



Documento di seduta

B9-0118/2019 }  
B9-0119/2019 }  
B9-0120/2019 }  
B9-0122/2019 }  
B9-0124/2019 } RC1

22.10.2019

## PROPOSTA DI RISOLUZIONE COMUNE

presentata a norma dell'articolo 132, paragrafi 2 e 4, del regolamento

in sostituzione delle proposte di risoluzione seguenti:

B9-0118/2019 (Renew)  
B9-0119/2019 (S&D)  
B9-0120/2019 (PPE)  
B9-0122/2019 (ECR)  
B9-0124/2019 (GUE/NGL)

sull'impatto negativo del fallimento di Thomas Cook sul turismo dell'UE  
(2019/2854(RSP))

**Rosa Estaràs Ferragut**

a nome del gruppo PPE

**Johan Danielsson, Agnes Jongerius, Christel Schaldemose,  
Manuel Pizarro, Sara Cerdas, Nicola Danti, Adriana Maldonado López,  
Estrella Durá Ferrandis, Alicia Homs Ginel, Lina Gálvez Muñoz,  
Isabel García Muñoz, Maria Manuel Leitão Marques, István Ujhelyi,  
Maria Grapini, Vilija Blinkevičiūtė**

a nome del gruppo S&D

RC\1191250IT.docx

PE637.859v01-00 }  
PE637.860v01-00 }  
PE637.861v01-00 }  
PE637.863v01-00 }  
PE637.865v01-00 } RC1

**José Ramón Bauzá Díaz, Dinesh Dhamija**

a nome del gruppo Renew

**Carlo Fidanza, Jorge Buxadé Villalba, Angel Dzhambazki**

a nome del gruppo ECR

**Elena Kountoura**

a nome del gruppo GUE/NGL

**Risoluzione del Parlamento europeo sull'impatto negativo del fallimento di Thomas Cook sul turismo dell'UE (2019/2854(RSP))**

*Il Parlamento europeo,*

- visto l'articolo 6, lettera d), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE),
- visto l'articolo 195 TFUE,
- vista la dichiarazione della Commissione del 21 ottobre 2019 sugli effetti del fallimento del gruppo Thomas Cook,
- visto il regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91<sup>1</sup>,
- vista la comunicazione della Commissione del 19 ottobre 2007, dal titolo "Agenda per un turismo europeo sostenibile e competitivo" (COM(2007)0621),
- vista la comunicazione della Commissione del 30 giugno 2010, dal titolo "L'Europa, prima destinazione turistica mondiale - un nuovo quadro politico per il turismo europeo" (COM(2010)0352),
- vista la direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2011, sui diritti dei consumatori, recante modifica della direttiva 93/13/CEE del Consiglio e della direttiva 1999/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 85/577/CEE del Consiglio e la direttiva 97/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>2</sup>,
- visto il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità<sup>3</sup>, in particolare l'articolo 8 sulla validità di una licenza d'esercizio e l'articolo 9 sulla sospensione e revoca di una licenza d'esercizio,
- vista la sua risoluzione del 29 ottobre 2015 su nuove sfide e strategie per promuovere il turismo in Europa<sup>4</sup>,
- vista la sua risoluzione del 29 marzo 2012 sul funzionamento e l'applicazione dei diritti acquisiti dei passeggeri aerei<sup>5</sup>,
- vista la sua risoluzione del 25 novembre 2009 sul risarcimento dei passeggeri in caso di

---

<sup>1</sup> GU L 46 del 17.2.2004, pag. 1.

<sup>2</sup> GU L 304 del 22.11.2011, pag. 64.

<sup>3</sup> GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3.

<sup>4</sup> GU C 355 del 20.10.2017, pag. 71.

