

EMENDAMENTI 001-074

presentati da Commissione per i trasporti e il turismo

Relazione**Giommaria Uggias****A7-0379/2012**

Assegnazione di bande orarie negli aeroporti europee

Proposta di regolamento (COM(2011)0827 – C7-0458/2011 – 2011/0391(COD))

Emendamento 1**Proposta di regolamento
Considerando 4***Testo della Commissione*

(4) Il sistema di assegnazione delle bande orarie istituito nel 1993 non garantisce l'assegnazione e l'utilizzo ottimali delle bande orarie e quindi della capacità aeroportuale. Nel contesto di una crescente congestione aeroportuale e del limitato sviluppo di nuove importanti infrastrutture aeroportuali, le bande orarie costituiscono una risorsa rara. L'accesso a tali risorse è di importanza cruciale per la fornitura di servizi di trasporto aereo e per il mantenimento di una effettiva concorrenza. A tal fine, l'assegnazione e l'utilizzo di bande orarie possono essere resi più efficienti attraverso l'introduzione di meccanismi *di mercato*, garantendo che le bande orarie non utilizzate vengano messe a disposizione degli operatori interessati il più rapidamente possibile e in modo trasparente e rafforzando i principi di base *del sistema nella* ripartizione, *nella* gestione e *nell'*utilizzo delle bande orarie.

Emendamento

(4) Il sistema di assegnazione delle bande orarie istituito nel 1993 non garantisce l'assegnazione e l'utilizzo ottimali delle bande orarie e quindi della capacità aeroportuale. Nel contesto di una crescente congestione aeroportuale e del limitato sviluppo di nuove importanti infrastrutture aeroportuali, le bande orarie costituiscono una risorsa rara. L'accesso a tali risorse è di importanza cruciale per la fornitura di servizi di trasporto aereo e per il mantenimento di una effettiva concorrenza. A tal fine, l'assegnazione e l'utilizzo di bande orarie possono essere resi più efficienti attraverso l'introduzione di meccanismi *per lo scambio di bande orarie*, garantendo che le bande orarie non utilizzate vengano messe a disposizione degli operatori interessati il più rapidamente possibile e in modo trasparente e rafforzando i principi di base del sistema relativamente alla ripartizione,

Contemporaneamente, benché le bande orarie storiche rispondano al bisogno di stabilità degli orari delle compagnie aeree, al momento della futura valutazione dell'applicazione del presente regolamento, si potrebbe prevedere di introdurre gradualmente altri meccanismi di mercato come la revoca delle bande orarie storiche e la loro messa all'asta.

alla gestione e all'utilizzo delle bande orarie. È inoltre importante garantire l'accesso degli aeroporti regionali ai centri aeroportuali principali, se i collegamenti tra tali aeroporti sono fondamentali per l'economia della regione interessata. Le preoccupazioni relative a un'assegnazione efficiente delle bande orarie devono pertanto continuare a essere bilanciate con la necessità di tutelare i benefici esterni derivanti dai servizi di trasporto aereo e, in particolare, la ricchezza che creano per le regioni europee.

Motivazione

La messa all'asta primaria delle bande orarie, come anche il mercato secondario in una certa misura, favorirebbe i vettori aerei più grandi e i collegamenti di lungo raggio più vantaggiosi. L'accesso delle regioni europee ai centri aeroportuali principali e alle rispettive economie sarà inevitabilmente compromesso fintanto che il problema relativo alla capacità non sarà trattato con un approccio più globale.

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

(6) L'assegnazione di bande orarie negli aeroporti congestionati **dovrebbe** continuare a basarsi su norme imparziali, trasparenti e non discriminatorie.

Emendamento

(6) L'assegnazione di bande orarie negli aeroporti congestionati **deve** continuare a basarsi su norme imparziali, trasparenti e non discriminatorie.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 11

Testo della Commissione

(11) È opportuno abolire la priorità attribuita ad un vettore aereo chiedendo che gli venga assegnata una serie di bande orarie in un aeroporto per un servizio di linea passeggeri senza scalo tra questo aeroporto e un aeroporto regionale, poiché tale situazione è già prevista dalla priorità attribuita ad un

Emendamento

soppresso

vettore aereo che chiede che gli venga assegnata una serie di bande orarie per un servizio di linea passeggeri senza scalo tra due aeroporti dell'Unione.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 12

Testo della Commissione

(12) È **opportuno** altresì evitare situazioni in cui, per scarsa disponibilità di bande orarie, si verifichi una ripartizione disuguale dei vantaggi della liberalizzazione nonché una distorsione della concorrenza.

Emendamento

(12) È **necessario** altresì evitare situazioni in cui, per scarsa disponibilità di bande orarie, si verifichi una ripartizione disuguale dei vantaggi della liberalizzazione nonché una distorsione della concorrenza.

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 bis) I trasporti aerei non di linea contribuiscono alla coesione e alla competitività regionali. Se i vettori aerei hanno usato con regolarità alcune bande orarie per detti trasporti presso un aeroporto rientrante nel campo di applicazione del presente regolamento, anche nel caso in cui le bande orarie in questione non sono impiegate sempre per gli stessi collegamenti, è opportuno considerare come prioritarie le richieste di continuazione dell'uso di dette bande orarie.

Motivazione

I trasporti aerei non di linea svolgono un ruolo importante nel garantire collegamenti da e verso le regioni europee meno accessibili e, pertanto, contribuiscono al loro sviluppo. Si tratta di un aspetto che deve essere riconosciuto.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 13

(13) I progressi realizzati nell'attuazione del cielo unico europeo hanno un impatto importante sul processo di assegnazione delle bande orarie. L'imposizione di regimi di prestazioni, in base ai quali gli aeroporti, i fornitori di servizi di navigazione aerea e gli utenti dello spazio aereo sono sottoposti a regole di sorveglianza e di miglioramento delle prestazioni, e la funzione di gestione della rete, fondata sull'attuazione di una rete europea delle rotte e una gestione centrale del traffico aereo, impongono di aggiornare le regole di assegnazione delle bande orarie. È quindi necessario istituire un quadro normativo adeguato che permetta un coinvolgimento del gestore della rete, dell'organo di valutazione delle prestazioni e delle autorità nazionali di sorveglianza nella procedura di determinazione della capacità aeroportuale e dei parametri di coordinamento. Dovrebbe inoltre essere introdotta una nuova categoria di aeroporti che presenta un interesse per la rete al fine di permettere una migliore reazione di quest'ultima di fronte a situazioni di crisi.

soppresso

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 14

(14) Dovrebbe essere assicurata una migliore concordanza tra i piani di volo e le bande orarie al fine di utilizzare meglio la capacità aeroportuale e migliorare la puntualità dei voli.

(14) Allo scopo di ottimizzare la capacità aeroportuale disponibile, è necessario stabilire procedure che garantiscano una maggiore coerenza tra le bande orarie degli aeroporti e i piani di volo.

Motivazione

L'emendamento ha lo scopo di migliorare la chiarezza espositiva del testo.

Emendamento 8

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione

(15) Spetta allo Stato membro responsabile dell'aeroporto ad orari facilitati o coordinato provvedere alla designazione di un facilitatore degli orari o di un coordinatore di indiscussa imparzialità. A *questo* fine dovrebbe essere rafforzato il ruolo dei coordinatori. È opportuno quindi *prevedere* l'indipendenza giuridica, organizzativa, decisionale e finanziaria del *coordinatore* nei confronti di tutte le *parti interessate*, dello Stato membro e degli organi da esso dipendenti. Al fine di evitare che l'attività del coordinatore non sia influenzata dalla mancanza di risorse umane, tecniche o finanziarie, o di competenze tecniche, *lo Stato membro dovrà provvedere a dotare il coordinatore delle risorse che consentano a quest'ultimo di svolgere la propria attività.*

Emendamento

(15) Spetta allo Stato membro responsabile dell'aeroporto ad orari facilitati o coordinato provvedere alla designazione di un facilitatore degli orari o di un coordinatore di indiscussa imparzialità. A tal fine dovrebbe essere rafforzato il ruolo dei coordinatori **e dei facilitatori degli orari**. È opportuno che venga prevista l'indipendenza giuridica, organizzativa, decisionale e finanziaria dei coordinatori nei confronti di tutti i soggetti interessati, dello Stato membro e degli organi da esso dipendenti. Al fine di evitare che l'attività del coordinatore **o del facilitatore degli orari** sia negativamente influenzata dalla mancanza di risorse umane, tecniche o finanziarie, o di competenze tecniche, gli Stati membri dovrebbero assicurare che i coordinatori siano dotati di tutte le risorse necessarie allo svolgimento delle relative attività.

Motivazione

Nella prospettiva di istituire un coordinatore europeo, appare opportuno chiarire e potenziare il ruolo dei coordinatori e dei facilitatori degli orari. Inoltre una migliore interazione tra detti operatori permetterà di articolare meglio la creazione di un coordinatore su scala europea.

Emendamento 9

Proposta di regolamento
Considerando 16

Testo della Commissione

(16) È opportuno introdurre obblighi supplementari per i vettori aerei per quanto riguarda la trasmissione delle informazioni al coordinatore. Dovrebbero essere previste sanzioni supplementari in caso di *omissione di informazioni* o di trasmissione di informazioni false o ingannevoli. Per gli aeroporti **che fanno parte della rete**, i vettori aerei dovrebbero avere l'obbligo di comunicare le proprie intenzioni di volo o

Emendamento

(16) È opportuno introdurre obblighi supplementari per i vettori aerei per quanto riguarda la trasmissione delle informazioni al coordinatore **e al facilitatore degli orari**. Dovrebbero essere previste sanzioni supplementari in caso di mancata comunicazione di informazioni o di trasmissione di informazioni false o ingannevoli. Per gli **altri** aeroporti **senza particolari qualifiche**, i vettori aerei

altre informazioni pertinenti chieste dal coordinatore o dal facilitatore degli orari.

dovrebbero avere l'obbligo di comunicare le proprie intenzioni di volo o altre informazioni pertinenti chieste dal coordinatore o dal facilitatore degli orari.

Motivazione

Nella prospettiva di istituire un coordinatore europeo, appare opportuno chiarire e potenziare il ruolo dei coordinatori e dei facilitatori degli orari. Inoltre una migliore interazione tra detti operatori permetterà di articolare meglio la creazione di un coordinatore su scala europea.

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 17

Testo della Commissione

(17) È opportuno che l'Unione faciliti la cooperazione tra i coordinatori e i facilitatori degli orari così da permettere loro di scambiare le rispettive *buone pratiche e pervenire*, al momento opportuno, all'istituzione di un coordinatore europeo.

Emendamento

(17) È opportuno che l'Unione faciliti la cooperazione tra i coordinatori e i facilitatori degli orari così da permettere loro di scambiare le rispettive migliori prassi al fine di pervenire, al momento opportuno, all'istituzione di un **unico** coordinatore **a livello** europeo, **tenendo conto dei progressi realizzati nella realizzazione del cielo unico europeo**.

Motivazione

L'ipotesi di un coordinatore unico a livello europeo è convincente, ma richiederà tempo e potrà essere conseguita solo dopo la piena attuazione del cielo unico europeo.

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 19

Testo della Commissione

(19) La decisione di coordinare un aeroporto dovrebbe essere presa dallo Stato membro responsabile dello stesso sulla base di criteri oggettivi. In considerazione dei progressi realizzati nell'attuazione del cielo unico europeo e nella funzione di gestore della rete, è utile ravvicinare i metodi di valutazione della capacità aeroportuale per garantire un miglior

Emendamento

(19) La decisione di coordinare un aeroporto dovrebbe essere presa dallo Stato membro responsabile dello stesso sulla base di criteri oggettivi. In considerazione dei progressi realizzati nell'attuazione del cielo unico europeo, **nell'attuazione dei blocchi funzionali di spazio aereo** e nella funzione di gestore della rete, è utile ravvicinare i metodi di valutazione della

funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo.

capacità aeroportuale per garantire un miglior funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo.

Motivazione

I blocchi funzionali di spazio aereo sono funzionali al raggiungimento della necessaria capacità ed efficienza della rete di gestione del traffico aereo all'interno del cielo unico europeo.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 21

Testo della Commissione

(21) La durata di validità di una serie di bande orarie dovrebbe essere limitata alla stagione di traffico per la quale la serie è stata concessa. La priorità per l'assegnazione di una serie di bande orarie, anche storiche, dovrebbe nascere dall'assegnazione o dalla conferma da parte del coordinatore.

