il cui volume di traffico annuale **supera la soglia di un milione di movimenti passeggeri o di 25 000 tonnellate di merci.**

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del Trattato e aperto al traffico commerciale il cui volume di traffico annuale **rappresenta più dell'1% del totale dei movimenti passeggeri intracomunitari.**

Motivazione

La soglia di 1 milione non è giustificata da criteri oggettivi né compatibile con alcuna delle categorizzazioni esistenti degli aeroporti. Essa introdurrebbe un pesante onere regolamentare a carico delle autorità competenti e introdurrebbe costi elevati per gli aeroporti regionali. La direttiva dovrebbe mirare agli aeroporti aventi un notevole potere di mercato. Qualsiasi soglia numerica rischia di regolamentare inutilmente numerosi aeroporti che non hanno bisogno di una regolamentazione mentre escluderebbe alcuni che potrebbero averne bisogno. Occorre quindi applicare una soglia generale basata su criteri UE in termini di volume di traffico.

Emendamento 4
Articolo 1, paragrafo 2 bis (nuovo)

2 bis. Fatto salvo il paragrafo 2, gli Stati membri possono:

i) applicare la presente direttiva a tutti gli aeroporti situati su un territorio soggetto alle disposizioni del trattato e aperto al traffico commerciale, il cui traffico annuale rappresenti più del 20% del totale dei movimenti passeggeri nello Stato membro interessato; o

ii) decidere di includere o escludere dall'ambito di applicazione della presente direttiva, sulla base di un test di mercato effettuato dalle autorità nazionali competenti dello Stato membro interessato, qualsiasi aeroporto situato sul proprio territorio che sia soggetto alle disposizioni del trattato e aperto al traffico commerciale. Questo test di mercato è realizzato dopo aver pienamente consultato il gestore aeroportuale e gli utenti

dell'aeroporto interessato.

Motivazione

La soglia generale basata su criteri UE in termini di volume del traffico dovrebbe essere affiancata da un meccanismo di aggiustamento che consenta agli Stati membri di garantire che almeno un aeroporto per ogni paese sia regolamentato, cui segua un'opzione di opting in o opting out basata su un test di mercato che verifichi ad esempio l'esistenza della necessità di deregolamentazione in un certo aeroporto purché vi sia la chiara mancanza di abusi di potere di mercato.

Emendamento 5

Articolo 1, paragrafo 2 ter (nuovo)

2 ter. Gli Stati membri pubblicano l'elenco degli aeroporti cui si applica la presente direttiva senza rivelare informazioni commerciali riservate.

Motivazione

L'emendamento mira a incrementare la trasparenza tra aeroporti e utenti degli aeroporti senza rivelare informazioni commerciali riservate.

Emendamento 6

Articolo 4, paragrafo 1

1. Gli Stati membri provvedono affinché, in ciascun aeroporto, sia istituita una procedura di consultazione obbligatoria e regolare tra il gestore aeroportuale e gli utenti o i rappresentanti degli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali e all'ammontare di questi diritti. Detta consultazione ha luogo ***almeno una volta all'anno.***

1. Gli Stati membri provvedono affinché, in ciascun aeroporto, sia istituita una procedura di consultazione obbligatoria e regolare tra il gestore aeroportuale e gli utenti o i rappresentanti degli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali e all'ammontare di questi diritti. Detta consultazione ha luogo ***ogni qualvolta sia prevista una revisione dei diritti aeroportuali o l'imposizione di nuovi diritti e, in ogni caso, ogni 24 mesi.***

Motivazione

L'emendamento prevede una maggiore flessibilità e minori oneri amministrativi, soprattutto per gli aeroporti più piccoli, ma riconosce anche la necessità di una sistematica consultazione obbligatoria anche nel caso in cui le condizioni restino immutate.

Emendamento 7
Articolo 4, paragrafo 2

2. Gli Stati membri provvedono affinché, nella misura del possibile, le modifiche apportate al sistema dei diritti aeroportuali o all'ammontare di tali diritti siano effettuate con l'accordo dell'operatore aeroportuale da un lato e degli utenti degli aeroporti dall'altro. A tal fine, l'operatore aeroportuale sottopone agli utenti dell'aeroporto ogni proposta di modifica del sistema dei diritti o del loro ammontare al più tardi 4 mesi prima della sua entrata in vigore, motivandone le ragioni. A richiesta di un utente dell'aeroporto, il gestore aeroportuale organizza consultazioni sulle modifiche proposte con gli utenti degli aeroporti e tiene conto della posizione da questi espressa prima di prendere una decisione definitiva. Il gestore aeroportuale pubblica la sua decisione definitiva al più tardi **2 mesi** prima della sua entrata in vigore. Il gestore dell'aeroporto motiva la propria decisione in relazione alle posizioni espresse dagli utenti, nell'ipotesi in cui sulle modifiche proposte non sia intervenuto alcun accordo tra il gestore e gli utenti.

2. Gli Stati membri provvedono affinché, nella misura del possibile, le modifiche apportate al sistema dei diritti aeroportuali o all'ammontare di tali diritti siano effettuate con l'accordo dell'operatore aeroportuale da un lato e degli utenti degli aeroporti dall'altro. A tal fine, l'operatore aeroportuale sottopone agli utenti dell'aeroporto ogni proposta di modifica del sistema dei diritti o del loro ammontare al più tardi 4 mesi prima della sua entrata in vigore, motivandone le ragioni. A richiesta di un utente dell'aeroporto, il gestore aeroportuale organizza consultazioni sulle modifiche proposte con gli utenti degli aeroporti e tiene conto della posizione da questi espressa prima di prendere una decisione definitiva. Il gestore aeroportuale pubblica la sua decisione definitiva al più tardi **4 mesi** prima della sua entrata in vigore. Il gestore dell'aeroporto motiva la propria decisione in relazione alle posizioni espresse dagli utenti, nell'ipotesi in cui sulle modifiche proposte non sia intervenuto alcun accordo tra il gestore e gli utenti.

Motivazione

The announcement of increases in airport charges just 2 months prior to entry into force could have a negative impact on the increasing number of customers book early for their holiday travels. This additional cost would have to be paid by either the travel agent or the customer through a surcharge after that he/she would have already paid for the package. Furthermore, In some countries tour operators cannot increase prices to take account of variations in airport charges, when the contract has been concluded less than 4 months prior to departure. Thus, it would be better for any decision to be announced at least 4 months prior to entry into force.