<sup>5</sup> GU C 257 E del 6.9.2013, pag. 1.

fallimento di una compagnia aerea<sup>6</sup>,

- vista la comunicazione della Commissione del 18 marzo 2013 sulla protezione dei passeggeri in caso di insolvenza di una compagnia aerea (COM(2013)0129), nella quale la Commissione definisce misure volte a migliorare la protezione dei viaggiatori in caso di insolvenza di una compagnia aerea, ivi inclusa una migliore applicazione del regolamento (CE) n. 261/2004,
  - visto il regolamento (UE) n. 1309/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, sul Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (2014-2020) e che abroga il regolamento (CE) n. 1927/2006 (regolamento FEG)<sup>7</sup>,
  - vista la comunicazione della Commissione del 20 febbraio 2014, dal titolo "Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo" (COM(2014)0086),
  - vista la sua posizione approvata in prima lettura il 5 febbraio 2014 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli<sup>8</sup>,
  - vista la direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 90/314/CEE del Consiglio<sup>9</sup>,
  - vista la comunicazione della Commissione del 1° marzo 2019, dal titolo "Strategia per l'aviazione in Europa: mantenere e promuovere norme sociali elevate" (COM(2019)0120),
  - vista la sua risoluzione del 14 novembre 2018 sul quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027 – posizione del Parlamento in vista di un accordo<sup>10</sup>,
  - viste le conclusioni del Consiglio del 27 maggio 2019 relative alla competitività del settore del turismo quale propulsore di crescita sostenibile, occupazione e coesione sociale nell'UE per il prossimo decennio,
  - visto l'articolo 132, paragrafi 2 e 4, del suo regolamento,
- A. considerando che il collasso della società britannica Thomas Cook, il secondo maggior operatore turistico a livello mondiale nonché uno dei più antichi, sta producendo gravi

<sup>6</sup> GU C 285 E del 21.10.2010, pag. 42.

<sup>7</sup> GU L 347 del 20.12.2013, pag. 855.

<sup>8</sup> GU C 93 del 24.3.2017, pag. 336.

<sup>9</sup> GU L 326 dell'11.12.2015, pag. 1.

<sup>10</sup> Testi approvati, P8\_TA(2018)0449.

effetti negativi sull'economia, sul mercato interno dell'UE, sull'occupazione, sulla fiducia dei consumatori e sulla libera circolazione delle persone in tutta l'Unione e non solo;

- B. considerando che la liquidazione del gruppo Thomas Cook ha messo a rischio 22 000 posti di lavoro in tutto il mondo, 9 000 dei quali nel Regno Unito, 2 500 in Spagna e oltre 1 000 in Grecia; che, sebbene il futuro di questi posti di lavoro sia ancora incerto, è probabile che questa situazione abbia un notevole effetto moltiplicatore non solo sull'industria del turismo e sul settore dei trasporti, ma anche sull'economia dell'UE nel suo complesso;
- C. considerando che il fallimento del gruppo Thomas Cook è stato causato da molteplici fattori, tra cui il fatto che la società non ha modificato il proprio modello commerciale e non ha innovato per essere in grado di competere nell'economia digitale; che la situazione finanziaria del gruppo Thomas Cook era già ben nota alle autorità britanniche;
- D. considerando che la cessazione delle operazioni di Thomas Cook, che gestiva hotel, resort e compagnie aeree in 16 paesi servendo 19 milioni di persone all'anno, ha reso necessaria una vasta operazione di rimpatrio di oltre 600 000 turisti da varie parti del mondo verso i rispettivi luoghi di provenienza;
- E. considerando che, solo quest'anno, diverse compagnie aeree hanno dichiarato lo stato di insolvenza, con gravi ripercussioni sulle imprese, il turismo e i consumatori; che nell'aprile 2019 l'autorità dell'aviazione civile del Regno Unito ha concesso al gruppo Thomas Cook un'altra licenza di esercizio di 12 mesi;
- F. considerando che diversi Stati membri hanno annunciato misure mirate a sostegno del proprio settore del turismo al fine di mitigare gli effetti negativi del collasso del gruppo Thomas Cook; che non è stato ancora attivato alcun meccanismo di sostegno dell'UE;
- G. considerando che il turismo rappresenta circa il 4 % del PIL dell'UE, impiegando un numero di lavoratori stimato a 12,3 milioni e fornendo almeno il 5 % dei posti di lavoro totali (oltre 27 milioni di lavoratori e quasi il 12 % dei posti di lavoro totali se si considerano gli altri settori collegati al turismo); che l'Europa è la meta turistica numero uno al mondo, con una quota di mercato pari al 50,8 % nel 2018; che il turismo genera, sia direttamente che indirettamente, il 10,3 % del PIL totale dell'UE-28, una cifra destinata a salire all'11,2 % del PIL entro il 2027;
- H. considerando che il settore del turismo comprende un'ampia varietà di servizi e professioni nell'ambito dei quali la mobilità svolge un ruolo cruciale e che, visto il carattere personale delle attività del settore, impiega un elevato numero di lavoratori; che il turismo ha un forte effetto trainante per molti altri settori dell'economia; che il settore è dominato da piccole e medie imprese (PMI), nonché da lavoratori autonomi, le cui attività generano occupazione e ricchezza nelle regioni che dipendono fortemente dal turismo; che il settore del turismo è particolarmente esposto a rischi di origine naturale e umana che non sono prevedibili;

