



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento di seduta

A7-0379/2012

15.11.2012

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti dell'Unione europea (rifusione)
(COM(2011)0827 – C7-0458/2011 – 2011/0391(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Giommara Uggias

(Rifusione – articolo 87 del regolamento)

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto)

Emendamenti a un progetto di atto

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

L'intestazione di un emendamento relativo a un atto esistente che il progetto di atto intende modificare comprende una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo. Le parti riprese da una disposizione di un atto esistente che il Parlamento intende emendare senza che il progetto di atto l'abbia modificata sono evidenziate in **grassetto semplice**. Le eventuali soppressioni sono segnalate con l'indicazione: [...].

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
MOTIVAZIONE.....	56
ALLEGATO: LETTERA DELLA COMMISSIONE GIURIDICA.....	59
ALLEGATO: PARERE DEL GRUPPO CONSULTIVO DEI SERVIZI GIURIDICI DEL PARLAMENTO EUROPEO, DEL CONSIGLIO E DELLA COMMISSIONE	61
PROCEDURA.....	63

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti dell'Unione europea (rifusione)

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

(Procedura legislativa ordinaria – rifusione)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2011)0827),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 100, paragrafo 2 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0458/2011),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 28 marzo 2012¹,
 - visto il parere del Comitato delle regioni del 18 luglio 2012²,
 - visto l'accordo interistituzionale del 28 novembre 2001 ai fini di un ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti normativi³,
 - vista la lettera del 9 maggio 2012 della commissione giuridica alla commissione per i trasporti e il turismo a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, del suo regolamento,
 - visti gli articoli 87 e 55 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0379/2012),
- A. considerando che, secondo il gruppo consultivo dei servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione, la proposta in questione non contiene modificazioni sostanziali se non quelle espressamente indicate come tali e che, per quanto concerne le disposizioni rimaste immutate dei testi esistenti, la proposta si limita ad una mera codificazione di tali disposizioni, senza modificazioni sostanziali;
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso, tenendo conto delle raccomandazioni del gruppo consultivo dei servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda

¹ GU C 181 del 21.6.2012, pag. 173.

² GU C 277 del 13.9.2012, pag. 110.

³ GU C 77 del 28.3.2002, pag. 1.

modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;

3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

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 questo 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. ***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.***

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 questo 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 nella ripartizione, nella gestione e nell'utilizzo delle bande orarie. ***È altresì importante garantire l'accesso degli aeroporti regionali ai centri aeroportuali principali, se detti collegamenti sono fondamentali per l'economia della regione interessata. Risulta pertanto opportuno che le preoccupazioni relative a un'assegnazione efficiente delle bande orarie continuino a essere valutate in rapporto alla necessità di tutelare i benefici esterni dei servizi di***

trasporto aereo e, in particolare, il valore 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 sopprimere 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, nella misura in cui tale situazione è già prevista dalla priorità attribuita ad un 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

soppresso

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 alcune bande orarie con regolarità 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 disponibile degli aeroporti, è necessario stabilire procedure mirate a migliorare la 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 questo fine dovrebbe essere rafforzato il ruolo dei coordinatori **e dei facilitatori degli orari**. 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 **o del facilitatore degli orari** 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.

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 degli obblighi supplementari per i vettori aerei per quanto riguarda la trasmissione delle informazioni

Emendamento

(16) È opportuno introdurre degli 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 altre informazioni pertinenti chieste dal coordinatore o dal facilitatore degli orari.

al coordinatore **e al facilitatore degli orari**. Dovrebbero essere previste sanzioni supplementari in caso di omissione di informazioni o di trasmissione di informazioni false o ingannevoli. Per gli **altri** aeroporti **senza particolari qualifiche**, i vettori aerei 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 buone pratiche e pervenire, al momento opportuno, all'istituzione di un **unico** coordinatore **a livello** europeo, **tenendo conto dei progressi realizzati nell'attuazione 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 funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo.

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 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 la connessione tra gli aeroporti regionali e i grandi aeroporti principali; sarebbe pertanto utile prevedere misure appropriate per garantire la connessione delle regioni europee, incluse le regioni periferiche, ultraperiferiche ed 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

Emendamento

(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 consentirebbero 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

(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 **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 consentirebbero 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.