Emendamento

soppresso

Motivazione

I diritti storici non derivano dall'assegnazione ma dall'uso precedente delle bande orarie ai sensi del regolamento. Il coordinatore dovrebbe limitarsi a mettere in atto le norme giuridicamente definite.

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 22 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(22 bis) L'entrata in vigore del presente regolamento non dovrebbe pregiudicare i collegamenti tra gli aeroporti regionali e i grandi aeroporti principali; sarebbe pertanto utile adottare misure appropriate per garantire la connessione tra gli aeroporti periferici, ultraperiferici e insulari, ai grandi aeroporti principali europei e quindi alla rete mondiale del traffico aereo.

Motivazione

Esiste il fondato timore che le compagnie che dispongono di bande orarie nei grandi aeroporti principali le utilizzino maggiormente per il traffico a lunga distanza; ciò avverrebbe a detrimento delle zone periferiche europee che si vedrebbero tagliate fuori dalla connessione con il resto della rete mondiale.

Emendamento 14

Proposta di regolamento

Considerando 24

Testo della Commissione

(24) Al fine di consentire ai vettori aerei di adattarsi a situazioni imperative di urgenza, come un *deciso* calo del traffico o una crisi economica che *colpisce in misura grave* l'attività dei vettori aerei e che *incide su una gran* parte della stagione di traffico, è opportuno permettere alla Commissione di adottare misure urgenti al fine di assicurare la coerenza delle misure da adottare negli aeroporti coordinati. Tali misure *permetterebbero* ai vettori aerei di conservare la priorità nell'assegnazione delle stesse serie per la stagione di traffico successiva anche se il tasso dell'**85%** non è stato raggiunto.

Emendamento

(24) Al fine di consentire ai vettori aerei di adattarsi a situazioni imperative di urgenza, come un calo sensibile del traffico o una crisi economica che colpisca in maniera grave l'attività dei vettori aerei, incidendo **sulla maggior** parte della stagione di traffico, è opportuno permettere alla Commissione di adottare misure urgenti al fine di assicurare la coerenza delle misure da adottare negli aeroporti coordinati. Tali misure permetteranno ai vettori aerei di conservare la priorità nell'assegnazione delle stesse serie per la stagione di traffico successiva anche se il tasso dell'**80%** non è stato raggiunto.

Motivazione

La modifica della norma generalmente accettata che prevede la perdita della priorità in caso di non utilizzo con un tasso pari a 80-20, con la proposta di cambiarlo con l'85-15, priverà i vettori aerei della capacità di far fronte agli imprevisti fuori dal loro controllo (condizioni meteorologiche, ritardi nelle operazioni di controllo del traffico aereo, problemi tecnici), il che potrebbe costringerli a cancellare i voli. È consigliabile non modificare la situazione sotto questo aspetto.

Emendamento 15

Proposta di regolamento

Considerando 24 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(24 bis) È opportuno che il presente regolamento tenga conto delle esigenze di flessibilità necessarie affinché l'aviazione d'affari e i voli charter possano operare voli non programmati, soprattutto in

considerazione dell'impossibilità per tali operatori di costituire un portafoglio di bande orarie sulla base dei diritti storici.

Emendamento 16

Proposta di regolamento

Considerando 25

Testo della Commissione

(25) Il ruolo del comitato di coordinamento dovrebbe essere doppiamente rafforzato. Da un lato, il gestore della rete, l'organo di valutazione delle prestazioni e l'autorità nazionale di sorveglianza dovrebbero essere invitati a seguire le riunioni del comitato. Dall'altro, nell'ambito delle sue missioni, il comitato di coordinamento potrebbe presentare delle proposte o dispensare dei consigli al coordinatore e/o allo Stato membro su qualsiasi questione relativa alla capacità dell'aeroporto, in particolare in rapporto alla attuazione del cielo unico europeo e al funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo. Il comitato dovrebbe inoltre poter fornire all'organo di valutazione delle prestazioni e all'autorità nazionale di sorveglianza dei pareri concernenti il collegamento tra i parametri di coordinamento e gli indicatori di prestazione essenziali proposti ai fornitori di servizi di navigazione aerea.

Emendamento

soppresso

Emendamento 17

Proposta di regolamento

Considerando 26

Testo della Commissione

(26) L'esperienza dimostra che un numero importante di bande orarie rientra nel paniere (pool) troppo tardi per poter essere utilmente riassegnato. È quindi opportuno incoraggiare l'ente di gestione dell'aeroporto a **introdurre un sistema di**

Emendamento

(26) L'esperienza dimostra che un numero importante di bande orarie rientra nel paniere (pool) troppo tardi per poter essere utilmente riassegnato. È quindi opportuno incoraggiare l'ente di gestione dell'aeroporto a **utilizzare dei sistemi di**

cauzione per la prenotazione delle bande orarie. Facendo ricorso a *questo meccanismo*, l'ente di gestione dell'aeroporto non dovrebbe tuttavia scoraggiare l'ingresso sul mercato o lo sviluppo dei servizi da parte dei vettori aerei.

imposizione finanziaria e a rafforzare in maniera consistente il regime di sanzioni attualmente in vigore al fine di dissuadere i vettori aerei dal porre in essere tali prassi. Facendo ricorso a *questi meccanismi*, l'ente di gestione dell'aeroporto non dovrebbe tuttavia scoraggiare l'ingresso sul mercato o lo sviluppo dei servizi da parte dei vettori aerei.

Emendamento 18

Proposta di regolamento Considerando 26 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(26 bis) Al fine di migliorare la capacità aeroportuale, il presente regolamento dovrebbe prevedere la possibilità che gli Stati membri utilizzino gli introiti ottenuti dalla vendita delle bande orarie nel mercato secondario per ottimizzare il traffico aereo e sviluppare nuove infrastrutture.

Motivazione

È inserito un nuovo considerando per integrare la possibilità, introdotta dal relatore, di destinare una parte dei proventi della commercializzazione delle bande orarie al miglioramento e all'incremento della capacità aeroportuale.

Emendamento 19

Proposta di regolamento Considerando 28

Testo della Commissione

Emendamento

(28) L'applicazione delle disposizioni del presente regolamento non *dovrebbe* pregiudicare le regole di concorrenza del *trattato*, in particolare gli articoli 101, 102 e 106 .

(28) L'applicazione delle disposizioni del presente regolamento non *deve* pregiudicare le regole di concorrenza del trattato sul funzionamento dell'Unione europea , in particolare gli articoli 101,102 e 106.

Emendamento 20

Proposta di regolamento Considerando 30

Testo della Commissione

(30) È opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare *degli* atti **delegati, in conformità** all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, **al fine di precisare i metodi di elaborazione di uno studio della capacità e della domanda. È particolarmente importante che la Commissione proceda alle consultazioni appropriate durante il suo lavoro preparatorio, anche a livello degli esperti.**

Emendamento

(30) *Dovrebbe essere delegato* alla Commissione il potere di adottare atti **conformemente** all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Emendamento 21

Proposta di regolamento Considerando 35 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(35 bis) È opportuno che la Commissione, previa consultazione anche a livello di esperti, proceda all'elaborazione di uno studio della capacità e della domanda, da presentare al Parlamento europeo e al Consiglio entro un anno dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Emendamento 22

Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 1

Testo della Commissione

Emendamento

1) «banda oraria» (slot) il permesso dato da un coordinatore ai sensi del presente regolamento di utilizzare l'intera gamma di infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo in un aeroporto coordinato **ad una data e in un orario** specifici assegnati da un coordinatore ai sensi del presente regolamento al fine di atterrare o decollare;

1) «banda oraria» (slot) il permesso dato da un coordinatore **ad un vettore aereo** ai sensi del presente regolamento di utilizzare l'intera gamma di infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo in un aeroporto coordinato **in date e orari** specifici assegnati da un coordinatore ai sensi del presente regolamento al fine di atterrare o decollare.

Emendamento 23

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 2 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

b) un vettore aereo che chieda una serie di bande orarie per un servizio di linea passeggeri senza scalo tra due aeroporti dell'Unione europea , ove al massimo altri due vettori aerei effettuino il medesimo servizio di linea senza scalo tra detti aeroporti nel giorno in questione, laddove il vettore aereo, nel caso che la sua domanda sia accolta, verrebbe a detenere meno di nove bande orarie in detto aeroporto, nel medesimo giorno, per il servizio senza scalo in questione.

soppresso

Motivazione

Lo statuto di nuovo concorrente punta a una concorrenza libera e non falsata sul mercato europeo. Prevedere per le rotte europee una regola specifica sul numero massimo di bande orarie da detenere per beneficiare dello statuto di nuovo concorrente significa avvantaggiare taluni vettori. Per evitare una simile distorsione della concorrenza occorre pertanto istituire una regola unica, ossia che i voli siano effettuati su una rotta europea o internazionale.

Emendamento 24

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 6

Testo della Commissione

Emendamento

6) "gruppo di vettori aerei", due o più vettori aerei che insieme provvedono ad operazioni in comune, in franchising o in code sharing, al fine di **operare uno specifico servizio aereo**;

6) "gruppo di vettori aerei", due o più vettori aerei che insieme provvedono ad operazioni in comune, in franchising o in code sharing **oppure un consorzio nel caso degli operatori non di linea**, al fine di **utilizzare una specifica banda oraria**;

Motivazione

È fondamentale che gli operatori non di linea e dell'aviazione di affari possano godere delle stesse opportunità che le nuove norme offrono agli operatori di linea.

Emendamento 25

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 9

Testo della Commissione

9) "aeroporto integrato nella rete", un aeroporto che non deve far fronte a problemi di congestione ma che, in caso di aumento improvviso e significativo del traffico o in caso di riduzione improvvisa e significativa della sua capacità, potrebbe incidere sul funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo (in appresso la "rete") in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio;

Emendamento

soppresso

Motivazione

Emendamento conforme al nuovo considerando 13: non si vede la necessità di costituire una nuova categoria di aeroporti da affiancare a quelli coordinati e a orari facilitati. È invece auspicabile la creazione di un sistema di scambio dei dati che faciliti il coordinamento della pianificazione aeroportuale.

Emendamento 26

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 13

Testo della Commissione

13) "serie di bande orarie", almeno **15** bande orarie **per una stagione di traffico estiva e 10 bande orarie per una stagione di traffico invernale**, richieste per la stessa ora nel medesimo giorno della settimana **per delle settimane consecutive** e assegnate dal coordinatore conformemente alla richiesta o, qualora non fosse possibile, assegnate ad un orario approssimativamente identico;

Emendamento

13) "serie di bande orarie", almeno **cinque** bande orarie **che sono state** richieste per la stessa ora nel medesimo giorno della settimana **con regolarità nella stessa stagione di traffico** e assegnate dal coordinatore conformemente alla richiesta o, qualora non fosse possibile, assegnate ad un orario approssimativamente identico, **salvo accordi diversi previsti in una normativa locale alle condizioni di cui all'articolo 9, paragrafo 8;**

Motivazione

Una serie di bande orarie è definita a livello mondiale come un minimo di 5 bande (Orientamenti mondiali per le bande orarie). L'introduzione di una norma differente in Europa

sarebbe poco funzionale data la natura globale dell'aviazione, Tuttavia, in talune circostanze specifiche, possono applicarsi norme locali.

Emendamento 27

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 18 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

18 bis) "servizio aereo non di linea", un volo che non soddisfa tutte le condizioni di cui all'articolo 2, punto 16, del regolamento (CE) n. 1008/2008;

Motivazione

L'aviazione di affari opera secondo modalità specifiche. La maggior parte delle operazioni di aviazione di affari non possono rientrare nel concetto di "servizi aerei non di linea programmati". Dato che il nuovo regolamento sulle bande orarie si applica all'aviazione di affari, occorre una nuova definizione.

Emendamento 28

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 19

Testo della Commissione

Emendamento

19) «gestore della rete», ***l'organismo*** istituito ai sensi dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004;

19) «gestore della rete», ***l'ente di gestione del traffico aereo (ATM)***, istituito ai sensi dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004, ***che permette l'uso ottimale dello spazio aereo e assicura che i vettori aerei possano operare sulle traiettorie preferite, garantendo al tempo stesso il massimo accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea;***

Motivazione

Definizione ripresa dal regolamento (CE) n. 551/2004, articolo 6.

Emendamento 29

Proposta di regolamento

Articolo 3

1. Gli Stati membri non hanno l'obbligo di designare un qualsiasi aeroporto come aeroporto ad orari facilitati o coordinato, *salvo* nei casi previsti nel presente articolo.

Gli Stati membri *non possono designare* un aeroporto come coordinato *salvo nei casi previsti nel paragrafo 3*.