Emendamento 8
Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)

b) *il metodo di calcolo dei* diritti;

b) *la metodologia utilizzata per fissare i* diritti;

Motivazione

I diritti non sono calcolati utilizzando metodi predeterminati di calcolo. Gli aeroporti dovrebbero quindi avere la facoltà di apportare gli adeguamenti resi necessari dalle pressioni di mercato e dalla concorrenza.

Emendamento 9
Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)

c) la struttura globale dei costi dell'aeroporto;

c) la struttura globale dei costi dell'aeroporto **relativamente agli impianti e ai servizi che i diritti aeroportuali sono intesi a coprire**;

Motivazione

La struttura dei costi dovrebbe essere più precisamente riferita ai costi in materia di impianti e servizi connessi con l'atterraggio, il decollo, l'illuminazione e il parcheggio degli aeromobili nonché il trattamento di passeggeri e merci.

Emendamento 10
Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)

d) gli introiti **e il costo** di ciascuna categoria di diritti riscossi nell'aeroporto;

d) gli introiti di ciascuna categoria di diritti riscossi nell'aeroporto;

Motivazione

Non vi è un unico modo per adeguare i diritti in quanto essi sono adeguati in vari modi dagli aeroporti per rimanere competitivi. I diritti non sono connessi ai costi. A livello di singolo diritto, gli aeroporti attribuiscono vari costi condivisi e sviluppano diversi modelli di costo basati sulle attività; l'approccio "single-till" è incoerente con il concetto di riferimento ai costi e il calcolo dei costi per ogni categoria di diritto sarebbe costoso soprattutto per gli aeroporti più piccoli.

Emendamento 11
Articolo 5, paragrafo 1, lettera f)

f) le previsioni riguardanti la situazione dell'aeroporto per quanto attiene **ai diritti**, all'evoluzione del traffico, nonché **agli** investimenti previsti;

f) le previsioni riguardanti la situazione dell'aeroporto per quanto attiene all'evoluzione del traffico, nonché **ai grandi** investimenti previsti;

Motivazione

Dichiarare i futuri diritti equivarrebbe ad una "segnalazione delle tariffe" e potrebbe essere anticompetitivo in quanto potrebbe incoraggiare un comportamento simile ai cartelli. Il livello dei diritti è definito previa consultazione fra le parti e le previsioni non sono disponibili. Gli aeroporti che funzionano in un ambiente regolamentato non possono prevedere il livello dei diritti.

Emendamento 12 Articolo 5, paragrafo 1, lettera h)

h) **la redditività degli** investimenti con riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto e sulla qualità dei servizi prestati.

h) **il rendimento previsto di tutti i grandi** investimenti **proposti** con riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto e sulla qualità dei servizi prestati.

Motivazione

Non vi è una definizione chiara di che cosa significhi la produttività e quindi il termine potrebbe essere interpretato in molti modi diversi.

Emendamento 13 Articolo 5, paragrafo 2, alinea

2. Gli Stati membri provvedono affinché gli utenti degli aeroporti comunichino **periodicamente** al gestore aeroportuale informazioni riguardanti, in particolare:

2. Gli Stati membri provvedono affinché, **senza rivelare informazioni commerciali riservate**, gli utenti degli aeroporti comunichino al gestore aeroportuale informazioni riguardanti, in particolare:

Motivazione

Aderenza al principio ICAO (Doc. 9082/7). Non vi è valore aggiunto per la consultazione annuale sui diritti ed altri dati. Onde evitare burocrazia superflua tra aeroporti e clienti, una dettagliata consultazione dovrebbe essere richiesta solo qualora vi sia l'intenzione di modificare i diritti aeroportuali. La consultazione annuale dovrebbe comportare un costante esercizio che sarebbe inefficiente sul piano amministrativo. Allinea l'articolo con le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 1.

Emendamento 14 Articolo 6

Gli Stati membri provvedono affinché il gestore aeroportuale consulti gli utenti dell'aeroporto prima che siano finalizzati i

1. Gli Stati membri provvedono affinché il gestore aeroportuale consulti gli utenti dell'aeroporto prima che siano finalizzati i

programmi relativi ai nuovi progetti di infrastruttura.

programmi relativi ai nuovi progetti di infrastruttura.

1 bis. Se il numero degli utenti dell'aeroporto che rientra nel campo di applicazione della presente direttiva è inferiore alla metà del numero medio degli utenti aeroportuali, si applica automaticamente il prefinanziamento. Quest'ultimo può intervenire come minimo 3 anni prima che cominci a essere utilizzato e dovrebbe essere preceduto da un adeguato consenso degli utenti dell'aeroporto nonché dai necessari permessi amministrativi.

Emendamento 15
Articolo 7, paragrafo 1

1. Per garantire il buon funzionamento di un aeroporto, gli Stati membri provvedono affinché il gestore aeroportuale e l'associazione o le associazioni degli utenti aeroportuali nell'aeroporto considerato procedano a ***negoziati*** allo scopo di concludere un accordo sul livello di servizio ***con riguardo alla qualità dei servizi prestati nel terminale o nei terminali dell'aeroporto e all'esattezza e all'opportunità delle informazioni fornite dagli utenti degli aeroporti sui loro progetti di attività ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, al fine di consentire all'aeroporto di adempiere ai propri obblighi. Tale accordo è concluso almeno una volta ogni due anni ed è notificato all'autorità regolatrice indipendente di ciascuno Stato membro.***

1. Per garantire il buon funzionamento di un aeroporto, gli Stati membri provvedono affinché il gestore aeroportuale e l'associazione o le associazioni degli utenti aeroportuali nell'aeroporto considerato procedano a ***consultazione, almeno una volta ogni due anni***, allo scopo di ***definire e concludere un accordo globale*** sul livello di servizio ***che stabilisca i criteri minimi di qualità dei servizi da prestare al passeggero nel terminale o nei terminali dell'aeroporto ad opera di tutte le parti interessate.***

Motivazione

Gli standard di servizio dovrebbero essere fissati da tutti i fornitori di servizio presenti nell'aeroporto. Tuttavia, al fine di salvaguardare la singola libertà commerciale di qualsiasi accordo supplementare, l'accordo di servizio dovrebbe stabilire solo criteri minimi di qualità. In secondo luogo, il ruolo dell'autorità di regolazione indipendente dovrebbe essere limitato all'applicazione della procedura di ricorso all'obiettivo principale della direttiva vale a dire i diritti aeroportuali.