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 pool di bande orarie sulla base dei diritti storici.

Emendamento 16

Proposta di regolamento Considerando 25

Testo della Commissione

Emendamento

(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

soppresso

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 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 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.

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 strumenti finanziari 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) Allo scopo di migliorare la capacità aeroportuale, occorre che il

regolamento preveda la possibilità che gli Stati membri utilizzino gli accessi ottenuti tramite la vendita delle bande orarie nel mercato secondario per ottimizzare il traffico aereo e lo sviluppo di 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

(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 .

Emendamento

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

soppresso

detenere meno di nove bande orarie in detto aeroporto, nel medesimo giorno, per il servizio senza scalo in questione.

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

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***;

Emendamento

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

Emendamento

soppresso

all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio;

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 **5** 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 norma locale alle condizioni di cui all'articolo 9, paragrafo 8 del presente regolamento;**

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

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

Emendamento

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

Testo della Commissione

Condizioni alle quali avviene il coordinamento o la facilitazione degli orari in un aeroporto

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

Emendamento

Condizioni alle quali avviene il coordinamento o la facilitazione degli orari in un aeroporto

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 arrivati 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

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 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 arrivati 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, ***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

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 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

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 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.

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 atualizzato 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 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

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 atualizzato 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.

10. Se viene presa una decisione ai sensi dei paragrafi 6 o 8 essa viene comunicata dallo Stato membro agli organi menzionati

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.

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

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

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 che opera collegamenti in partenza da tale aeroporto né l'ente di gestione dell'aeroporto in questione; **e tantomeno che non abbia interessi in comune con essi, a tal fine il coordinatore o il facilitatore degli orari ha l'obbligo di presentare annualmente una dichiarazioni di interessi finanziaria;**

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 del coordinatore o la sua funzione di sorveglianza siano anch'esse indipendenti dagli interessi diretti dell'ente di gestione dell'aeroporto, degli utenti delle compagnie aeree dell'aeroporto in questione 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 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 che operano collegamenti dall'aeroporto in questione, nei 2 anni precedenti alla sua nomina e per i 2 anni successivi dal termine 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 tutte le parti interessate ed evitare che il finanziamento dipenda principalmente da una sola parte interessata. **Negli Stati membri è istituita una procedura di consultazione delle parti interessate, con possibilità di ricorso, 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** sempre **di adeguate** risorse, sia finanziarie che umane, tecniche e materiali, nonché delle competenze tecniche **al fine di poter** svolgere 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

Trasparenza delle attività di coordinamento e di facilitazione degli orari

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

Emendamento

Trasparenza delle attività di coordinamento e di facilitazione degli orari

1. **Ogni anno** il coordinatore o il facilitatore degli orari presenta agli Stati membri interessati, alla Commissione **e a tutte le parti coinvolte nel loro finanziamento su loro richiesta** 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, tra l'altro, l'applicazione dell'articolo 9, paragrafo 5, e

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.

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 sospenso, elencate individualmente, in ordine cronologico, vettore per vettore, per tutti i vettori aerei;

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 sulla compensazione finanziaria derivante dallo scambio di bande orarie di cui all'articolo 13. Essa*** contiene inoltre i risultati di un'indagine svolta presso le parti interessate 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 tutte le parti coinvolte 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, ***per ciascun aeroporto di cui egli sia stato nominato responsabile***, una banca dati elettronica, il cui accesso è gratuito ***e accessibile a tutte le parti interessate su richiesta, Parlamento europeo compreso***, 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 sospenso, 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 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.

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

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

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

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

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 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 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.

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 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 industriale stabilita a livello mondiale. Le informazioni fornite sono utilizzate esclusivamente ai fini del presente regolamento.

Emendamento 45

Proposta di regolamento Articolo 8

Testo della Commissione

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 **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.

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 **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 sorveglianza dello Stato membro in questione **possono partecipare alle riunioni del comitato di coordinamento esclusivamente in qualità di osservatori senza diritti 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 parola.