2. Uno Stato membro può tuttavia provvedere affinché un aeroporto sia designato come l'aeroporto ad orari facilitati, a condizione che siano rispettati i principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione.

3. Lo Stato membro responsabile garantisce che sia effettuata un'accurata analisi della capacità e della domanda in un aeroporto che non è stato designato con una qualifica particolare ***in un aeroporto integrato nella rete europea di gestione del traffico aereo (in appresso "la rete")*** o in un aeroporto ad orari facilitati, ad opera dell'ente di gestione dell'aeroporto in questione, o di altri enti competenti ove detto Stato membro la reputi necessaria o entro sei mesi:

i) dalla richiesta scritta effettuata da vettori aerei che rappresentano più della metà dell'attività di un aeroporto o dall'ente di gestione dell'aeroporto, se ritengono che la capacità sia insufficiente per le attività aeronautiche effettive o previste in certi periodi, oppure

ii) su richiesta della Commissione, in particolare quando nuovi arrivi incontrano seri problemi per ottenere possibilità di atterraggio e di decollo nell'aeroporto in questione, o quando il gestore della rete lo ritenga necessario per garantire la coerenza del piano operativo dell'aeroporto con il piano operativo della rete, in conformità all'articolo 6, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 677/2011 della

1. Gli Stati membri non hanno l'obbligo di designare un qualsiasi aeroporto come aeroporto ad orari facilitati o coordinato, se non nei casi previsti nel presente articolo.

Gli Stati membri non designano un aeroporto come coordinato se non in conformità delle disposizioni del paragrafo 3.

2. Uno Stato membro può tuttavia provvedere affinché un aeroporto sia designato come l'aeroporto ad orari facilitati, a condizione che siano rispettati i principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione.

3. Lo Stato membro responsabile garantisce che sia effettuata un'accurata analisi della capacità e della domanda in un aeroporto che non è stato designato con una qualifica particolare o in un aeroporto ad orari facilitati, ad opera dell'ente di gestione dell'aeroporto in questione, o di altri enti competenti ove detto Stato membro la reputi necessaria, o entro sei mesi:

i) dalla richiesta scritta effettuata da vettori aerei che rappresentano più della metà dell'attività di un aeroporto o dall'ente di gestione dell'aeroporto, se ritengono che la capacità sia insufficiente per le attività aeronautiche effettive o previste in certi periodi, oppure

ii) su richiesta della Commissione, in particolare quando nuovi concorrenti incontrano seri problemi per ottenere possibilità di atterraggio e di decollo nell'aeroporto in questione, o quando il gestore della rete lo ritenga necessario per garantire la coerenza del piano operativo dell'aeroporto con il piano operativo della rete, in conformità all'articolo 6, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 677/2011 della

Commissione .

Tale analisi determina le carenze di capacità, tenendo conto dei vincoli di tutela ambientale applicabili all'aeroporto in questione. L'analisi passa in rassegna le possibilità di ovviare a dette insufficienze grazie a nuove opere infrastrutturali o a modifiche alle infrastrutture, a cambiamenti a livello operativo o a qualsiasi altro cambiamento e il periodo di tempo previsto per risolvere i problemi.

L'analisi si basa su metodi concepiti dalla Commissione tramite atto delegato, in conformità all'articolo 15 del presente regolamento. I metodi tengono conto delle esigenze del piano operativo della rete previste dall'allegato V del regolamento (UE) n. 677/2011.

Essa deve essere aggiornata se sono fatte valere le condizioni di cui al paragrafo 6, se nell'aeroporto sono intervenuti cambiamenti che influenzano in misura significativa la sua capacità e il suo utilizzo o su richiesta del comitato di coordinamento, dello Stato membro o della Commissione. Tanto l'analisi quanto i metodi utilizzati sono posti a disposizione *delle parti* che hanno chiesto l'analisi e, su richiesta, di altre parti interessate. Contestualmente l'analisi è comunicata alla Commissione.

4. Sulla base dell'analisi lo Stato membro consulta sulla situazione dell'aeroporto in termini di capacità l'ente di gestione dell'aeroporto, i vettori aerei che utilizzano **regolarmente** l'aeroporto, le loro organizzazioni rappresentative, i rappresentanti del settore aviazione generale **che utilizzano regolarmente l'aeroporto** e le autorità di controllo del traffico aereo.

5. La Commissione può chiedere al gestore della rete di emettere un parere sul modo in cui viene stabilita la capacità in rapporto alle necessità di funzionamento della rete.
La Commissione può fare delle

Commissione .

Tale analisi, **basata su metodi comunemente accettati e riconosciuti**, determina le carenze di capacità, tenendo conto dei vincoli di tutela ambientale applicabili all'aeroporto in questione. L'analisi passa in rassegna le possibilità di ovviare a dette insufficienze grazie a nuove opere infrastrutturali o a modifiche alle infrastrutture, a cambiamenti a livello operativo o a qualsiasi altro cambiamento e il periodo di tempo previsto per risolvere i problemi.

L'analisi si basa su metodi concepiti dalla Commissione tramite atto delegato, in conformità all'articolo 15 del presente regolamento. I metodi tengono conto delle esigenze del piano operativo della rete previste dall'allegato V del regolamento (UE) n. 677/2011.

Essa deve essere aggiornata se sono fatte valere le condizioni di cui al paragrafo 6, se nell'aeroporto sono intervenuti cambiamenti che influenzano in misura significativa la sua capacità e il suo utilizzo o su richiesta del comitato di coordinamento, dello Stato membro o della Commissione. Tanto l'analisi quanto i metodi utilizzati sono posti a disposizione dei soggetti che hanno chiesto l'analisi e, su richiesta, di altre parti interessate. Contestualmente l'analisi è comunicata alla Commissione.

4. Sulla base dell'analisi lo Stato membro consulta sulla situazione dell'aeroporto in termini di capacità l'ente di gestione dell'aeroporto, i vettori aerei che utilizzano l'aeroporto, le loro organizzazioni rappresentative, i rappresentanti del settore aviazione generale e le autorità di controllo del traffico aereo.

5. La Commissione può chiedere al gestore della rete di emettere un parere sul modo in cui viene stabilita la capacità in rapporto alle necessità di funzionamento della rete.

raccomandazioni. Lo Stato membro motiva ogni decisione che non segua tali raccomandazioni. La decisione è comunicata alla Commissione.

6. Quando si manifestano problemi di capacità per almeno una stagione di traffico, lo Stato membro provvede affinché l'aeroporto sia designato come aeroporto coordinato per i pertinenti periodi solo se:

a) le insufficienze sono di natura talmente grave che è impossibile evitare rilevanti ritardi nell'aeroporto e

b) non esistono possibilità di risolvere questi problemi a breve termine.

7. In deroga al paragrafo 6, lettera b), gli Stati membri, in circostanze eccezionali, possono designare come coordinati gli aeroporti interessati per il periodo in questione, che può essere inferiore a una stagione di traffico. In deroga ai paragrafi 3, 4, 5 e 6, gli Stati membri, in situazioni di urgenza, possono designare come coordinati gli aeroporti interessati per il periodo in questione.

8. Se lo studio attualizzato della capacità e della domanda in un aeroporto coordinato o un aeroporto ad orari facilitati dimostra che in tale aeroporto è stata raggiunta una capacità sufficiente per rispondere ai movimenti effettivi o previsti, lo Stato membro, previa consultazione degli organi menzionati al paragrafo 4, cambia la sua qualifica in aeroporto ad orari facilitati o in aeroporto senza qualifica.

9. Su richiesta della Commissione, che può agire di sua iniziativa o su iniziativa del gestore della rete, e previa consultazione degli organi menzionati al paragrafo 4, lo Stato membro provvede affinché un aeroporto senza qualifica sia designato come integrato nella rete. La decisione è comunicata alla Commissione. Se la Commissione ritiene che l'aeroporto non presenti più interesse per la rete, lo Stato membro, previa consultazione degli organi menzionati al paragrafo 4, cambia

6. Quando si manifestano problemi di capacità per almeno una stagione di traffico, lo Stato membro provvede affinché l'aeroporto sia designato come aeroporto coordinato per i pertinenti periodi solo se:

a) le insufficienze sono di natura talmente grave che è impossibile evitare rilevanti ritardi nell'aeroporto e

b) non esistono possibilità di risolvere questi problemi a breve termine.

8. Se lo studio attualizzato della capacità e della domanda in un aeroporto coordinato o un aeroporto ad orari facilitati dimostra che in tale aeroporto è stata raggiunta una capacità sufficiente per rispondere ai movimenti effettivi o previsti, lo Stato membro, previa consultazione degli organi menzionati al paragrafo 4, cambia la sua qualifica in aeroporto ad orari facilitati o in aeroporto senza qualifica.

la qualifica dell'aeroporto in aeroporto senza qualifica.

10. Se viene presa una decisione ai sensi dei paragrafi **6, 8 o 9**, essa viene comunicata dallo Stato membro agli organi menzionati al paragrafo 4 entro il 1° aprile per quanto riguarda la stagione di traffico invernale ed entro il 1° settembre per quanto riguarda la stagione di traffico estiva.

10. Se viene presa una decisione ai sensi dei paragrafi **6 o 8** essa viene comunicata dallo Stato membro agli organi menzionati al paragrafo 4 entro il 1° aprile per quanto riguarda la stagione di traffico invernale ed entro il 1° settembre per quanto riguarda la stagione di traffico estiva.

Emendamento 30

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

1. In un aeroporto coordinato o ad orari facilitati, lo Stato membro competente garantisce la definizione dei parametri di coordinamento due volte all'anno, tenendo conto nel contempo di tutti i vincoli tecnici, operativi, prestazionali e ambientali pertinenti, nonché degli eventuali cambiamenti ad essi relativi. Tali vincoli devono essere comunicati alla Commissione. ***La Commissione, se necessario con il sostegno del gestore della rete, esamina i vincoli e emette delle raccomandazioni delle quali lo Stato membro deve tener conto prima di procedere alla determinazione dei parametri di coordinamento.***

Emendamento

1. In un aeroporto coordinato o ad orari facilitati, lo Stato membro competente garantisce la definizione dei parametri di coordinamento due volte all'anno, tenendo conto nel contempo di tutti i vincoli tecnici, operativi, prestazionali e ambientali pertinenti, nonché degli eventuali cambiamenti ad essi relativi. Tali vincoli devono essere comunicati alla Commissione.

Emendamento 31

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. La determinazione dei parametri di coordinamento non deve incidere sul carattere imparziale e non discriminatorio dell'assegnazione delle bande orarie.

Emendamento

soppresso

Motivazione

Questo paragrafo non è necessario dato che l'intero regolamento n. 95/93 è inteso come non discriminatorio.

Emendamento 32

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Lo Stato membro responsabile di un aeroporto, ***integrato nella rete***, ad orari facilitati o coordinato provvede a nominare una persona fisica o giuridica qualificata in qualità di facilitatore degli orari o in qualità di coordinatore dell'aeroporto, previo parere dei vettori aerei che usano regolarmente l'aeroporto, delle organizzazioni che li rappresentano e dell'ente di gestione dell'aeroporto e del comitato di coordinamento, sempreché esista. Le medesime persone, il facilitatore degli orari o il coordinatore, possono essere nominate per più di un aeroporto.

Emendamento

1. Lo Stato membro responsabile di un aeroporto ad orari facilitati o coordinato provvede a nominare una persona fisica o giuridica qualificata in qualità di facilitatore degli orari o in qualità di coordinatore dell'aeroporto, previo parere dei vettori aerei che usano regolarmente l'aeroporto, delle organizzazioni che li rappresentano e dell'ente di gestione dell'aeroporto e del comitato di coordinamento, sempreché esista. Le medesime persone, il facilitatore degli orari o il coordinatore, possono essere nominate per più di un aeroporto.