Emendamento 16
Articolo 8, paragrafo 1

1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale di variare la qualità e l'estensione di particolari servizi, terminali o parti dei terminali degli aeroporti, allo scopo di fornire servizi personalizzati ovvero un terminale o una parte di terminale specializzato. L'ammontare dei diritti aeroportuali può essere differenziato in funzione della qualità e dell'estensione di tali servizi.

1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale di variare la qualità e l'estensione di particolari servizi, terminali o parti dei terminali degli aeroporti, allo scopo di fornire servizi personalizzati ovvero un terminale o una parte di terminale specializzato. L'ammontare dei diritti aeroportuali può essere differenziato in funzione della qualità e dell'estensione di tali servizi. ***Quando utilizzano le stesse rotte, gli utenti di aeroporti diversi non sono soggetti a diritti diversi per i medesimi servizi. Il livello dei diritti non deve essere collegato al volume di utilizzo dell'aeroporto da parte dell'utente aeroportuale in questione.***

Emendamento 17
Articolo 8, paragrafo 1 bis (nuovo)

1 bis. Qualsiasi differenziazione dei diritti aeroportuali è basata su criteri pertinenti, oggettivi, trasparenti e non discriminatori.

Motivazione

Questa aggiunta consentirebbe qualsiasi tipo di differenziazione dei diritti, purché sia rilevante, oggettiva, trasparente e non discriminatoria, ad esempio sistemi di incentivazione dei ribassi per attrarre nuove rotte.

Emendamento 18
Articolo 10, paragrafo 1 bis (nuovo)

1 bis. Sono consentiti ricorsi contro le decisioni dell'autorità di regolazione indipendente. La procedura di ricorso è rapida ed efficace sotto il profilo dei costi e l'interpretazione data dalla Commissione alla presente direttiva è vincolante per tutte le autorità di regolazione indipendenti.

Emendamento 19
Articolo 10, paragrafo 1 ter (nuovo)

1 ter. Gli Stati membri prevedono sanzioni per la violazione delle disposizioni stabilite dalla presente direttiva, in modo da assicurarne la corretta applicazione e attuazione. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

Motivazione

Le sanzioni sono indispensabili per garantire la corretta applicazione ed attuazione delle disposizioni della direttiva.

Emendamento 20
Articolo 10, paragrafo 4

4. L'operatore aeroportuale o l'utente di aeroporto che intenda sporgere reclamo in relazione ***a qualsiasi aspetto che rientri nelle previsioni*** della presente direttiva, può rivolgersi all'autorità regolatrice indipendente la quale, agendo in veste di autorità di composizione delle controversie, pronuncia una decisione entro due mesi dal ricevimento del reclamo. L'autorità regolatrice ha diritto di ottenere dalle parti le informazioni necessarie per emanare la propria decisione. Le decisioni dell'autorità regolatrice hanno efficacia obbligatoria.

4. L'operatore aeroportuale o l'utente di aeroporto che intenda sporgere reclamo in relazione ***agli articoli 1, 4 e 5*** della presente direttiva, può rivolgersi all'autorità regolatrice indipendente la quale, agendo in veste di autorità di composizione delle controversie, pronuncia una decisione entro due mesi dal ricevimento del reclamo ***o come previsto dalla legislazione nazionale***. L'autorità regolatrice ha diritto di ottenere dalle parti le informazioni necessarie per emanare la propria decisione. Le decisioni dell'autorità regolatrice hanno efficacia obbligatoria ***e non pregiudicano le procedure esistenti per la soluzione delle controversie o di ricorso legale***.

Motivazione

Il diritto di ricorso per quanto riguarda qualsiasi aspetto che rientri nelle disposizioni della direttiva comporta il rischio perverso di esporre gli aeroporti a contestazioni sistematiche da parte delle compagnie aeree. Anche per evitare 27 diverse procedure nell'UE, l'emendamento mira ad includere più dettagli sulla tempistica, le fasi e le forme del meccanismo di ricorso. L'autorità regolatrice indipendente dovrebbe avere due ruoli: in primo luogo, scegliere gli aeroporti del proprio paese che rientrano nell'ambito d'applicazione della direttiva e, in secondo luogo, in caso di una contestazione di una compagnia aerea o di un aeroporto, quando sia contemplata una revisione dei diritti o l'imposizione di nuovi diritti.

PROCEDURA

Titolo	Diritti aeroportuali	
Riferimenti	COM(2006)0820 - C6-0056/2007 - 2007/0013(COD)	
Commissione competente per il merito	TRAN	
Parere espresso da Annuncio in Aula	ECON 13.3.2007	
Relatore per parere Nomina	Eoin Ryan 13.2.2007	
Esame in commissione	5.6.2007	27.6.2007
Approvazione	27.6.2007	
Esito della votazione finale	+: 19	-: 2
	0: 12	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Mariela Velichkova Baeva, Zsolt László Becsey, Pervenche Berès, Sharon Bowles, David Casa, Elisa Ferreira, Jean-Paul Gauzès, Donata Gottardi, Benoît Hamon, Sophia in 't Veld, Othmar Karas, Guntars Krasts, Kurt Joachim Lauk, Andrea Losco, Cristobal Montoro Romero, Joseph Muscat, Lapo Pistelli, John Purvis, Alexander Radwan, Heide Rühle, Eoin Ryan, Antolín Sánchez Presedo, Olle Schmidt, Margarita Starkevičiūtė, Ieke van den Burg	
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Katerina Batzeli, Harald Ettl, Werner Langen, Gianni Pittella, Kristian Vigenin	
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Slavi Binev, Adam Gierek, Philip Bushill-Matthews	

17.9.2007

PARERE DELLA COMMISSIONE PER LO SVILUPPO REGIONALE

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i diritti aeroportuali
(COM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD))

Relatore per parere: Antonio De Blasio

BREVE MOTIVAZIONE

La proposta della Commissione riguarda una direttiva sui diritti aeroportuali, che rientra nell'ambito di un "pacchetto aeroporti"¹ inteso a potenziare il ruolo vitale degli aeroporti europei quale motore essenziale per garantire la competitività economica e sociale dell'Europa, conformemente agli obiettivi dell'Agenda di Lisbona. Finora, gli aeroporti europei hanno dovuto far fronte a molteplici sfide normative, commerciali ed esterne riguardanti questioni quali la capacità, il finanziamento e l'ambiente. Le nuove misure proposte sono intese all'istituzione di un insieme comune di norme che dovrà essere applicato e reso esecutivo in maniera uniforme. La proposta è incentrata sul ruolo che svolgeranno gli aeroporti nell'ambito dei futuri sviluppi e della competitività del mercato interno europeo dell'aviazione. Essa caratterizzerà il futuro della regolamentazione aeroportuale in Europa, assicurando la convergenza normativa tra gli Stati membri e istituendo un'autorità nazionale indipendente per la composizione delle controversie.