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

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;

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 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 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.

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.

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 ***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. 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

1. Il coordinatore costituisce un pool che contiene tutte le bande orarie ***non assegnate sulla base dell'articolo 10, paragrafi 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. Qualora si rechi 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

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.

Emendamento

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%. 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

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 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.

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

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.

Emendamento

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 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

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.

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 comporta quindi miglioramenti a livello di prestazioni o di volume di traffico. Le regole devono essere trasparenti e non discriminatorie. Le regole locali devono essere adottate e votate in seno al comitato di coordinamento, previo accordo di tutte le parti interessate 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 – alinea

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 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 53

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione

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

Emendamento

a) una serie di bande orarie è stata utilizzata da questo 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. Essa non ha efficacia prima dell'esplicita conferma del coordinatore *o, nel caso di serie di bande orarie assegnate ai nuovi entranti quali definiti dall'articolo 2, se la collocazione di bande orarie di tali vettori aerei richiedenti risultasse migliore rispetto alla collocazione di bande orarie inizialmente richiesta.*

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 – alinea

Testo della Commissione

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

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

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.

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. Quando 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, 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. **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 destinazione dei servizi aerei interessati alla luce delle caratteristiche dell'evento eccezionale.**

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

Emendamento

Articolo 11

soppresso

Prenotazione delle bande orarie

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

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.

servizio pubblico o sono restituite al pool.

Le bande orarie sono restituite al pool quando non siano utilizzate scaduto un periodo massimo di sei mesi. Quando una rotta non soddisfa più il requisito per la prenotazione delle bande orarie per gli oneri di servizio pubblico, le bande orarie sono prenotate per un'altra rotta soggetta agli oneri di servizio pubblico o rimangono 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

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 compensazione monetaria o di altro tipo;
- c) scambiate, reciprocamente, tra vettori aerei con o senza compensazione monetaria 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 una compensazione o un guadagno pecuniario fino al termine di almeno una stagione di traffico corrispondente.**

2. **Il coordinatore** 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

I 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;

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

I 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 dettagli della compensazione 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 tutte le parti interessate 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. Le bande orarie assegnate a un nuovo concorrente, quale definito nell'articolo 2, punto 2), non **sono trasferite**, durante due stagioni di traffico equivalenti, come prevede il paragrafo 1, lettera b), del presente articolo, tranne che nel caso di

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

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 *sono trasferite*, durante due stagioni di traffico equivalenti, 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 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. In ogni caso la gestione del fondo dovrà garantire 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 poteri non più tardi di nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di poteri 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

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 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

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

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, quindi, pregiudizio alle operazioni aeroportuali o di traffico aereo*, perdono la *precedenza storica* 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 *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

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* 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

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.

quanto indicato al momento dell'assegnazione;

– 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. *Gli Stati membri comunicano alla Commissione il sistema di sanzioni applicato a titolo 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, occorre rispettare 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 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) 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, alle parti interessate 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.

Emendamento 70

Proposta di regolamento Articolo 18 – paragrafo 4 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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.

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 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

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.

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.

MOTIVAZIONE

Contesto generale

Ai sensi dell'attuale normativa le bande orarie sono assegnate ai vettori sulla base di un sistema amministrativo istituito dal regolamento n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, successivamente modificato dal regolamento n. 793/2004. Le bande orarie vengono assegnate per le stagioni aeronautiche invernale ed estiva. Un lotto minimo di cinque bande orarie assegnate per lo stesso orario dello stesso giorno della settimana nel corso di una stagione aeronautica è definito come una "**serie di bande orarie**". In base alla normativa del 1993, i vettori aerei che utilizzano una serie di bande orarie per l'80% del tempo hanno il diritto di mantenere tale serie nella stagione successiva (a tal proposito si parla di "**diritti acquisiti**" o "**grandfather's rights**"). In caso contrario (se i vettori dovessero utilizzare le bande orarie per una percentuale inferiore all'80% del tempo) queste vengono ricollocate all'interno di un paniere (pool) per poi essere riassegnate da un coordinatore indipendente; il 50% delle bande orarie del pool è assegnato ai nuovi concorrenti mentre il rimanente 50% è attribuito agli altri vettori secondo il principio "primo arrivato, primo servito".