Emendamento 33

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 3 – comma 1 – lettera b – punto i

Testo della Commissione

i) sul piano giuridico, che le funzioni essenziali del coordinatore, che consistono nell'assegnare le bande orarie in modo equo e non discriminatorio, siano affidate ad una persona fisica o giuridica che non sia essa stessa un fornitore di servizi nell'aeroporto, una compagnia aerea *che opera collegamenti in partenza da tale aeroporto né l'ente di gestione dell'aeroporto in questione;*

Emendamento

i) sul piano giuridico, che le funzioni essenziali del coordinatore, che consistono nell'assegnare le bande orarie in modo equo e non discriminatorio, siano affidate ad una persona fisica o giuridica che non sia essa stessa un fornitore di servizi nell'aeroporto, una compagnia aerea operante collegamenti presso tale aeroporto né l'ente di gestione dell'aeroporto in questione; ***al fine di dimostrare che non ha alcun interesse in comune con i suddetti soggetti, il coordinatore o il facilitatore degli orari ha l'obbligo di presentare annualmente una dichiarazione indicante i suoi interessi finanziari;***

Emendamento 34

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 3 – comma 1 – lettera b – punto ii bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

ii bis) che la composizione del consiglio di amministrazione del coordinatore o la sua funzione di sorveglianza siano anch'esse indipendenti dagli interessi diretti dell'ente di gestione dell'aeroporto, delle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto e di qualsiasi altro ente che rappresenti un utente o un prestatore di servizi, senza tuttavia escludere la possibilità che i rappresentanti di suddette organizzazioni siano membri del consiglio di amministrazione o partecipino alla funzione di sorveglianza, a condizione che i diritti di voto siano equilibrati.

Motivazione

Per garantire imparzialità ed equilibrio in seno al consiglio del coordinatore.

Emendamento 35

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 3 – comma 1 – lettera b – punto ii ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

ii ter) che a tale fine è necessario che il coordinatore o il facilitatore degli orari, sia esso una persona fisica o giuridica, non sia stato alle dipendenze o abbia collaborato in maniera continuativa con l'ente di gestione dell'aeroporto, i fornitori di servizi o le compagnie aeree operanti da o verso l'aeroporto in questione, nei 2 anni precedenti alla sua nomina e per i 2 anni successivi alla cessazione delle sue funzioni di coordinatore o facilitatore degli orari;

Emendamento 36

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 3 – comma 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) che il sistema di finanziamento delle attività del coordinatore sia in grado di garantirne l'indipendenza.

Emendamento

c) che il sistema di finanziamento delle attività del coordinatore **e del facilitatore degli orari** sia in grado di garantirne l'indipendenza.

Emendamento 37

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 3 – comma 2

Testo della Commissione

Il finanziamento previsto alla lettera c) è assicurato **dai** vettori aerei che operano negli aeroporti coordinati e dagli enti aeroportuali, in modo da garantire una distribuzione equa dell'onere finanziario tra tutte *le parti interessate* ed evitare che il finanziamento dipenda principalmente da *una sola parte interessata*. Gli Stati membri vigilano affinché il coordinatore **disponga** sempre **delle** risorse **necessarie**, sia finanziarie che umane, tecniche e materiali, nonché delle competenze tecniche **per** svolgere la propria attività.

Emendamento

Il finanziamento previsto alla lettera c) è assicurato **da tutti i** vettori aerei che operano negli aeroporti coordinati **e ad orari facilitati nonché** dagli enti aeroportuali, in modo da garantire una distribuzione equa dell'onere finanziario tra tutti i soggetti interessati ed evitare che il finanziamento dipenda principalmente da un solo soggetto interessato. **Negli Stati membri è istituita una procedura di consultazione dei soggetti interessati, con possibilità di impugnazione, in modo da garantire una tariffazione trasparente, non discriminatoria e correlata al servizio fornito dal coordinatore o dal facilitatore degli orari. La riscossione del contributo dei vettori aerei è a carico degli aeroporti interessati, che lo versano al coordinatore o al facilitatore degli orari.** Gli Stati membri vigilano affinché il coordinatore **ed il facilitatore degli orari dispongano di adeguate** risorse, sia finanziarie che umane, tecniche e materiali, nonché delle competenze tecniche **al fine di poter** svolgere continuativamente la propria attività.

Motivazione

Sembra giustificato che i vettori che beneficiano del coordinamento partecipino al suo finanziamento e che l'importo del contributo sia correlato al servizio di coordinamento. Del resto gli aeroporti dispongono già di strutture per effettuare la riscossione e appaiono il soggetto pertinente, evitando in tal modo la creazione inutile di una nuova struttura. L'introduzione di una procedura di consultazione e di ricorso permetterà inoltre di prevenire abusi e assicurare la trasparenza.

Emendamento 38

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 7 – comma 2

Testo della Commissione

Il coordinatore controlla la conformità delle operazioni dei vettori aerei con le bande orarie loro assegnate. I controlli di conformità sono svolti in cooperazione con l'ente di gestione dell'aeroporto **e con** le autorità di controllo del traffico aereo e tengono conto dei limiti di tempo e di altri parametri riguardanti l'aeroporto in questione.

Emendamento

Il coordinatore controlla la conformità delle operazioni dei vettori aerei con le bande orarie loro assegnate. I controlli di conformità sono svolti in cooperazione con l'ente di gestione dell'aeroporto, le autorità di controllo del traffico aereo e **il gestore della rete e** tengono conto dei limiti di tempo e di altri parametri riguardanti l'aeroporto in questione.

Motivazione

Il gestore della rete dovrebbe potersi esprimere sulla conformità delle operazioni dei vettori aerei con le bande orarie loro allocate.

Emendamento 39

Proposta di regolamento

Articolo 6

Testo della Commissione

1. **Alla fine di ogni stagione di traffico**, il coordinatore o il facilitatore degli orari presenta agli Stati membri interessati **e** alla Commissione una relazione d'attività che illustra la situazione generale dell'assegnazione delle bande orarie e/o della facilitazione degli orari. La relazione esamina *tra l'altro* l'applicazione dell'articolo 9, paragrafo 5, e degli articoli 13 e 18 nonché gli eventuali reclami sull'applicazione degli articoli 9 e 10 presentati al comitato di coordinamento e le iniziative adottate per darvi soluzione. La relazione contiene inoltre i risultati di un'indagine svolta presso *le parti interessate* e concernente la qualità dei servizi offerti dal coordinatore.

Emendamento

1. **Ogni anno** il coordinatore o il facilitatore degli orari presenta agli Stati membri interessati, alla Commissione **e, previa loro richiesta, a tutti i soggetti coinvolti nel loro finanziamento**, una relazione d'attività che illustra la situazione generale dell'assegnazione delle bande orarie e/o della facilitazione degli orari. La relazione d'attività esamina, in particolare, l'applicazione dell'articolo 9, paragrafo 5, e degli articoli 13 e 18, nonché gli eventuali reclami sull'applicazione degli articoli 9 e 10 presentati al comitato di coordinamento e le iniziative adottate per darvi soluzione. La relazione **contiene dati aggregati e individuali sui corrispettivi in denaro derivanti dallo scambio di bande orarie di cui all'articolo 13**. Essa contiene inoltre i risultati di un'indagine svolta presso i soggetti interessati e concernente la qualità

dei servizi offerti dal coordinatore *e dal facilitatore degli orari*.

Il coordinatore e il facilitatore degli orari presentano inoltre alla Commissione, agli Stati membri e a tutti i soggetti coinvolti nel loro finanziamento una relazione finanziaria annuale distinta, nella quale siano specificate in maniera dettagliata le entrate e le uscite relative alla propria attività.

2. La Commissione può adottare un modello per la relazione di attività di cui al paragrafo 1. Tale atto di esecuzione è adottato in conformità alla procedura di esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

3. Il coordinatore tiene aggiornata una banca dati elettronica, il cui accesso è gratuito, contenente le seguenti informazioni:

a) le bande orarie precedentemente operate da ciascuna compagnia aerea, elencate in ordine cronologico, per tutti i vettori aerei che usano l'aeroporto;

b) le bande orarie richieste elencate per ogni singolo vettore aereo, in ordine cronologico e per l'insieme dei vettori aerei;

c) tutte le bande orarie assegnate e le richieste di bande orarie ancora in sospeso, elencate individualmente, in ordine cronologico, vettore per vettore, per tutti i vettori aerei;

d) le bande orarie ancora disponibili in relazione ad ogni tipo di vincolo di cui si tiene conto nei parametri di coordinamento. La banca dati deve permettere ai vettori aerei di ***verificare*** la disponibilità ***delle bande orarie corrispondenti alle loro domande***;

e) le bande orarie trasferite o *cambiate*, per le quali viene indicata l'identità dei vettori aerei *in questione*, e se il trasferimento o lo

2. La Commissione può adottare un modello per la relazione di attività di cui al paragrafo 1. Tale atto di esecuzione è adottato in conformità alla procedura di esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

3. Il coordinatore tiene aggiornata, ***per ciascun aeroporto di cui egli sia stato nominato responsabile***, una banca dati elettronica, il cui accesso è gratuito ***e accessibile a tutti i soggetti interessati su richiesta, compreso il Parlamento europeo***, contenente le seguenti informazioni:

a) le bande orarie precedentemente operate da ciascuna compagnia aerea, elencate in ordine cronologico, per tutti i vettori aerei che usano l'aeroporto;

b) le bande orarie richieste elencate per ogni singolo vettore aereo e, in ordine cronologico, per l'insieme dei vettori aerei;

c) tutte le bande orarie assegnate e le richieste di bande orarie ancora in sospeso, elencate individualmente, in ordine cronologico, vettore per vettore, per tutti i vettori aerei;

d) le bande orarie ancora disponibili in relazione ad ogni tipo di vincolo di cui si tiene conto nei parametri di coordinamento. La banca dati deve permettere ai vettori aerei ***e agli aeroporti di verificarne*** la disponibilità;

e) le bande orarie trasferite o scambiate, per le quali viene indicata l'identità dei vettori aerei coinvolti, e se il trasferimento o

scambio è stato fatto *tramite una compensazione monetaria* o di altra natura. Ogni anno vengono pubblicati dei dati aggregati sulle *compensazioni monetarie*;

f) *dettagli esaurienti* sui i parametri di coordinamento .

Queste informazioni vengono costantemente aggiornate. **Al termine di ogni stagione**, il coordinatore provvede alla pubblicazione della relazione di attività di cui al paragrafo 1.

4. Il coordinatore provvede alla conservazione dei dati e alla loro accessibilità per almeno 5 periodi consecutivi di programmazione oraria equivalenti.

5. Ove siano disponibili standard pertinenti e generalmente riconosciuti relativi al formato delle informazioni sugli orari, il facilitatore degli orari, il coordinatore e i vettori aerei li applicano sempreché essi siano conformi al diritto dell'Unione.

o lo scambio è stato fatto dietro corrispettivo in denaro o di altra natura. Ogni anno vengono pubblicati dei dati aggregati sui corrispettivi in denaro;

f) informazioni di dettaglio complete sui i parametri di coordinamento.

Queste informazioni vengono costantemente aggiornate. **Ogni anno** il coordinatore provvede alla pubblicazione della relazione di attività di cui al paragrafo 1.

4. Il coordinatore provvede alla conservazione dei dati e alla loro accessibilità per almeno cinque periodi consecutivi di programmazione oraria equivalenti.

5. Ove siano disponibili standard pertinenti e generalmente riconosciuti relativi al formato delle informazioni sugli orari, il facilitatore degli orari, il coordinatore e i vettori aerei li applicano sempreché essi siano conformi al diritto dell'Unione.

Emendamento 40

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

1. I vettori aerei che operano o che intendono operare **in un aeroporto integrato nella rete**, in un aeroporto ad orari facilitati o in un aeroporto coordinato comunicano al facilitatore degli orari o al coordinatore tutte le informazioni pertinenti da essi richieste. Quando interviene un cambiamento relativo a queste informazioni, i vettori aerei ne informano il facilitatore degli orari e il coordinatore **nei tempi più brevi**. Tutte le informazioni pertinenti sono presentate **sotto la forma e** nei termini specificati dal facilitatore degli orari o dal coordinatore. In particolare, un vettore aereo comunica al coordinatore, al momento della domanda di assegnazione, se beneficerà eventualmente della qualifica

Emendamento

1. I vettori aerei che operano o che intendono operare in un aeroporto ad orari facilitati o in un aeroporto coordinato comunicano **rispettivamente** al facilitatore degli orari o al coordinatore tutte le informazioni pertinenti da essi richieste. Quando interviene un cambiamento relativo a queste informazioni, i vettori aerei ne informano il facilitatore degli orari e il coordinatore **alla prima occasione utile e possibile**. Tutte le informazioni pertinenti sono presentate nei termini specificati dal facilitatore degli orari o dal coordinatore. In particolare, un vettore aereo comunica al coordinatore, al momento della domanda di assegnazione, se beneficerà eventualmente della qualifica di nuovo concorrente a norma dell'articolo 2, punto 2), per quanto

di nuovo concorrente a norma dell'articolo 2, punto 2), per quanto riguarda le bande orarie richieste.

riguarda le bande orarie richieste *e se esso sia affiliato ad altri vettori che operano presso lo stesso aeroporto, per evitare che possa accedere indebitamente a tale qualifica.*

Motivazione

È spesso difficile per il coordinatore venire a conoscenza delle affiliazioni in essere tra vettori aerei; è quindi opportuno che sia lo stesso vettore a comunicare tale informazione al coordinatore, per evitare anomalie nel processo di assegnazione delle bande orarie.