Il relatore intende incentrare il proprio parere sugli aspetti riguardanti lo sviluppo regionale e la dimensione amministrativa della questione, il ruolo dell'autorità regolatrice. Sono stati esaminati nei dettagli numerosi altri punti, quali l'articolo sulla trasparenza, la questione degli introiti non derivanti dall'aviazione e i diritti per le operazioni di sicurezza, il relatore non ritiene tuttavia che essi rientrino nell'ambito delle competenze della commissione per lo sviluppo regionale.

Il trasporto aereo in Europa rappresenta un valore economico e risponde alle esigenze sociali delle comunità a favore delle quali avviene la prestazione del servizio. Il relatore evidenzia

¹ Il pacchetto in questione comprende una proposta di direttiva in materia di diritti aeroportuali, una comunicazione sulla capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti europei, e una relazione sull'applicazione della direttiva sull'assistenza a terra (adottato il 24 gennaio 2007).

che nove cittadini comunitari su dieci vivono fuori dalle capitali. Il trasporto aereo collega i principali centri dell'UE alle regioni, facilitando la vita del 90% dei cittadini comunitari residenti fuori dalle capitali, sostenendo in tal modo l'importante attrattiva esercitata dalle regioni comunitarie e riducendo la tendenza all'abbandono di quelle più periferiche. L'accessibilità di tutte le regioni e gli interessi dei passeggeri aerei rivestono un'importanza fondamentale. È inoltre essenziale includere nella direttiva il ruolo che deve svolgere il trasporto aereo, soprattutto per incrementare la coesione sociale ed economica all'interno dell'Unione. Gli aeroporti contribuiscono infatti alla creazione e allo sviluppo di imprese, al trasporto della posta e delle spedizioni urgenti nonché alla consegna *just-in-time*, a tutto vantaggio dello sviluppo regionale dell'UE. Inoltre, il trasporto aereo crea occupazione negli aeroporti e nelle zone circostanti. Al fine di sostenere ulteriormente gli investimenti nelle regioni europee sono dunque necessari collegamenti di alta qualità.

Solitamente la determinazione e la riscossione dei diritti aeroportuali avviene sulla base di una serie di principi e criteri che caratterizzano il sistema tariffario aeroportuale. Modificando alcuni diritti, gli aeroporti possono cercare di potenziare l'utilizzo dell'infrastruttura aeroportuale e ridurre l'impatto ambientale dell'aviazione. Il relatore plaude all'intenzione della Commissione di ridefinire le relazioni tra i gestori aeroportuali e gli utenti richiedendo una totale trasparenza, la consultazione degli utenti e l'applicazione del principio di non discriminazione nel determinare l'ammontare dei diritti che gli utenti devono pagare per la fornitura di pari servizi. Onde eliminare gli oneri amministrativi, le consultazioni tra il gestore aeroportuale e gli utenti in merito ai diritti aeroportuali dovrebbero tenersi unicamente qualora sussistano argomenti di cui discutere, quali la revisione dei diritti o l'imposizione di nuovi oneri.

Nel contempo, occorrerebbe garantire che gli aeroporti e gli utenti si rivolgano all'autorità regolatrice indipendente unicamente qualora siano state esaurite tutte le possibilità di dialogo e soltanto in presenza di gravi motivi che giustifichino un appello. Gli Stati membri dovrebbero dunque avere la facoltà di elaborare una serie di criteri atti a definire i casi in cui le parti hanno il diritto di chiedere l'intervento della suddetta istanza.

Per quanto riguarda il potenziamento della capacità del sistema aeroportuale europeo, esiste un potenziale di sviluppo degli aeroporti regionali, che possono contribuire al decongestionamento dei principali "hub" europei. Gli aeroporti regionali non dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione della direttiva, dal momento che l'imposizione di ulteriori normative rappresenterebbe unicamente un onere amministrativo tale da ostacolare il loro sviluppo e, di conseguenza, l'accessibilità della regione. Ciononostante, i principali aeroporti di transito e i principali aeroporti europei e nazionali dovrebbero essere disciplinati alla stregua di qualsiasi altro aeroporto, se operano in mercati monopolistici. Molti aeroporti di piccole dimensioni devono già far fronte alla concorrenza che determina un abbassamento dei diritti aeroportuali.

Inoltre, al fine di elaborare i piani di sviluppo regionale pertinenti, è opportuno che le autorità nazionali siano consapevoli delle reali condizioni dei propri aeroporti. Potrebbero pertanto essere istituiti partenariati tra autorità pubbliche e aeroporti regionali per promuovere la regione e sviluppare attività commerciali comuni.

EMENDAMENTI

La commissione per lo sviluppo regionale invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Testo della Commissione ¹	Emendamenti del Parlamento
	Emendamento 1 Considerando 2
(2) È necessario istituire un quadro di norme comuni che disciplini gli aspetti fondamentali dei diritti aeroportuali e le modalità della loro fissazione, poiché in mancanza di tale quadro, alcuni requisiti fondamentali delle relazioni tra i soggetti che gestiscono gli aeroporti e gli utenti degli aeroporti stessi rischiano di non essere rispettati.	(2) È necessario istituire un quadro di norme comuni che disciplini gli aspetti fondamentali dei diritti aeroportuali e le modalità della loro fissazione, poiché in mancanza di tale quadro, alcuni requisiti fondamentali delle relazioni tra i soggetti che gestiscono gli aeroporti e gli utenti degli aeroporti stessi rischiano di non essere rispettati. <i>Tale quadro deve riconoscere l'importanza degli aeroporti regionali per lo sviluppo socioeconomico delle regioni, specialmente di quelle fortemente dipendenti dal turismo nonché di quelle con svantaggi geografici e naturali, per esempio le regioni ultraperiferiche e insulari.</i>
<i>Motivazione</i>	
<i>Si deve riconoscere nella direttiva in esame il ruolo che svolge il trasporto aereo per la coesione economica e sociale dell'UE e va incoraggiato lo sviluppo di aeroporti regionali in tutta l'Unione.</i>	
	Emendamento 2 Considerando 2 bis (nuovo)
	<i>(2 bis) Gli aeroporti, i vettori aerei e le corrispondenti infrastrutture contribuiscono in modo sostanziale alla coesione sociale, economica e territoriale nell'Unione europea in quanto collegano le regioni, creano posti di lavoro e attraggono</i>

¹ Non ancora pubblicato in Gazzetta ufficiale.

le imprese.