Questo sistema di assegnazione si è rivelato poco efficiente e non garantisce un utilizzo integrale delle capacità aeroportuali. La Commissione europea, sulla base di uno studio di valutazione commissionato alla società di consulenza internazionale Steer Davies Gleave, ritiene che vi siano chiare indicazioni che l'attuale sistema UE di assegnazione delle bande orarie non sia ottimale nel caso di aeroporti limitati da vincoli di capacità, e che sia pertanto imperativo utilizzare le esistenti capacità aeroportuali nel modo più efficiente possibile. Come hanno rilevato Eurocontrol e ACI Europe, una delle principali sfide che l'Europa deve affrontare è la congestione dei propri aeroporti. Secondo le previsioni a lungo termine di Eurocontrol, pubblicate nel dicembre 2010, anche tenendo conto dei miglioramenti infrastrutturali previsti, almeno il 10% della domanda di trasporto aereo non potrà essere soddisfatta nel 2030 a causa di una insufficiente capacità. Di conseguenza è necessario rivedere il regolamento sulle bande orarie per determinare in quale misura siano possibili dei miglioramenti con la prospettiva di arrivare a un equilibrio tra la capacità e la domanda di trasporto aereo in tutti i settori (voli lungo raggio, collegamenti regionali, trasporto merci, ecc).

Attualmente vi sono ottantanove (89) aeroporti interamente coordinati situati in Stati dove si applica il regolamento sulle bande orarie (lo Spazio economico europeo più la Svizzera). Tra questi aeroporti, sessantadue (62) sono coordinati durante tutto l'anno e ventisette (27) sono coordinati su base stagionale. In alcuni di questi aeroporti, come Londra Heathrow e Parigi Orly, la domanda supera di molto la capacità in qualsiasi momento dell'anno; in altri, la capacità è limitata durante determinati periodi di punta. Sono in tutto diciotto (18) gli Stati membri che posseggono almeno un aeroporto coordinato e devono quindi designare un coordinatore.

Contenuto della proposta della Commissione

L'obiettivo generale è di garantire l'assegnazione e l'utilizzo ottimali delle bande orarie aeroportuali negli aeroporti congestionati dell'Unione europea. Gli obiettivi specifici sono i seguenti:

- rafforzare i meccanismi di assegnazione e utilizzo delle bande orarie e garantirne l'effettiva applicazione;
- favorire una concorrenza leale promuovendo la competitività tra gli operatori;

Al fine di raggiungere questi obiettivi, la Commissione ha proposto l'adozione delle seguenti misure:

- introduzione della possibilità di ricorrere al **mercato secondario delle bande orarie** e aumento della concorrenza;
- rafforzamento della **trasparenza nella procedura di assegnazione delle bande orarie** e garanzia di indipendenza dei coordinatori delle bande orarie;
- integrare il regime di assegnazione delle bande orarie nella **riforma del sistema europeo di gestione del traffico aereo (cielo unico europeo)**;
- **aumento della soglia di utilizzo delle bande orarie** dall'80% all'85% e della lunghezza della **serie di bande orarie**;
- ricorso al **sistema di diritti aeroportuali** al fine di scoraggiare la restituzione tardiva di bande orarie al pool;

Punto di vista del relatore

Il relatore ritiene che la proposta della Commissione possa rappresentare un buon punto di partenza ai fini del miglioramento dell'efficienza aeroportuale. La maggior parte degli emendamenti avanzati perseguono lo scopo di rafforzare il contenuto di alcune disposizioni sotto il profilo dell'efficacia e della chiarezza espositiva; altri introducono invece novità rilevanti rispetto alla formulazione della Commissione.

Nello specifico, gli interventi più incisivi sono stati indirizzati verso due ambiti in particolare: **l'indipendenza dei coordinatori** e il **mercato secondario delle bande orarie**.