Emendamento 41

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Per tutti gli altri aeroporti *senza qualifica particolare, i vettori aerei che utilizzano o intendono utilizzare, dei servizi nell'aeroporto*, l'ente di gestione dell'aeroporto, *i fornitori di servizi di assistenza nello scalo e i fornitori di servizi di navigazione aerea forniscono*, su richiesta di un coordinatore, *tutte* le informazioni *in loro* possesso concernenti i servizi previsti di vettori aerei.

Emendamento

Per tutti gli altri aeroporti, l'ente di gestione dell'aeroporto *fornisce entro un termine ragionevole*, su richiesta *del* coordinatore *o del facilitatore degli orari*, le informazioni *in suo* possesso concernenti i servizi previsti di vettori aerei.

Emendamento 42

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Qualora un vettore aereo non provveda a trasmettere le informazioni di cui al paragrafo 1, a meno che non possa dimostrare in modo soddisfacente l'esistenza di circostanze attenuanti, oppure fornisca informazioni false o ingannevoli, il coordinatore non tiene conto della richiesta o delle richieste di bande orarie presentate da tale vettore, a cui si riferiscono le informazioni mancanti, false o ingannevoli. Egli revoca le serie di bande orarie se sono già state assegnate e/o

Emendamento

2. Qualora un vettore aereo non provveda a trasmettere le informazioni di cui al paragrafo 1, a meno che non possa dimostrare in modo soddisfacente l'esistenza di circostanze attenuanti, oppure fornisca informazioni false o ingannevoli, il coordinatore non tiene conto della richiesta o delle richieste di bande orarie presentate da tale vettore, a cui si riferiscono le informazioni mancanti, false o ingannevoli. Egli revoca *la banda oraria o* le serie di bande orarie se sono già state

raccomanda l'applicazione di sanzioni da parte dell'organismo competente in conformità al diritto nazionale. Il coordinatore **dà** al vettore aereo in questione la possibilità di esporre le proprie osservazioni.

assegnate e/o raccomanda l'applicazione di sanzioni da parte dell'organismo competente in conformità al diritto nazionale. Il coordinatore **offre** al vettore aereo in questione la possibilità di esporre le proprie osservazioni.

Motivazione

La revoca si applicherà non solo alle serie di bande orarie ma anche alle singole bande orarie.

Emendamento 43

**Proposta di regolamento
Articolo 7 – paragrafo 3**

Testo della Commissione

3. Il facilitatore degli orari o il coordinatore, l'ente di gestione dell'aeroporto **e** le autorità di controllo del traffico aereo si scambiano tutte le informazioni necessarie per lo svolgimento delle rispettive funzioni, compresi i dati relativi ai voli e alle bande orarie , in particolare al fine di garantire l'applicazione dell'articolo 17.

Emendamento

3. Il facilitatore degli orari o il coordinatore, l'ente di gestione dell'aeroporto, le autorità di controllo del traffico aereo **e il gestore della rete** si scambiano tutte le informazioni necessarie per lo svolgimento delle rispettive funzioni, compresi i dati relativi ai voli e alle bande orarie, in particolare al fine di garantire l'applicazione dell'articolo 17.

Motivazione

Anche il gestore della rete dovrebbe essere consultato, soprattutto in materia di piani di volo.

Emendamento 44

**Proposta di regolamento
Articolo 7 – paragrafo 3 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Il formato e la portata delle informazioni di cui al presente articolo sono stabiliti in una norma di settore concordata a livello mondiale. Le informazioni fornite sono utilizzate esclusivamente ai fini del presente regolamento.

Emendamento 45

Proposta di regolamento

Articolo 8

Testo della Commissione

1. In un aeroporto coordinato lo Stato membro responsabile garantisce la costituzione di un comitato di coordinamento. Il medesimo comitato di coordinamento può essere designato per più di un aeroporto. La partecipazione a detto comitato è aperta almeno ai vettori aerei che utilizzano **regolarmente** l'aeroporto o gli aeroporti e alle loro organizzazioni rappresentative, all'ente di gestione dell'aeroporto in questione, alle competenti autorità di controllo del traffico aereo, a rappresentanti del settore dell'aviazione generale **che utilizzano regolarmente l'aeroporto, al** gestore della rete, **all'**organo di valutazione delle prestazioni e **all'**autorità nazionale di sorveglianza dello Stato membro in questione.

Le funzioni del comitato di coordinamento sono le seguenti:

- a) presentare proposte o fornire consulenza al coordinatore e/o allo Stato membro in merito ai seguenti punti:
 - i) possibilità di aumento della capacità dell'aeroporto determinata a norma dell'articolo 3 o di miglioramento della sua

Emendamento

1. In un aeroporto coordinato lo Stato membro responsabile garantisce la costituzione di un comitato di coordinamento. Il medesimo comitato di coordinamento può essere designato per più di un aeroporto. La partecipazione a detto comitato è aperta almeno ai vettori aerei che utilizzano **frequentemente** l'aeroporto o gli aeroporti in questione **durante la stagione di traffico in corso e che li abbiano utilizzati durante la stagione di traffico precedente e** alle loro organizzazioni rappresentative, all'ente di gestione dell'aeroporto in questione, alle competenti autorità di controllo del traffico aereo **e** a rappresentanti del settore dell'aviazione generale. **Oltre ai suddetti membri, i rappresentanti del** gestore della rete, **dell'**organo di valutazione delle prestazioni e **dell'**autorità nazionale di vigilanza dello Stato membro in questione **possono partecipare alle riunioni del comitato di coordinamento esclusivamente in qualità di osservatori senza diritto di voto. Il comitato di coordinamento può invitare alle proprie riunioni altri organismi coinvolti direttamente o indirettamente nel processo di assegnazione delle bande orarie, in qualità di osservatori. Affinché tali organismi possano prendere parte alle riunioni, è necessario che le loro credenziali siano comunicate al comitato di coordinamento almeno sette giorni lavorativi prima della riunione in questione.**

Le funzioni del comitato di coordinamento sono le seguenti:

- a) presentare proposte o fornire consulenza al coordinatore e/o allo Stato membro in merito ai seguenti punti:
 - i) possibilità di aumento della capacità dell'aeroporto determinata a norma dell'articolo 3 o di miglioramento della sua

utilizzazione;

- ii) parametri di coordinamento da definire a norma dell'articolo 4;
- iii) metodi di controllo dell'uso delle bande orarie assegnate;
- iv) linee direttrici locali come prevede l'articolo 9, paragrafo 8;
- v) fattori che incidono sulle condizioni del traffico esistenti nell'aeroporto in questione;
- vi) gravi problemi per i nuovi concorrenti a norma dell'articolo 9, paragrafo 6;
- vii) qualsiasi questione relativa alla capacità dell'aeroporto, in particolare in relazione all'attuazione del cielo unico europeo e al funzionamento della rete;

b) fornire all'organo di valutazione delle prestazioni e all'autorità nazionale di sorveglianza pareri concernenti il collegamento tra i parametri di coordinamento e gli indicatori prestazionali *essenziali* proposti ai fornitori di servizi di navigazione aerea definiti dal regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione;

c) fare opera di mediazione tra tutte *le parti interessate* in ordine a reclami sull'assegnazione delle bande orarie, come previsto nell'articolo 19.

2. I rappresentanti dello Stato membro e il coordinatore sono invitati alle riunioni del comitato di coordinamento in qualità di osservatori. Su sua richiesta, la Commissione può partecipare a queste riunioni.

3. Il comitato di coordinamento redige per iscritto un regolamento interno che riguarda tra l'altro la partecipazione, le elezioni, la frequenza delle riunioni e la o le lingue utilizzate.

Ogni membro del comitato di

utilizzazione;

- ii) parametri di coordinamento da definire a norma dell'articolo 4;
- iii) metodi di controllo dell'uso delle bande orarie assegnate;
- iv) linee direttrici locali come prevede l'articolo 9, paragrafo 8;
- v) fattori che incidono sulle condizioni del traffico esistenti nell'aeroporto in questione;
- vi) gravi problemi per i nuovi concorrenti a norma dell'articolo 9, paragrafo 6;
- vii) qualsiasi questione relativa alla capacità dell'aeroporto, in particolare in relazione all'attuazione del cielo unico europeo e al funzionamento della rete;

viii) raccomandazioni in materia di efficienza, costo ed efficacia del processo di coordinamento;

b) fornire all'organo di valutazione delle prestazioni e all'autorità nazionale di sorveglianza pareri concernenti il collegamento tra i parametri di coordinamento e gli indicatori prestazionali fondamentali proposti ai fornitori di servizi di navigazione aerea definiti dal regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione;

c) fare opera di mediazione tra tutti i soggetti interessati in ordine a reclami sull'assegnazione delle bande orarie, come previsto nell'articolo 19.

2. I rappresentanti dello Stato membro e il coordinatore sono invitati alle riunioni del comitato di coordinamento in qualità di osservatori. Su sua richiesta, la Commissione può partecipare a queste riunioni.

3. Il comitato di coordinamento redige per iscritto un regolamento interno che riguarda tra l'altro la partecipazione, le elezioni **e il processo decisionale**, la frequenza delle riunioni e la o le lingue utilizzate.

Ogni membro del comitato di

coordinamento può proporre linee direttrici locali, come previsto nell'articolo 9, paragrafo 8. **Su richiesta del coordinatore**, il comitato di coordinamento esamina le linee direttrici locali **suggerite**. Una relazione sulle discussioni tenute in seno al comitato di coordinamento è presentata allo Stato membro interessato con l'indicazione delle rispettive posizioni assunte nel comitato. Tale relazione è trasmessa anche all'organo di valutazione delle prestazioni e al gestore della rete.

coordinamento può proporre linee direttrici locali, come previsto nell'articolo 9, paragrafo 8. Il comitato di coordinamento esamina **e decide di suggerire** le linee direttrici locali. Una relazione sulle discussioni tenute in seno al comitato di coordinamento è presentata allo Stato membro interessato con l'indicazione delle rispettive posizioni assunte nel comitato. Tale relazione è trasmessa anche all'organo di valutazione delle prestazioni e al gestore della rete.

Emendamento 46

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il coordinatore costituisce un pool che contiene tutte le bande orarie. Qualsiasi nuova capacità di bande orarie determinata a norma dell'articolo 3, paragrafo 3, confluisce nel pool.

Emendamento

1. Il coordinatore costituisce un pool che contiene tutte le bande orarie **non assegnate sulla base dell'articolo 10, paragrafo 2 o 3**. Qualsiasi nuova capacità di bande orarie determinata a norma dell'articolo 3, paragrafo 3, confluisce nel pool. **Tale procedura non pregiudica la connettività tra gli aeroporti regionali e i centri aeroportuali principali. In caso di pregiudizio a tale connettività, gli Stati membri sono autorizzati ad intervenire.**

Motivazione

In base all'attuale regolamento, le bande orarie sono costituite da tutte le bande non assegnate sulla base di precedenza storica o riprogrammazione. Non vi è alcun motivo di modificare questa impostazione.

Emendamento 47

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

2. Fatto salvo l'articolo 10, paragrafi 2 e 3, del presente regolamento e l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1008/2008, le bande orarie immesse nel pool sono assegnate ai vettori aerei che ne

Emendamento

2. Fatto salvo l'articolo 10, paragrafi 2 e 3, del presente regolamento e l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1008/2008, le bande orarie immesse nel pool sono assegnate ai vettori aerei che ne

fanno richiesta. Il 50% di tali bande orarie è assegnato in primo luogo ai nuovi concorrenti, a meno che le richieste di questi ultimi siano inferiori al 50%. **La preferenza data ai nuovi concorrenti è rispettata per tutta la stagione di traffico.** Il coordinatore tratta equamente le domande dei nuovi concorrenti e di altri vettori, conformemente ai periodi di coordinamento di ogni giorno della stagione di traffico.

fanno richiesta. Il 50% di tali bande orarie è assegnato in primo luogo ai nuovi concorrenti, a meno che le richieste di questi ultimi siano inferiori al 50%. Il coordinatore tratta equamente le domande dei nuovi concorrenti e di altri vettori, conformemente ai periodi di coordinamento di ogni giorno della stagione di traffico.