Motivazione

I trasporti aerei intraeuropei rappresentano un valore economico e rispondono alle necessità sociali delle comunità interessate. Poiché nell'UE nove cittadini su dieci risiedono al di fuori delle capitali, i trasporti aerei consentono il collegamento dei grandi centri comunitari con le regioni, preservando l'attrattiva di queste ultime e riducendo la tendenza ad abbandonare le regioni più remote.

Gli aeroporti e i vettori aerei contribuiscono congiuntamente, in quanto fattori principali della creazione di valore nel settore aeronautico, allo sviluppo dell'UE.

Una rete adeguata di aeroporti favorisce non solo la coesione socioeconomica interna, bensì anche la coesione territoriale nell'Unione europea.

Emendamento 3

Considerando 2 ter (nuovo)

(2 ter) Andrebbero instaurati partenariati tra le diverse autorità locali e regionali, i vettori aerei e gli aeroporti regionali per promuovere la regione in cui è insediato l'aeroporto e sviluppare attività economiche comuni.

Motivazione

È necessario che le autorità nazionali conoscano esattamente la situazione dei loro aeroporti per potere elaborare opportuni piani di sviluppo regionale. Potrebbero pertanto essere instaurati partenariati tra le autorità pubbliche e gli aeroporti regionali per promuovere la regione interessata e dare avvio ad attività commerciali congiunte.

Le autorità nazionali dovrebbero essere al corrente della situazione precisa dei rispettivi aeroporti in modo da essere in grado di elaborare i corrispondenti piani di sviluppo regionale. Di conseguenza possono essere istituite partnership tra enti locali e aeroporti regionali, al fine di promuovere la regione e sviluppare attività operative congiunte. Dato che dopo gli aeroporti i vettori aerei sono il secondo fattore principale che contribuisce alla creazione di valore nel settore aereo, le partnership devono comprendere anche i vettori aerei.

Il termine "attività economiche" è più vasto di quello "attività commerciali", infatti in prossimità degli aeroporti sorgono sovente distretti scientifici e tecnici, in cui operano altre imprese che collaborano direttamente con l'aeroporto.

Emendamento 4
Considerando 3

(3) La direttiva deve essere applicata negli aeroporti situati sul territorio della Comunità di dimensioni superiori ad una soglia minima poiché la gestione e il finanziamento degli aeroporti di piccole dimensioni non richiedono l'applicazione di un quadro normativo comunitario.

(3) La direttiva deve essere applicata negli aeroporti situati sul territorio della Comunità di dimensioni superiori ad una soglia minima poiché la gestione e il finanziamento degli aeroporti di piccole dimensioni non richiedono l'applicazione di un quadro normativo comunitario, ***in quanto la maggior parte di essi si trova ad operare in un contesto imprenditoriale sempre più competitivo e tale concorrenza tende ad esercitare una pressione al ribasso sui diritti aeroportuali.***

Motivazione

Molti dei piccoli aeroporti sono di proprietà privata e spesso, non essendo gli unici operatori della regione, devono far fronte a un'intensa concorrenza che tende ad abbassare il livello dei diritti aeroportuali.

Emendamento 5
Considerando 4 bis (nuovo)

(4 bis) Gli orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi ai vettori aerei operanti su aeroporti regionali¹ devono definire il contesto per regolamentare le entrate dei gestori di aeroporti.

¹ GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1.

Motivazione

Per assicurare una concorrenza leale e trasparenza dei costi, accanto alle entrate per i gestori degli aeroporti provenienti dai diritti aeroportuali occorre considerare anche quelle provenienti da fondi pubblici (aiuti di Stato, sussidi e sovvenzioni). Tale aspetto è particolarmente importante per potenziare l'efficienza e l'utilizzazione dei mezzi finanziari europei.

Emendamento 6
Considerando 5

(5) I diritti aeroportuali non devono essere discriminatori. È opportuno istituire una procedura di periodica consultazione tra le società che gestiscono gli aeroporti e gli utenti degli aeroporti stessi offrendo la possibilità alle due parti di rivolgersi in ultima istanza ad un'autorità regolatrice indipendente ogni qualvolta una decisione sui diritti aeroportuali o sulla modifica del sistema di tariffazione viene contestata dagli utenti degli aeroporti.

(5) I diritti aeroportuali non devono essere discriminatori **e devono riflettere i costi effettivi**. È opportuno istituire una procedura di periodica consultazione tra le società che gestiscono gli aeroporti e gli utenti degli aeroporti stessi offrendo la possibilità alle due parti di rivolgersi in ultima istanza ad un'autorità regolatrice indipendente ogni qualvolta una decisione sui diritti aeroportuali o sulla modifica del sistema di tariffazione viene contestata dagli utenti degli aeroporti. **L'autorità regolatrice indipendente deve avere competenze chiaramente definite, comprendenti in particolare le eventuali prerogative per irrogare sanzioni.**

Emendamento 7
Considerando 6

(6) In ciascuno Stato membro deve essere istituita un'autorità regolatrice indipendente, capace di garantire l'imparzialità delle sue decisioni e la corretta ed efficace applicazione della presente direttiva. Detta autorità deve disporre di tutte le risorse necessarie in personale, competenze tecniche e mezzi finanziari per l'esercizio delle proprie funzioni.

(6) In ciascuno Stato membro deve essere **designata o** istituita un'autorità regolatrice indipendente, capace di garantire l'imparzialità delle sue decisioni e la corretta ed efficace applicazione della presente direttiva. Detta autorità deve disporre di tutte le risorse necessarie in personale, competenze tecniche e mezzi finanziari per l'esercizio delle proprie funzioni.

Motivazione

L'emendamento è inteso a conformare il considerando all'articolo 10, paragrafo 1. L'autorità regolatrice indipendente deve essere designata, nella misura del possibile, onde evitare un ulteriore incremento della burocrazia negli Stati membri.