Per quanto riguarda il primo tema, il relatore è dell'opinione che l'intero sistema di allocazione delle bande orarie non possa prescindere da una netta separazione funzionale, organizzativa e finanziaria dei coordinatori da tutti gli attori coinvolti, quali compagnie aeree e gestori aeroportuali. Gli emendamenti presentati vanno quindi nella direzione di ricercare una maggiore indipendenza e terzietà del ruolo dei coordinatori, grazie anche ad una presenza degli stakeholders maggiormente bilanciata all'interno del comitato di coordinamento.

Il relatore guarda con favore anche all'introduzione di un mercato secondario delle bande orarie, già in uso in alcuni aeroporti inglesi: anche in quest'ambito l'intervento è stato orientato alla necessità di garantire che i trasferimenti e gli scambi, soprattutto laddove siano effettuati tramite compensazioni monetarie, possano essere quanto più possibile trasparenti e regolamentati. Un'importante novità introdotta riguarda la possibilità di destinare parte dei proventi derivanti dalla compravendita delle bande orarie al miglioramento dell'infrastruttura aeroportuale e al potenziamento dei servizi per i passeggeri. Questa misura trae giustificazione dal fatto che la banda oraria è generata dalla capacità tecnica, operativa e organizzativa dell'infrastruttura aeroportuale che il gestore è tenuto ad assicurare costantemente e ad incrementare con rilevanti oneri a proprio carico.

Poiché fino ad oggi nessun regolamento che disciplina l'allocazione della bande orarie aveva affrontato il tema, il relatore ha ritenuto indispensabile introdurre all'interno della proposta di regolamento un emendamento relativo alla qualificazione giuridica della banda oraria aeroportuale. Difatti, entrambi i precedenti Regolamenti, sia il 95/93 che il 793/2004, si erano limitati a fornire una definizione tecnico-operativa di banda oraria, senza indagarne la natura giuridica. L'istituto è quindi caratterizzato da una necessaria mediazione fra l'interesse pubblico di trasporto degli utenti e le singole istanze delle imprese aeronautiche e dei gestori aeroportuali.

ALLEGATO: LETTERA DELLA COMMISSIONE GIURIDICA

Rif.: D(2011)22897

On. Brian Simpson
Presidente della commissione per i trasporti e il turismo
ASP 13E130
Bruxelles

Oggetto: ***Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti dell'Unione europea (rifusione)***
(COM(2011)0827 – C7-0458/2011 – 2011/0391(COD))

Signor Presidente,

la commissione giuridica, che ho l'onore di presiedere, ha esaminato la proposta in oggetto a norma dell'articolo 87 sulla rifusione quale introdotto nel regolamento del Parlamento.

Il paragrafo 3 di detto articolo recita:

"Se la commissione competente per le questioni giuridiche stabilisce che la proposta non contenga modifiche sostanziali diverse da quelle espressamente indicate come tali, ne informa la commissione competente per il merito.

In tal caso, fatte salve le condizioni di cui agli articoli 156 e 157, sono ricevibili in seno alla commissione competente nel merito soltanto gli emendamenti che riguardano le parti della proposta che contengono modifiche.

Qualora, tuttavia, conformemente al punto 8 dell'Accordo interistituzionale, la commissione competente per il merito intenda presentare emendamenti anche alle parti codificate della proposta, ne informa immediatamente il Consiglio e la Commissione, e quest'ultima dovrebbe informare la commissione stessa, prima della votazione ai sensi dell'articolo 54, in merito alla sua posizione sugli emendamenti e comunicarle se intende o meno ritirare la proposta di rifusione."

Seguendo il parere del Servizio giuridico, i cui rappresentanti hanno partecipato alle riunioni

del gruppo consultivo che ha esaminato la proposta di rifusione, e in linea con le raccomandazioni del relatore per parere, la commissione giuridica ritiene che la proposta in questione non contenga modifiche sostanziali diverse da quelle espressamente indicate come tali e che, per quanto riguarda la codificazione delle disposizioni invariate degli atti precedenti con dette modifiche, essa si limiti a una mera codificazione dei testi esistenti, senza modificarne in nulla la sostanza.