Emendamento 48

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 2, in una situazione in cui non è possibile accogliere tutte le domande di bande orarie in aderenza alle richieste dei vettori aerei interessati, viene data la precedenza ai servizi aerei commerciali **e, in particolare, ai servizi aerei di linea e ai servizi aerei programmati non di linea.** Nel caso di richieste concorrenti della medesima categoria di servizi sono privilegiate le attività che si protraggono per tutto l'anno.

Emendamento

3. Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 2, in una situazione in cui non è possibile accogliere tutte le domande di bande orarie in aderenza alle richieste dei vettori aerei interessati, viene data la precedenza **a tutti i tipi di** servizi aerei commerciali. Nel caso di richieste concorrenti della medesima categoria di servizi sono privilegiate le attività che si protraggono per tutto l'anno.

Motivazione

La definizione di "servizi aerei programmati non di linea" è vaga. La proposta non chiarisce quali operatori siano interessati da tali servizi e quali ne siano esclusi (e non possono quindi beneficiare di diritti storici). Una tale situazione potrebbe determinare una serie di interpretazioni da parte dei coordinatori delle bande orarie, il che non sarebbe nell'interesse del mercato unico.

Emendamento 49

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 5 – comma 1

Testo della Commissione

5. Nel caso di servizi operati da un gruppo di vettori aerei, solo uno dei vettori aerei partecipanti può far domanda delle bande orarie necessarie. Il vettore aereo che opera

Emendamento

5. Nel caso di servizi operati da un gruppo di vettori aerei, solo uno dei vettori aerei partecipanti può far domanda delle bande orarie necessarie. Il vettore aereo che opera

un servizio di questo tipo è responsabile del rispetto dei criteri operativi prescritti al fine **di beneficiare della priorità** di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

un servizio di questo tipo è responsabile del rispetto dei criteri operativi prescritti al fine **di mantenere la precedenza storica** di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

Motivazione

Non vi è alcun motivo di utilizzare il termine "priorità", in quanto l'articolo 10 riguarda le "bande orarie storiche" e la precedenza storica costituisce una terminologia utilizzata e accettata globalmente.

Emendamento 50

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 8

Testo della Commissione

8. Il coordinatore tiene conto anche delle linee direttrici complementari fissate dal settore del trasporto aereo a livello dell'Unione o a livello mondiale, nonché delle linee direttrici locali proposte dal comitato di coordinamento e approvate dallo Stato membro o dagli altri organi competenti per l'aeroporto in questione, sempreché tali linee direttrici non ostino all'indipendenza del coordinatore, siano conformi al diritto dell'Unione, siano intese ad ottenere un utilizzo più efficiente della capacità degli aeroporti **e siano state precedentemente notificate alla Commissione e approvate da quest'ultima.**

Le linee direttrici locali possono riguardare solo il controllo dell'utilizzo delle bande orarie assegnate o il cambio della definizione della serie di bande orarie per ridurre la lunghezza a meno di 10 bande orarie per la stagione di traffico invernale o a meno di 15 bande orarie per la stagione di traffico estiva, ma in nessun caso a meno di 5 bande orarie. La riduzione della lunghezza della serie delle bande orarie è applicabile solo negli aeroporti nei quali i servizi aerei sono sottoposti ad una forte pressione stagionale della domanda.

Emendamento

8. Il coordinatore tiene conto anche delle linee direttrici complementari fissate dal settore del trasporto aereo a livello mondiale o a livello dell'Unione, nonché delle linee direttrici locali proposte dal comitato di coordinamento e approvate dallo Stato membro o dagli altri organi competenti per l'aeroporto in questione, sempreché tali linee direttrici non ostino all'indipendenza del coordinatore, siano conformi al diritto dell'Unione, siano intese ad ottenere un utilizzo più efficiente della capacità degli aeroporti.

Le regole locali riguardano l'assegnazione e il monitoraggio delle bande orarie. Tali regole possono essere applicate solo qualora sia possibile dimostrare che un aeroporto raggiunge un allarmante livello di congestione e che l'applicazione di regole locali consente miglioramenti a livello di prestazioni o di volume di traffico. Le suddette regole devono essere trasparenti e non discriminatorie. Le regole locali devono essere concordate e votate in seno al comitato di coordinamento, previo accordo di tutti i soggetti interessati di cui all'articolo 8, paragrafo.

Motivazione

Le regole locali esistono e sono essenziali per tener conto delle circostanze specifiche/locali in un dato aeroporto (ad esempio ambiente, accessibilità, diversità geografica, particolari condizioni meteorologiche). Tuttavia, tali norme possono essere applicate solo in circostanze specifiche e previo accordo di tutte le parti interessate, al fine di evitare abusi.

Emendamento 51

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Le serie di bande orarie sono assegnate, prelevandole dal pool delle bande orarie, ai vettori richiedenti quale permesso di utilizzare l'infrastruttura aeroportuale a fini di atterraggio o decollo per la stagione di traffico per cui sono state chieste; al termine della quale debbono essere reinserite nel pool a norma dell'articolo 9.

Emendamento

1. Le serie di bande orarie sono assegnate **dal coordinatore seguendo i criteri di massima trasparenza ed equità**, prelevandole dal pool delle bande orarie, ai vettori richiedenti quale permesso di utilizzare l'infrastruttura aeroportuale a fini di atterraggio o decollo per la stagione di traffico per cui sono state chieste; al termine della quale debbono essere reinserite nel pool a norma dell'articolo 9.

Emendamento 52

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

2. Fatti salvi gli articoli 7, 12, **13 e 17**, è concessa una precedenza al vettore aereo interessato *all'assegnazione* della stessa serie per il periodo successivo della stagione di traffico equivalente, se il suddetto vettore aereo ne fa richiesta *nel* termine previsto all'articolo 7, paragrafo 1, quando sono soddisfatte le condizioni seguenti:

Emendamento

2. Fatti salvi gli articoli 7 **e 12**, è concessa una precedenza **storica** al vettore aereo interessato per quanto riguarda l'assegnazione della stessa serie per il periodo successivo della stagione di traffico equivalente, se il suddetto vettore aereo ne fa richiesta entro il termine previsto all'articolo 7, paragrafo 1, quando sono soddisfatte le condizioni seguenti:

Emendamento 53

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione

a) una serie di bande orarie è stata

Emendamento

a) una serie di bande orarie è stata

utilizzata da *questo* vettore aereo *per l'esercizio di servizi aerei di linea e di servizi aerei programmati e non di linea*, e

utilizzata da tale vettore aereo e

Emendamento 54

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione

b) detto vettore aereo può comprovare debitamente al coordinatore di aver operato la serie di bande orarie in questione, conformemente all'autorizzazione del coordinatore, per almeno **85%** del tempo nel corso della stagione di traffico per la quale gli era stata assegnata.

Emendamento

b) detto vettore aereo può comprovare debitamente al coordinatore di aver operato la serie di bande orarie in questione, conformemente all'autorizzazione del coordinatore, per almeno **80%** del tempo nel corso della stagione di traffico per la quale gli era stata assegnata.

Motivazione

L'elevamento all'85% del tasso di utilizzazione della serie di bande risulta eccessivo e poco adatto a dare risposta alle difficoltà di congestione. Un simile tasso indurrebbe del resto i vettori a volare a vuoto per non perdere la serie, il che non è affatto conforme all'imperativo di affrontare l'impatto ambientale di questo modo di trasporto. L'impatto economico e ambientale sembra pressoché nullo. Occorre pertanto mantenere un tasso dell'80/20 in materia di utilizzazione delle serie.

Emendamento 55

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. I trasporti aerei non di linea contribuiscono alla coesione e alla competitività regionali. Qualora i vettori aerei abbiano regolarmente utilizzato alcune bande orarie per detti trasporti presso un aeroporto rientrante nell'ambito di applicazione del presente regolamento, anche nel caso in cui le bande orarie in questione non siano sempre impiegate per gli stessi collegamenti, le richieste di continuazione dell'uso delle bande orarie in questione sono considerate prioritarie.

Motivazione

I trasporti aerei non di linea svolgono un ruolo nell'assicurare collegamenti da e verso le regioni meno accessibili d'Europa, contribuendo al loro sviluppo. Tali regioni sono spesso scarsamente servite da servizi di linea. Meritano, quindi, di essere riconosciuti i contributi positivi di altri tipi di trasporto aereo. Le bande orarie che sono state regolarmente utilizzate per tali voli dovrebbero, come altre bande orarie, essere utilizzate l'80% del tempo e beneficiare di un trattamento preferenziale da parte dei coordinatori.

Emendamento 56

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. La modifica della collocazione oraria di una serie di bande orarie prima dell'assegnazione delle restanti bande orarie del pool di cui all'articolo 9 agli altri vettori aerei richiedenti è ammissibile soltanto per ragioni operative come, ad esempio, modifiche nel tipo di aeromobile utilizzato o nel collegamento operato dal vettore aereo. Essa non ha efficacia prima dell'esplicita conferma del coordinatore.

Emendamento

3. La modifica della collocazione oraria di una serie di bande orarie prima dell'assegnazione delle restanti bande orarie del pool di cui all'articolo 9 agli altri vettori aerei richiedenti è ammissibile soltanto per ragioni operative come, ad esempio, modifiche nel tipo di aeromobile utilizzato o nel collegamento operato dal vettore aereo ***o, nel caso di serie di bande orarie assegnate ai nuovi concorrenti quali definiti dall'articolo 2, se la collocazione temporale delle bande orarie per tali vettori aerei richiedenti risultasse migliore rispetto alla collocazione di bande orarie inizialmente richiesta.*** Essa non ha efficacia prima dell'esplicita conferma del coordinatore.

Emendamento 57

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

Le bande orarie coincidenti con giorni festivi saranno incorporate nella serie per la stagione successiva senza dover giustificarne il mancato utilizzo.

Emendamento

soppresso

Motivazione

Questo non dovrebbe essere un motivo valido per rinunciare alla regola "usate o perse" a scapito dell'aeroporto. Questa disposizione sarebbe in pratica impossibile da attuare visto che i

giorni festivi variano notevolmente in Europa.

Emendamento 58

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 5 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

5. Se non è possibile dimostrare che la serie di bande orarie è stata utilizzata all'**85%**, non viene accordata la **priorità** di cui al paragrafo 2, a meno che il mancato utilizzo possa essere giustificato in base ad una delle seguenti ragioni:

Emendamento

5. Se non è possibile dimostrare che la serie di bande orarie è stata utilizzata all'**80%**, non viene accordata la **precedenza storica** di cui al paragrafo 2, a meno che il mancato utilizzo possa essere giustificato in base ad una delle seguenti ragioni:

Emendamento 59

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 5 – comma 1 – lettera a – punto iii

Testo della Commissione

iii) gravi perturbazioni delle operazioni negli aeroporti interessati, comprese le serie di bande orarie presso altri aeroporti **dell'Unione** per quanto riguarda i collegamenti che sono stati interessati da tali perturbazioni, durante una parte sostanziale della pertinente stagione di traffico;

Emendamento

iii) gravi perturbazioni delle operazioni negli aeroporti interessati, comprese le serie di bande orarie presso altri aeroporti per quanto riguarda i collegamenti che sono stati interessati da tali perturbazioni, durante una parte sostanziale della pertinente stagione di traffico;

Emendamento 60

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 5 – comma 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) gravi difficoltà finanziarie **del** vettore aereo **dell'Unione** interessato, in seguito alle quali le autorità competenti rilasciano una licenza provvisoria in attesa della ristrutturazione finanziaria del vettore a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008;

Emendamento

c) gravi difficoltà finanziarie **per il** vettore aereo interessato, in seguito alle quali le autorità competenti rilasciano una licenza provvisoria in attesa della ristrutturazione finanziaria del vettore a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008;

Emendamento 61

Proposta di regolamento
Articolo 10 – paragrafo 7

Testo della Commissione

7. *Quando* le condizioni di cui al paragrafo 2, lettere a) e b), non sono soddisfatte, la Commissione può tuttavia decidere di **concedere** ai vettori aerei, per la stagione di traffico successiva, **una** precedenza nell'assegnazione delle stesse serie, *se* ciò *si giustifichi* con ragioni imperative di urgenza dovute a avvenimenti eccezionali che richiedono una coerenza nell'applicazione in questi aeroporti delle misure da prendere. La Commissione adotta le misure necessarie, la cui applicazione non supera la durata di una stagione di traffico. Tali atti di esecuzione immediatamente applicabili sono adottati in conformità alla procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 3.