Emendamento 8
Considerando 9

(9) In considerazione del diffondersi dei vettori aerei che forniscono servizi a basso

(9) In considerazione del diffondersi dei vettori aerei che forniscono servizi a basso

costo, gli aeroporti serviti da questi vettori devono essere in grado di applicare diritti corrispondenti alle infrastrutture e/o ai servizi messi a loro disposizione, in quanto i vettori aerei hanno un interesse legittimo a esigere da un aeroporto servizi commisurati al rapporto prezzo/qualità. Occorre tuttavia che l'accesso a questo livello ridotto di infrastrutture o servizi sia aperto a tutti i vettori aerei che desiderino ricorrervi su base non discriminatoria. Quando la domanda superi l'offerta, l'accesso deve essere determinato in base a criteri obiettivi e non discriminatori la cui definizione incombe al gestore aeroportuale.

costo, gli aeroporti serviti da questi vettori devono essere in grado di applicare diritti corrispondenti alle infrastrutture e/o ai servizi messi a loro disposizione, in quanto i vettori aerei hanno un interesse legittimo a esigere da un aeroporto servizi commisurati al rapporto prezzo/qualità. Occorre tuttavia che l'accesso a questo livello ridotto di infrastrutture o servizi sia aperto a tutti i vettori aerei che desiderino ricorrervi su base non discriminatoria. Quando la domanda superi l'offerta, l'accesso deve essere determinato in base a criteri obiettivi e non discriminatori la cui definizione incombe al gestore aeroportuale. ***Le eventuali differenziazioni e/o gli aumenti dei diritti devono essere trasparenti, oggettivi e basati su criteri chiari. La differenziazione potrà essere considerata un incentivo per nuove rotte e quindi per sostenere lo sviluppo regionale nelle regioni che presentano svantaggi geografici e naturali, comprese le regioni ultraperiferiche.***

Motivazione

L'emendamento ha lo scopo di chiarire le condizioni per la differenziazione.

Emendamento 9 Articolo 1, paragrafo 2

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del Trattato e aperto al traffico commerciale il cui volume di traffico annuale ***supera la soglia di un milione di movimenti passeggeri o di 25 000 tonnellate di merci.***

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del Trattato e aperto al traffico commerciale il cui volume di traffico annuale ***rappresenta oltre lo 0,5% del numero totale di passeggeri movimentati annualmente nell'Unione.***

3. Fatto salvo il paragrafo 2, uno Stato membro può:

i) applicare la presente direttiva a un qualsiasi aeroporto situato sul suo territorio e aperto al traffico commerciale, il cui traffico annuale rappresenta oltre il 10% del numero totale di passeggeri movimentati annualmente dello

Stato membro in questione;

ii) applicare la presente direttiva a un qualsiasi aeroporto situato sul suo territorio e aperto al traffico commerciale, sulla base di un'indagine di mercato svolta dalla sua autorità nazionale competente. L'indagine è condotta previa consultazione approfondita con il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto interessato.

4. Ciascuno Stato membro pubblica un elenco dei propri aeroporti cui si applica la presente direttiva e garantisce l'accesso di eventuali interessati ai risultati dell'indagine di mercato di cui al paragrafo 3, punto ii), senza tuttavia rivelare informazioni commerciali riservate.

La presente direttiva non si applica né ai diritti riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta e terminale ai sensi del regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, che istituisce il sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea, né ai diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato della direttiva 96/67/CE del Consiglio relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

La presente direttiva lascia impregiudicato il diritto di ciascuno Stato membro di applicare nei confronti di qualsiasi gestore o di un aeroporto situato sul suo territorio misure regolatorie supplementari che non siano incompatibili con le disposizioni della presente direttiva o con altre disposizioni pertinenti del diritto comunitario. Dette misure possono in particolare comprendere l'approvazione dei sistemi di tariffazione e/o dell'ammontare dei diritti sulla base del diritto della concorrenza.

5. La presente direttiva non si applica né ai diritti riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta e terminale ai sensi del regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, che istituisce il sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea, né ai diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato della direttiva 96/67/CE del Consiglio relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

6. La presente direttiva lascia impregiudicato il diritto di ciascuno Stato membro di applicare nei confronti di qualsiasi gestore o di un aeroporto situato sul suo territorio misure regolatorie supplementari che non siano incompatibili con le disposizioni della presente direttiva o con altre disposizioni pertinenti del diritto comunitario. Dette misure possono in particolare comprendere l'approvazione dei sistemi di tariffazione e/o dell'ammontare dei diritti sulla base del diritto della concorrenza.

Motivazione

Gli aeroporti regionali non devono rientrare nell'ambito di applicazione della presente direttiva in quanto un'ulteriore normativa finirebbe per comportare soltanto oneri amministrativi supplementari per questa categoria di aeroporti, che ne comprometterebbe lo

sviluppo e quindi l'accessibilità della regione. Vanno invece regolamentati i maggiori centri aeroportuali di smistamento e i principali aeroporti europei e nazionali, unitamente a qualsiasi altro aeroporto che operi in regime di monopolio. Molti dei piccoli aeroporti sono già soggetti a concorrenza, la quale tende ad abbassare l'entità dei diritti aeroportuali.

Emendamento 10
Articolo 2, lettera e bis) (nuova)

(e bis) consumatore, ogni persona fisica o giuridica che acquista un servizio di trasporto da un utente di aeroporto;

Emendamento 11
Articolo 3

Gli Stati membri provvedono affinché i diritti aeroportuali non creino discriminazioni tra gli utenti degli aeroporti e tra i passeggeri.

Gli Stati membri provvedono affinché i diritti aeroportuali non creino discriminazioni tra gli utenti degli aeroporti e tra i passeggeri ***che utilizzano lo stesso servizio.***

Motivazione

Ove gli utenti di un aeroporto utilizzino diverse infrastrutture e servizi aeroportuali, è lecito che siano previsti diritti aeroportuali differenti. Per contro, per lo stesso servizio non va operata alcuna discriminazione tra i diversi utenti dell'aeroporto o tra i passeggeri.

Emendamento 12
Articolo 4, paragrafo 1

1. Gli Stati membri provvedono affinché, in ciascun aeroporto, sia istituita una procedura di consultazione obbligatoria e regolare tra il gestore aeroportuale e gli utenti o i rappresentanti degli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali e all'ammontare di questi diritti. Detta consultazione ha luogo almeno una volta ***all'anno.***

1. Gli Stati membri provvedono affinché, in ciascun aeroporto, sia istituita una procedura di consultazione obbligatoria e regolare tra il gestore aeroportuale e gli utenti o i rappresentanti degli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali e all'ammontare di questi diritti. Detta consultazione ha luogo ***ove sia prevista una revisione dei diritti vigenti o l'imposizione di nuovi diritti, e comunque almeno una volta ogni due anni.***

Motivazione

L'emendamento è inteso a eliminare gli oneri amministrativi prevedendo consultazioni sui problemi attinenti ai diritti aeroportuali soltanto qualora ve ne sia bisogno. Esso tiene conto altresì del caso in cui i prezzi siano stati concordati per diversi anni tra aeroporti e compagnie aeree.