In conclusione, a seguito della discussione svoltasi nella sua riunione dell'26 aprile 2012, la commissione giuridica, con 23 voti favorevoli e nessuna astensione¹, raccomanda che la commissione da Lei presieduta, competente per il merito, proceda all'esame della proposta in oggetto conformemente all'articolo 87 del regolamento.

Voglia gradire, signor Presidente, i sensi della nostra più alta considerazione.

Klaus-Heiner LEHNE

Allegato: Parere del gruppo consultivo.

¹ Raffaele Baldassarre, Sebastian Valentin Bodu, Piotr Borys, Françoise Castex, Sergio Gaetano Cofferati, Christian Engström, Marielle Gallo, Giuseppe Gargani, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Sajjad Karim, Vytautas Landsbergis, Eva Lichtenberger, Jiří Maštálka, Antonio López-Istúriz White, Bernhard Rapkay, Evelyn Regner, Francesco Enrico Speroni, Dimitar Stoyanov, Rebecca Taylor, Alexandra Thein, Axel Voss, Cecilia Wikström, Tadeusz Zwiefka.

**ALLEGATO: PARERE DEL GRUPPO CONSULTIVO DEI SERVIZI GIURIDICI DEL
PARLAMENTO EUROPEO, DEL CONSIGLIO E DELLA COMMISSIONE**



GRUPPO CONSULTIVO
DEI SERVIZI GIURIDICI

Bruxelles, 16 gennaio 2012

PARERE

**ALL'ATTENZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO
DEL CONSIGLIO
DELLA COMMISSIONE**

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti dell'Unione europea (rifusione)

COM(2011)0827 del 01.12.2011 – 2011/0391(COD)

Con riferimento all'accordo interistituzionale del 28 novembre 2001 ai fini di un ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti normativi, e in particolare al punto 9 di detto accordo, il gruppo consultivo costituito dai servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione ha tenuto l'12 dicembre 2011 una riunione dedicata fra l'altro all'esame della proposta della Commissione di cui sopra.

In sede di esame¹ della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio in vista della rifusione del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio del 18 gennaio 1993 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti dell'Unione europea, il gruppo ha di comune accordo constatato quanto segue.

1) Al considerando 18, le parole iniziali "*Un aeroporto può essere qualificato aeroporto coordinato*" dovrebbero essere sostituite dalle parole "*Un aeroporto può essere qualificato aeroporto con facilitazioni d'orario o coordinato*".

2) All'articolo 6, paragrafo 1, il riferimento agli "*articoli 13 e 18*" dovrebbe leggersi come riferimento agli "*articoli 13, 17, paragrafo 1, e 18*".

3) All'articolo 9, paragrafo 3, le parole iniziali "*Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 2*" dovrebbero essere soppresse.

¹ Il gruppo disponeva delle versioni francese, inglese e tedesca della proposta e ha lavorato basandosi sulla versione francese, ossia la versione originale del documento di lavoro.

Tale esame ha quindi permesso al gruppo di constatare di comune accordo che la proposta non comporta modificazioni sostanziali se non quelle espressamente indicate come tali. Per quanto riguarda la codificazione delle disposizioni invariate del precedente atto con le succitate modifiche sostanziali, il gruppo ha inoltre constatato che la proposta si limita effettivamente a una semplice codificazione, senza modificare la sostanza degli atti che ne costituiscono l'oggetto.

C. PENNERA
Giureconsulto

J.-C. PIRIS
Giureconsulto

L. ROMERO REQUENA
Direttore Generale

PROCEDURA

Titolo	Norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti dell'Unione europea (rifusione)		
Riferimenti	COM(2011)0827 – C7-0458/2011 – 2011/0391(COD)		
Presentazione della proposta al PE	1.12.2011		
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 13.12.2011		
Commissione(i) competente(i) per parere Annuncio in Aula	JURI 13.12.2011		
Relatore(i) Nomina	Giommaria Uggias 19.12.2011		
Esame in commissione	8.5.2012	9.7.2012	8.10.2012
Approvazione	6.11.2012		
Esito della votazione finale	+: -: 0:	39 5 0	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hubert Pirker, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada		
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Phil Bennion, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke		
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Peter Simon, Patricia van der Kammen		
Deposito	15.11.2012		