Emendamento

7. Qualora le condizioni di cui al paragrafo 2, lettere a) e b), non sono soddisfatte, la Commissione, **consultati i diversi interlocutori**, può tuttavia decidere di **conservare** ai vettori aerei, per la stagione di traffico successiva, **la** precedenza **storica** nell'assegnazione delle stesse serie, ove ciò sia giustificato da ragioni imperative di urgenza dovute a avvenimenti eccezionali che richiedono coerenza nell'applicazione delle misure da adottare in questi aeroporti. **Entro un mese dalla richiesta inoltrata dallo Stato membro o dall'aeroporto interessato**, la Commissione adotta le misure necessarie, la cui applicazione non supera la durata di una stagione di traffico. Tali atti di esecuzione immediatamente applicabili sono adottati in conformità alla procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 3. **Le misure adottate dalla Commissione possono essere differenziate a seconda dello Stato membro, dell'aeroporto o della tipologia dei servizi aerei interessati dall'evento eccezionale in questione.**

Motivazione

Risulta inopportuno attenuare il rispetto della regola 80/20 al fine di rispondere a situazioni eccezionali. Tuttavia sembra necessario precisare che le misure possono riguardare soltanto una determinata regione a titolo temporaneo. Non sarebbe necessariamente giustificata una moratoria nell'intera Unione. È quindi necessaria una certa flessibilità.

Emendamento 62

Proposta di regolamento
Articolo 11

Testo della Commissione

Articolo 11

Prenotazione delle bande orarie

1. L'ente di gestione di un aeroporto coordinato può decidere di utilizzare il

Emendamento

soppresso

sistema dei diritti aeroportuali per dissuadere i vettori aerei dal restituire tardivamente le bande orarie nel pool di cui all'articolo 9 e impegnarne la responsabilità per aver riservato l'infrastruttura aeroportuale senza utilizzarla. Sono rispettati i seguenti principi:

- a) prima di prendere tale decisione, è rispettata la procedura prevista all'articolo 6 della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. Anche il coordinatore viene consultato. Per gli aeroporti coordinati e non disciplinati dall'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 2009/12/CE, l'ente di gestione dell'aeroporto consulta il comitato di coordinamento e il coordinatore;*
- b) tale decisione non incide sul carattere non discriminatorio e trasparente della procedura di assegnazione delle bande orarie e del sistema di diritti aeroportuali;*
- c) tale decisione non scoraggia l'ingresso sul mercato o lo sviluppo dei servizi da parte dei vettori aerei, e si limita a coprire i costi sostenuti dall'aeroporto per riservare la capacità aeroportuale corrispondente alle bande orarie che sono rimaste inutilizzate;*
- d) la responsabilità di aver riservato l'infrastruttura aeroportuale senza utilizzarla non è impegnata per le bande orarie assegnate ma rimesse nel pool prima del 31 gennaio per la stagione di traffico estiva successiva o prima del 31 agosto per la stagione di traffico invernale successiva, per le bande orarie che coincidono con giorni festivi e rimesse nel pool prima delle stesse date, nonché per le bande per le quali il non utilizzo può essere giustificato sulla base dell'articolo 10, paragrafo 5;*
- e) tale decisione è comunicata al coordinatore, alle parti interessate e alla Commissione almeno sei mesi prima dell'inizio della stagione di traffico*

interessata.

2. Il coordinatore comunica all'ente di gestione dell'aeroporto tutte le informazioni che permettono l'attuazione della decisione menzionata al primo paragrafo.

Emendamento 63

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Qualora a norma dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1008/2008 siano stati imposti oneri di servizio pubblico su una rotta, uno Stato membro **può riservare** in un aeroporto coordinato le bande orarie necessarie per le operazioni in programma su tale rotta. Se le bande orarie riservate sulla rotta in questione non sono utilizzate, esse sono messe a disposizione di qualsiasi altro vettore aereo interessato ad operare la rotta conformemente agli oneri di servizio pubblico nel rispetto del paragrafo 2. Se nessun altro vettore è interessato ad operare su tale rotta e lo Stato membro in questione non pubblica un bando di gara a norma dell'articolo 16, paragrafo 10, dell'articolo 17, paragrafi 3-7 e dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008, le bande orarie sono riservate per un'altra rotta soggetta a oneri di servizio pubblico o sono restituite al pool.

Emendamento

1. Qualora a norma dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1008/2008 siano stati imposti oneri di servizio pubblico su una rotta, uno Stato membro **riserva** in un aeroporto coordinato le bande orarie necessarie per le operazioni in programma su tale rotta. Se le bande orarie riservate sulla rotta in questione non sono utilizzate, esse sono messe a disposizione di qualsiasi altro vettore aereo interessato ad operare la rotta conformemente agli oneri di servizio pubblico nel rispetto del paragrafo 2. Se nessun altro vettore è interessato ad operare su tale rotta e lo Stato membro in questione non pubblica un bando di gara a norma dell'articolo 16, paragrafo 10, dell'articolo 17, paragrafi 3-7 e dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008, le bande orarie sono riservate per un'altra rotta soggetta a oneri di servizio pubblico o sono restituite al pool. ***Le bande orarie sono restituite al pool quando non siano utilizzate dopo la scadenza di un periodo massimo pari a sei mesi. Quando una rotta non soddisfa più il requisito per la riserva delle bande orarie per gli oneri di servizio pubblico, le bande orarie sono riservate a un'altra rotta soggetta agli oneri di servizio pubblico o restano al vettore aereo che le stava utilizzando qualora il requisito di cui all'articolo 10, paragrafo 2 sia stato soddisfatto per la serie in questione.***

Emendamento 64

Proposta di regolamento

Articolo 13

Testo della Commissione

1. Le bande orarie possono:
- a) essere trasferite da un vettore aereo da un collegamento o tipo di servizio ad un altro collegamento o altro tipo di servizio operati dal medesimo vettore aereo;
 - b) essere trasferite tra due vettori aerei, con o senza *compensazione monetaria* o di altro tipo;
 - c) scambiate, reciprocamente, tra vettori aerei con o senza *compensazione monetaria* o di altro tipo.

2. **Lo Stato membro**, mette in atto un quadro trasparente che permette i contatti tra i vettori aerei interessati dai trasferimenti o scambi di bande orarie nel rispetto del diritto dell'Unione.

I trasferimenti o scambi di cui al paragrafo 1 sono notificati al coordinatore e non hanno efficacia prima dell'esplicita conferma del coordinatore medesimo. Il coordinatore si rifiuta di confermare i trasferimenti o gli scambi se non sono conformi alle prescrizioni del presente regolamento e non ha la prova che:

a) le operazioni aeroportuali non subiranno un pregiudizio, tenuto conto di tutti i vincoli tecnici, operativi, prestazionali e ambientali;

b) le limitazioni imposte a norma dell'articolo 12 sono rispettate;

Emendamento

1. Le bande orarie possono:
- a) essere trasferite da un vettore aereo ***o tra vettori aerei appartenenti ad un consorzio*** da un collegamento o tipo di servizio ad un altro collegamento o altro tipo di servizio operati dal medesimo vettore aereo;
 - b) essere trasferite tra due vettori aerei, con o senza corrispettivo in denaro o di altro tipo;
 - c) scambiate, reciprocamente, tra vettori aerei con o senza corrispettivo in denaro o di altro tipo. ***Le bande orarie che sono state recentemente assegnate a vettori aerei per una stagione di traffico non sono trasferite o scambiate per ottenere un corrispettivo o un guadagno pecuniario fino al termine di almeno una stagione di traffico equivalente.***

2. **Il coordinatore** stabilisce un quadro trasparente che permette i contatti tra i vettori aerei interessati dai trasferimenti o scambi di bande orarie nel rispetto del diritto dell'Unione.

I trasferimenti o scambi di cui al paragrafo 1 sono notificati al coordinatore e non hanno efficacia prima dell'esplicita conferma del coordinatore medesimo. Il coordinatore si rifiuta di confermare i trasferimenti o gli scambi se non sono conformi alle prescrizioni del presente regolamento e non ha la prova che:

a) le operazioni aeroportuali non subiranno un pregiudizio, tenuto conto di tutti i vincoli tecnici, operativi, prestazionali e ambientali;

a bis) la connettività tra aeroporti regionali e centri aeroportuali principali e l'accesso agli aeroporti non coordinati non subiranno un pregiudizio;

b) le limitazioni imposte a norma dell'articolo 12 sono rispettate;

c) un trasferimento di bande orarie non rientra nell'ambito di applicazione del paragrafo 3 del presente articolo.

Per i trasferimenti o scambi di cui al paragrafo 1, lettere b) e c), i vettori aerei comunicano al coordinatore i dettagli dell'eventuale *compensazione monetaria* o di altro tipo. I trasferimenti o gli scambi non **possono essere** sottoposti a condizioni dirette a limitare la possibilità, per il vettore aereo che desidera ottenere delle bande orarie, di entrare in concorrenza con il vettore aereo che trasferisce o scambia tali bande orarie.

3. Le bande orarie assegnate a un nuovo concorrente, quale definito nell'articolo 2, punto 2), non **possono**, durante due stagioni di traffico equivalenti, **essere trasferite**, come prevede il paragrafo 1, lettera b), del presente articolo, tranne che nel caso di un'acquisizione legalmente autorizzata delle attività di un'impresa fallita.

Le bande orarie assegnate ad un nuovo concorrente, quale definito nell'articolo 2, punto 2), lettera b), non **possono**, durante due stagioni di traffico equivalenti, **essere trasferite** ad un altro collegamento aereo, come prevede il paragrafo 1, lettera a), del presente articolo, a meno che il nuovo concorrente non benefici per il nuovo collegamento della stessa priorità che gli era stata riconosciuta per il collegamento iniziale.

Le bande orarie assegnate ad un nuovo concorrente, quale definito all'articolo 2, punto 2), non possono, durante due stagioni di traffico equivalenti, essere scambiate *come prevede il paragrafo 1, lettera c)*, del presente articolo, tranne che

c) un trasferimento di bande orarie non rientra nell'ambito di applicazione del paragrafo 3 del presente articolo.

Per i trasferimenti o scambi di cui al paragrafo 1, lettere b) e c), i vettori aerei comunicano al coordinatore i dettagli dell'eventuale corrispettivo in denaro o di altro tipo. ***I dettagli del corrispettivo per i trasferimenti o gli scambi confluiscono nella relazione di attività di cui all'articolo 6, paragrafo 1 e il coordinatore comunica tali dettagli solo allo Stato membro in cui è situato l'aeroporto, alla Commissione e a tutti i soggetti interessati al finanziamento del coordinatore.*** I trasferimenti o gli scambi non **sono** sottoposti a condizioni **restrittive** dirette a limitare la possibilità, per il vettore aereo che desidera ottenere delle bande orarie, di entrare in concorrenza con il vettore aereo che trasferisce o scambia tali bande orarie.

3. Come previsto dal paragrafo 1, lettera b), del presente articolo, le bande orarie assegnate a un nuovo concorrente, quale definito nell'articolo 2, punto 2), non **sono trasferite** durante due stagioni di traffico equivalenti, salvo nel caso di un'acquisizione legalmente autorizzata delle attività di un'impresa fallita.

Come previsto dal paragrafo 1, lettera a), del presente articolo, le bande orarie assegnate ad un nuovo concorrente, quale definito nell'articolo 2, punto 2), lettera b), non **sono trasferite** ad un altro collegamento aereo, durante due stagioni di traffico equivalenti, a meno che il nuovo concorrente non benefici per il nuovo collegamento della stessa priorità che gli era stata riconosciuta per il collegamento iniziale.

Come previsto dal paragrafo 1, lettera c), del presente articolo, le bande orarie assegnate ad un nuovo concorrente, quale definito all'articolo 2, punto 2), non possono essere scambiate durante due stagioni di traffico equivalenti, salvo che

per migliorare la programmazione delle bande orarie per i servizi relativi alla programmazione chiesta inizialmente.

per migliorare la programmazione delle bande orarie per i servizi relativi alla programmazione chiesta inizialmente.

Gli Stati membri possono adottare misure finalizzate ad assegnare ad un fondo una quota dei proventi derivanti dallo scambio delle bande orarie, al fine di coprire i costi relativi allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali e all'ottimizzazione dei relativi servizi. In un'ottica di completa trasparenza il fondo è definito e approvato da un'autorità di vigilanza indipendente, come previsto dalla direttiva 2009/12/CE. La gestione del fondo dovrà garantire in ogni momento il rispetto dei principi di separazione contabile volti a consentire l'identificazione degli importi da attribuire a ciascun aeroporto nell'ambito delle risorse del fondo. I proventi derivanti dallo scambio di bande orarie in un aeroporto sono reinvestiti nello stesso aeroporto.