Emendamento 13 Articolo 4, paragrafo 2

2. Gli Stati membri provvedono affinché, nella misura del possibile, le modifiche apportate al sistema dei diritti aeroportuali o all'ammontare di tali diritti siano effettuate con l'accordo dell'operatore aeroportuale da un lato e degli utenti degli aeroporti dall'altro. A tal fine, l'operatore aeroportuale sottopone agli utenti dell'aeroporto ogni proposta di modifica del sistema dei diritti o del loro ammontare al più tardi 4 mesi prima della sua entrata in vigore, motivandone le ragioni. A richiesta di un utente dell'aeroporto, il gestore aeroportuale organizza consultazioni sulle modifiche proposte con gli utenti degli aeroporti e tiene conto della posizione da questi espressa prima di prendere una decisione definitiva. Il gestore aeroportuale pubblica la sua decisione definitiva al più tardi **2 mesi** prima della sua entrata in vigore. Il gestore dell'aeroporto motiva la propria decisione in relazione alle posizioni espresse dagli utenti, nell'ipotesi in cui sulle modifiche proposte non sia intervenuto alcun accordo tra il gestore e gli utenti.

2. Gli Stati membri provvedono affinché, nella misura del possibile, le modifiche apportate al sistema dei diritti aeroportuali o all'ammontare di tali diritti siano effettuate con l'accordo dell'operatore aeroportuale da un lato e degli utenti degli aeroporti dall'altro. A tal fine, l'operatore aeroportuale sottopone agli utenti dell'aeroporto ogni proposta di modifica del sistema dei diritti o del loro ammontare al più tardi 4 mesi prima della sua entrata in vigore, motivandone le ragioni. A richiesta di un utente dell'aeroporto, il gestore aeroportuale organizza consultazioni sulle modifiche proposte con gli utenti degli aeroporti e tiene conto della posizione da questi espressa prima di prendere una decisione definitiva. Il gestore aeroportuale pubblica la sua decisione definitiva al più tardi **6 mesi** prima della sua entrata in vigore. ***L'autorità di regolamentazione definisce i requisiti per la pubblicazione.*** Il gestore dell'aeroporto motiva la propria decisione in relazione alle posizioni espresse dagli utenti, nell'ipotesi in cui sulle modifiche proposte non sia intervenuto alcun accordo tra il gestore e gli utenti.

Motivazione

Il periodo di 2 mesi è troppo breve. Le regioni che dipendono dal turismo possono essere colpite più gravemente dagli operatori turistici e pertanto hanno bisogno di più tempo per adeguarsi alle decisioni dato che sovente concludono accordi in anticipo per la fornitura di servizi.

Emendamento 14
Articolo 5, paragrafo 1, alinea

1. Gli Stati membri provvedono affinché i gestori aeroportuali forniscano **una volta all'anno** ad ogni utente dell'aeroporto o ai rappresentanti o alle associazioni degli utenti informazioni sui seguenti elementi, che serviranno come base per la determinazione dell'ammontare di tutti i diritti riscossi nell'aeroporto. Tali informazioni comprendono, come minimo:

1. Gli Stati membri provvedono affinché, **ove sia prevista una revisione dei diritti vigenti o l'imposizione di nuovi diritti**, i gestori aeroportuali forniscano ad ogni utente dell'aeroporto o ai rappresentanti o alle associazioni degli utenti informazioni sui seguenti elementi, che serviranno come base per la determinazione dell'ammontare di tutti i diritti riscossi nell'aeroporto. Tali informazioni comprendono, come minimo

Motivazione

L'emendamento è conforme all'articolo 4, paragrafo 1.

Emendamento 15
Articolo 5, paragrafo 2, alinea

2. **Gli** Stati membri provvedono affinché gli utenti degli aeroporti comunichino **periodicamente** al gestore aeroportuale informazioni riguardanti, in particolare:

2. **Ove sia prevista una revisione dei diritti vigenti o l'imposizione di nuovi diritti, gli** Stati membri provvedono affinché gli utenti degli aeroporti comunichino al gestore aeroportuale informazioni riguardanti, in particolare

Motivazione

L'emendamento è conforme all'articolo 4, paragrafo 1.

Emendamento 16
Articolo 6

Gli Stati membri provvedono affinché il gestore aeroportuale consulti gli utenti dell'aeroporto prima che siano finalizzati i programmi relativi ai nuovi progetti di infrastruttura.

Gli Stati membri provvedono affinché il gestore aeroportuale consulti gli utenti dell'aeroporto prima che siano finalizzati i programmi relativi ai nuovi progetti di infrastruttura. **I criteri per introdurre nuovi diritti corrispondono alle attività essenziali dell'aeroporto offerte agli utenti dell'aeroporto e ai consumatori.**

Emendamento 17
Articolo 7, paragrafo 2

2. Gli Stati membri provvedono affinché, nell'ipotesi in cui non si sia concluso alcun accordo sui livelli di servizio, una delle due parti possa ricorrere al regolatore nazionale.

2. Gli Stati membri provvedono affinché, nell'ipotesi in cui non si sia concluso alcun accordo sui livelli di servizio, una delle due parti possa ricorrere al regolatore nazionale. ***Gli Stati membri definiscono altresì le condizioni esatte a cui una delle due parti può farvi ricorso.***

Motivazione

Occorre assicurare che le parti ricorrano al regolatore nazionale indipendente soltanto allorché si sono esaurite tutte le possibilità di dialogo ed unicamente per ragioni gravi che giustifichino un ricorso.

Emendamento 18
Articolo 8, paragrafo 1

1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale di variare la qualità e l'estensione di particolari servizi, terminali o parti dei terminali degli aeroporti, allo scopo di fornire servizi personalizzati ovvero un terminale o una parte di terminale specializzato. L'ammontare dei diritti aeroportuali può essere differenziato in funzione della qualità e dell'estensione di tali servizi.