Emendamento 65

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Il potere di adottare **gli** atti delegati di cui all'articolo 3, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per **una durata indeterminata** a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Emendamento

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 3, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per **un periodo di cinque anni** a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento. **La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere non più tardi di nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.**

Emendamento 66

Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Quando il vettore aereo presenta un piano di volo, quest'ultimo include il riferimento alla banda oraria assegnata. Il gestore della rete **respinge** il piano di volo di un vettore aereo se il vettore in questione intende atterrare o decollare in un aeroporto coordinato, nei periodi in cui l'aeroporto è coordinato, senza disporre di una banda oraria assegnata dal coordinatore. Si considera che gli operatori di voli di affari non dispongano di una banda oraria se devono operare oltre la fascia oraria prevista dalla banda oraria e se il ritardo non è dovuto ai servizi di navigazione aerea.

Emendamento 67

Proposta di regolamento

Articolo 18 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

2. I vettori aerei che, sistematicamente *o* deliberatamente, operano servizi aerei a orari che si discostano in modo significativo dalla banda oraria assegnata come parte di una serie di bande orarie o utilizzano le bande orarie con modalità che si discostano in modo significativo da quanto indicato al momento dell'assegnazione, perdono la **priorità** di cui all'articolo 10, paragrafo 2. Dopo un solo avvertimento, il coordinatore può decidere di revocare al vettore aereo questa serie di bande orarie per il resto della stagione di traffico e conferirle al pool dopo aver sentito il vettore aereo in questione. Se il vettore aereo chiede delle bande orarie equivalenti, il coordinatore non è obbligato ad assegnarle.

Emendamento

1. Quando il vettore aereo presenta un piano di volo, quest'ultimo include il riferimento alla banda oraria assegnata. Il gestore della rete, **sentito il vettore aereo in questione, può respingere** il piano di volo di un vettore aereo se il vettore in questione intende atterrare o decollare in un aeroporto coordinato, nei periodi in cui l'aeroporto è coordinato, senza disporre di una banda oraria assegnata dal coordinatore. Si considera che gli operatori di voli di affari non dispongano di una banda oraria se devono operare al di fuori della fascia oraria prevista dalla banda oraria e se il ritardo non è dovuto ai servizi di navigazione aerea.

Emendamento

2. I vettori aerei che, sistematicamente *e* deliberatamente, **o le compagnie di aviazione generale/commerciale che** operano **deliberatamente** servizi aerei a orari che si discostano in modo significativo dalla banda oraria assegnata come parte di una serie di bande orarie o utilizzano le bande orarie con modalità che si discostano in modo significativo da quanto indicato al momento dell'assegnazione **recando, di conseguenza, pregiudizio alle operazioni aeroportuali o di traffico aereo**, perdono la **precedenza storica** di cui all'articolo 10, paragrafo 2. Dopo un solo avvertimento e dopo aver sentito il vettore aereo in questione, il coordinatore può decidere di revocare al vettore aereo la serie di bande orarie in questione per il resto della stagione di traffico e conferirle al pool. Se il vettore aereo chiede **allora** delle bande orarie equivalenti, il coordinatore non è

obbligato ad assegnarle.

Emendamento 68

Proposta di regolamento Articolo 18 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Gli Stati membri **assicurano che esistano e siano applicate** sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive in caso di

– esercizio **sistematico o** deliberato di servizi **aerei senza** banda oraria corrispondente o a orari che si discostano notevolmente dalle bande orarie assegnate o di utilizzo **delle** bande orarie con modalità che si discostano notevolmente da quanto indicato al momento dell'assegnazione;

– **di restituzione delle bande orarie dopo il 31 gennaio per la stagione estiva successiva o dopo il 31 agosto per la stagione invernale successiva, o di conservazione delle bande orarie non utilizzate, nel qual caso la sanzione deve tener conto dell'eventuale ricorso al meccanismo previsto all'articolo 11;**

– di rifiuto di trasmettere al coordinatore o al facilitatore degli orari le informazioni di cui agli articoli 7 e 13 o di comunicazione di informazioni false o ingannevoli.

Il coordinatore viene debitamente informato dell'applicazione delle suddette sanzioni.

Emendamento

3. Gli Stati membri **attuano un sistema di** sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive in caso di

– esercizio deliberato di servizi **da parte di vettori aerei o compagnie di aviazione generale/commerciale** in assenza di una banda oraria corrispondente o a orari che si discostano notevolmente dalle bande orarie assegnate o mediante utilizzo di bande orarie con modalità che si discostano notevolmente da quanto indicato al momento dell'assegnazione;

– rifiuto di trasmettere al coordinatore o al facilitatore degli orari le informazioni di cui agli articoli 7 e 13 o comunicazione di informazioni false o ingannevoli.

Il coordinatore viene debitamente informato dell'applicazione delle suddette sanzioni. **Gli Stati membri comunicano alla Commissione il sistema di sanzioni applicato ai sensi del presente paragrafo.**

Emendamento 69

Proposta di regolamento Articolo 18 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Gli Stati membri assicurano inoltre

che l'ente di gestione di un aeroporto coordinato stabilisca e applichi sanzioni pecuniarie effettive, proporzionate e dissuasive in caso di restituzione delle bande orarie dopo le date concordate di riferimento storico rispettivamente per la successiva stagione invernale o estiva, o di mantenimento di bande orarie inutilizzate, al fine di dissuadere i vettori aerei dal restituire in ritardo bande orarie al pool di cui all'articolo 9, e di considerarli responsabili per aver riservato l'infrastruttura aeroportuale senza utilizzarla. Al riguardo, sono rispettati i seguenti principi:

a) la procedura di cui all'articolo 6 della direttiva 2009/12/CE deve essere applicata prima di imporre le sanzioni ai sensi del presente paragrafo. È altresì consultato il coordinatore. Per gli aeroporti coordinati che non sono disciplinati dall'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 2009/12/CE, l'ente di gestione dell'aeroporto consulta il comitato di coordinamento e il coordinatore;

b) tali sanzioni non incidono sul carattere non discriminatorio e trasparente della procedura di assegnazione delle bande orarie e del sistema di diritti aeroportuali;

c) tali sanzioni non scoraggiano l'ingresso sul mercato o lo sviluppo dei servizi da parte dei vettori aerei;

d) i vettori aerei non sono ritenuti responsabili di aver riservato l'infrastruttura aeroportuale senza utilizzarla:

- per le bande orarie assegnate ma restituite al pool prima del 31 gennaio per la stagione di traffico estiva successiva o prima del 31 agosto per la stagione di traffico invernale successiva,

- per le bande orarie che coincidono con giorni festivi e restituite al pool prima del 31 gennaio per la stagione di traffico estiva successiva o prima del 31 agosto per la stagione di traffico invernale successiva, nonché

- per le bande orarie il cui mancato utilizzo può essere giustificato sulla base dell'articolo 10, paragrafo 5;

e) tali sanzioni sono comunicate al coordinatore, ai soggetti interessati e alla Commissione almeno sei mesi prima dell'inizio della stagione di traffico interessata;

f) il sistema di sanzioni è neutro sotto il profilo degli utili per l'ente di gestione dell'aeroporto e ha come unico obiettivo quello di migliorare l'efficienza della gestione della bande orarie.

Il coordinatore comunica all'ente di gestione dell'aeroporto tutte le informazioni necessarie per l'attuazione del presente paragrafo.

Gli Stati membri provvedono affinché tali sanzioni siano in vigore al più tardi un anno dopo l'adozione del presente regolamento. Essi informano debitamente la Commissione che valuta l'efficacia delle sanzioni in parola. Ove sia individuata una potenziale violazione dei paragrafi 2 o 3, attraverso il controllo delle bande orarie o in altro modo, il vettore aereo interessato è contattato per iscritto con i dettagli della presunta violazione e una richiesta di informazioni sul servizio aereo o sulla banda oraria in questione. Ove sia necessaria una sanzione pecuniaria, essa si applica ad ogni singola inottemperanza del vettore aereo ai paragrafi 2 o 3, con un valore minimo predeterminato che deve essere stabilito dallo Stato membro interessato. Le violazioni multiple possono dar luogo all'imposizione di una serie di sanzioni pecuniarie e possono comportare, ad esempio, il raddoppio della sanzione pecuniaria per ogni ulteriore violazione. Il coordinatore viene debitamente informato dell'imposizione delle suddette sanzioni. Le decisioni relative all'imposizione di sanzioni pecuniarie sono pubblicate dal coordinatore.

Proposta di regolamento
Articolo 18 – paragrafo 4 – comma 1

Testo della Commissione

4. Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 5, se un vettore aereo non è in grado di conseguire il tasso di utilizzazione dell'**85%** di cui all'articolo 10, paragrafo 2, il coordinatore può decidere di revocare al vettore in questione la serie di bande orarie per il resto della stagione di traffico e conferirle al pool, dopo aver sentito il vettore aereo interessato.

Emendamento

4. Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 5, se un vettore aereo non è in grado di conseguire il tasso di utilizzazione dell'**80%** di cui all'articolo 10, paragrafo 2, il coordinatore può decidere di revocare al vettore in questione la serie di bande orarie per il resto della stagione di traffico e conferirle al pool, dopo aver sentito il vettore aereo interessato.

Emendamento 71

Proposta di regolamento
Articolo 18 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 5, se dopo un tempo assegnato corrispondente al **15%** del periodo di validità della serie, le bande orarie di questa serie non sono state ancora utilizzate, il coordinatore conferisce la suddetta serie di bande orarie al pool per la residua stagione di traffico, dopo aver sentito il vettore aereo in questione. Il coordinatore può decidere di revocare la serie di bande orarie prima della fine del periodo corrispondente al **15%** del periodo di validità della serie se il vettore non dimostra di avere l'intenzione di utilizzarle.

Emendamento

Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 5, se dopo un tempo assegnato corrispondente al **20%** del periodo di validità della serie, le bande orarie di questa serie non sono state ancora utilizzate, il coordinatore conferisce la suddetta serie di bande orarie al pool per la residua stagione di traffico, dopo aver sentito il vettore aereo in questione. Il coordinatore può decidere di revocare la serie di bande orarie prima della fine del periodo corrispondente al **20%** del periodo di validità della serie se il vettore non dimostra di avere l'intenzione di utilizzarle.

Emendamento 72

Proposta di regolamento
Articolo 19 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Fatto salvo il diritto di impugnazione previsto dalla legislazione nazionale, i reclami relativi all'applicazione dell'articolo 7, paragrafo 2, degli articoli 9, 10, 13 e 17 e dell'articolo 18, paragrafi 1, 2 e 4, sono presentati al comitato di coordinamento. Il comitato, entro un

Emendamento

1. Fatto salvo il diritto di impugnazione previsto dalla legislazione nazionale, i reclami relativi all'applicazione dell'articolo 7, paragrafo 2, degli articoli 9, 10, 13 e 17 e dell'articolo 18, paragrafi 1, 2, **3** e 4, sono presentati al comitato di coordinamento. Il comitato, entro un

periodo di un mese successivo alla presentazione del reclamo, esamina la questione e, se possibile, presenta delle proposte al coordinatore nel tentativo di risolvere *i problemi*. Se una soluzione risulta impossibile, lo Stato membro responsabile può, entro un ulteriore termine di due mesi, chiedere la mediazione di un'organizzazione rappresentante dei vettori aerei o degli aeroporti o di una terza parte.

periodo di un mese successivo alla presentazione del reclamo, esamina la questione e, se possibile, presenta delle proposte al coordinatore nel tentativo di risolvere il problema. Se una soluzione risulta impossibile, lo Stato membro responsabile può, entro un ulteriore termine di due mesi, chiedere la mediazione di un'organizzazione rappresentante dei vettori aerei o degli aeroporti o di una terza parte.

Emendamento 73

Proposta di regolamento

Articolo 21 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sul funzionamento del presente regolamento entro **quattro anni** dalla sua entrata in vigore. La relazione esamina in particolare il funzionamento degli articoli 9, 10, 11 e 13.

Emendamento

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sul funzionamento del presente regolamento entro **tre anni** dalla sua entrata in vigore. La relazione esamina in particolare il funzionamento degli articoli 9, 10, 11 e 13.

Motivazione

Il settore del trasporto aereo può adattarsi velocemente ai cambiamenti normativi e un periodo di tre anni sarebbe quindi sufficiente per osservare la prima serie di effetti del regolamento.

Emendamento 74

Proposta di regolamento

Articolo 21 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. La Commissione controlla i mercati secondari delle bande orarie sulla base dei dati ricevuti dai coordinatori e riferisce in merito alle relative tendenze, comprese quelle relative alla connettività regionale e intra-Unione, nella sua analisi annuale dei mercati del trasporto aereo.