1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale di variare la qualità e l'estensione di particolari servizi, terminali o parti dei terminali degli aeroporti, allo scopo di fornire servizi personalizzati ovvero un terminale o una parte di terminale specializzato, ***nonché di garantire l'osservanza degli obblighi di servizio pubblico.*** L'ammontare dei diritti aeroportuali può essere differenziato in funzione della qualità e dell'estensione di tali servizi ***e, nel caso delle regioni di cui all'articolo 299, paragrafo 2, del trattato, permettere a tutti i consumatori l'accesso universale ai servizi prestati.***

Motivazione

L'emendamento ha lo scopo di garantire l'osservanza degli obblighi di servizio pubblico e, nel caso delle regioni ultraperiferiche, rendere possibile l'accesso al trasporto aereo a tutti i consumatori, data la distanza eccezionale di queste isole dal continente e quindi la loro dipendenza dal trasporto aereo.

Emendamento 19
Articolo 8, paragrafo 2

2. Gli Stati membri provvedono affinché ogni utente di aeroporto che desidera utilizzare i servizi personalizzati o il terminale o la parte del terminale specializzato, abbia accesso a questi servizi e a questo terminale o parte del terminale.

2. Gli Stati membri provvedono **alla non discriminazione**, affinché ogni utente di aeroporto che desidera utilizzare i servizi personalizzati o il terminale o la parte del terminale specializzato, abbia accesso a questi servizi e a questo terminale o parte del terminale.

Emendamento 20
Articolo 10, paragrafo 4

4. **L'operatore** aeroportuale o l'utente di aeroporto che intenda sporgere reclamo in relazione a qualsiasi aspetto che rientri nelle previsioni della presente direttiva, può rivolgersi all'autorità regolatrice indipendente la quale, agendo in veste di autorità di composizione delle controversie, pronuncia una decisione entro due mesi dal ricevimento del reclamo. L'autorità regolatrice ha diritto di ottenere dalle parti le informazioni necessarie per emanare la propria decisione. Le decisioni dell'autorità regolatrice hanno efficacia obbligatoria.

4. **Fatti salvi gli attuali sistemi di composizione delle controversie o le procedure di ricorso previste dalla legge**, **l'operatore** aeroportuale o l'utente di aeroporto che intenda sporgere reclamo in relazione a qualsiasi aspetto che rientri nelle previsioni della presente direttiva, può rivolgersi, **alle condizioni definite dallo Stato membro interessato**, all'autorità regolatrice indipendente la quale, agendo in veste di autorità di composizione delle controversie, pronuncia una decisione entro due mesi dal ricevimento del reclamo. L'autorità regolatrice ha diritto di ottenere dalle parti le informazioni necessarie per emanare la propria decisione. Le decisioni dell'autorità regolatrice hanno efficacia obbligatoria

Motivazione

Occorre assicurare che le parti ricorrano al regolatore nazionale indipendente soltanto allorché si sono esaurite tutte le possibilità di dialogo ed unicamente per ragioni gravi che giustifichino un ricorso. Il diritto a presentare ricorso va garantito conformemente all'ordinamento giuridico di ciascuno Stato membro.

Emendamento 21
Articolo 10, paragrafo 5

5. L'autorità regolatrice indipendente pubblica ogni anno una relazione sull'attività svolta.

5. L'autorità regolatrice indipendente pubblica ***nel quinto mese di*** ogni anno una relazione sull'attività svolta. ***La relazione è disponibile per gli utenti, la Commissione e il pubblico in generale.***

Emendamento 22
Articolo 11, paragrafo 1

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo ed al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva entro quattro anni dalla sua entrata in vigore, corredandola, se del caso, di opportune proposte.

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo ed al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva, ***che valuti i progressi compiuti verso il conseguimento dei suoi obiettivi,*** entro quattro anni dalla sua entrata in vigore, corredandola, se del caso, di opportune proposte.

Motivazione

Una valutazione indipendente del funzionamento della direttiva dovrebbe essere legata ai progressi compiuti rispetto agli obiettivi prefissati.

PROCEDURA

Titolo	Diritti aeroportuali
Riferimenti	COM(2006)0820 - C6-0056/2007 - 2007/0013(COD)
Commissione competente per il merito	TRAN
Parere espresso da Annuncio in Aula	REGI 13.3.2007
Relatore per parere Nomina	Antonio De Blasio 20.3.2007
Esame in commissione	12.4.2007 7.6.2007
Approvazione	13.9.2007
Esito della votazione finale	+: 36 -: 2 0: 2
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Elspeth Attwooll, Jean Marie Beaupuy, Rolf Berend, Jana Bobošíková, Antonio De Blasio, Bairbre de Brún, Vasile Dîncu, Iratxe García Pérez, Eugenijus Gentvilas, Ambroise Guellec, Mieczysław Edmund Janowski, Rumiana Jeleva, Gisela Kallenbach, Miloš Koterec, Constanze Angela Krehl, Jamila Madeira, Mario Mantovani, Sérgio Marques, Miguel Angel Martínez Martínez, Yiannakis Matsis, Miroslav Mikolášik, Jan Olbrycht, Markus Pieper, Pierre Pribetich, Wojciech Roszkowski, Elisabeth Schroedter, Grażyna Staniszevska, Margie Sudre, Kyriacos Triantaphyllides, Oldřich Vlasák
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Jan Březina, Den Dover, Emanuel Jardim Fernandes, Louis Grech, Ljudmila Novak, Zita Pleštinská, Richard Seeber, László Surján, Nikolaos Vakalis
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Olle Schmidt

PROCEDURA

Titolo	Diritti aeroportuali			
Riferimenti	COM(2006)0820 - C6-0056/2007 - 2007/0013(COD)			
Presentazione della proposta al PE	24.1.2007			
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 13.3.2007			
Commissione(i) competente(i) per parere Annuncio in Aula	ECON 13.3.2007	ENVI 13.3.2007	IMCO 13.3.2007	REGI 13.3.2007
Pareri non espressi Decisione	ENVI 27.2.2007	IMCO 11.4.2007		
Relatore(i) Nomina	Ulrich Stockmann 6.3.2007			
Esame in commissione	8.5.2007	11.9.2007	8.10.2007	
Approvazione	21.11.2007			
Esito della votazione finale	+: -: 0:	38 1 0		
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Francesco Ferrari, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Lars Wohlin, Roberts Zīle			
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Luigi Cocilovo, Markus Ferber, Armando França, Nathalie Griesbeck, Pedro Guerreiro, Jan Olbrycht, Leopold Józef Rutowicz, Corien Wortmann-Kool			
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Inger Segelström, Dan Mihalache			
Deposito	10.12.2007			