- I. considerando che, dall'entrata in vigore del trattato di Lisbona, l'UE è competente a sostenere e completare l'azione degli Stati membri nel settore del turismo; che, d'altro canto, il turismo non dispone di una linea specifica nel bilancio dell'UE, come invece richiesto dal Parlamento nella sua risoluzione del 14 novembre 2018 sul quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027, nella quale si chiede l'introduzione di una dotazione specifica per il turismo sostenibile;
- J. considerando che vi è una forte richiesta, da parte dell'industria del turismo, di un maggiore coordinamento a livello dell'UE e di una chiara politica dell'Unione in materia di turismo accompagnata da un adeguato sostegno di bilancio;
- K. considerando che il turismo è un settore chiave per l'economia e l'occupazione nell'UE e che, pertanto, le priorità della nuova Commissione, in particolare quella di sostenere "un'economia al servizio delle persone", dovrebbero tener conto dell'importanza e delle esigenze del settore;
- L. considerando che la cessazione delle operazioni di Thomas Cook ha causato gravi danni economici al settore del turismo, all'occupazione e alle comunità locali, e ha determinato la perdita di collegamenti aerei in alcuni territori degli Stati membri dell'UE; che ciò renderà necessaria l'adozione di misure adeguate per migliorare la competitività del settore e garantire che l'Europa mantenga la sua posizione di principale destinazione turistica a livello mondiale, il che rappresenta un fattore trainante per la crescita e lo sviluppo sostenibile delle sue regioni e delle sue città;
- M. considerando che i passeggeri hanno il diritto di ricevere i servizi inizialmente previsti, in particolare dal momento che hanno già pagato il prezzo del biglietto prima che il servizio sia prestato; che è essenziale fornire ai passeggeri informazioni comprensibili, accurate, tempestive e accessibili a tutti; che a molti consumatori non era chiaro quale diritto di risarcimento avessero e quali parti delle loro prenotazioni fossero coperte dalla loro assicurazione;
1. esprime profonda preoccupazione per il fatto che 600 000 persone siano state lasciate a terra lontano da casa e molte di loro siano rimaste presso le rispettive destinazioni senza ricevere l'offerta di un viaggio di ritorno alternativo, il che ha determinato una considerevole incertezza giuridica per il settore e si è rivelato essere una notevole lacuna in termini di tutela dei consumatori; è ugualmente preoccupato per il fatto che migliaia di lavoratori in tutta Europa abbiano perso il loro posto di lavoro e migliaia di fornitori e filiali locali, principalmente PMI, versino in gravi difficoltà finanziarie a causa del collasso di Thomas Cook, nonché per le conseguenze dannose che questo comporta per le economie e le comunità locali e per l'immagine e la reputazione dell'Europa come principale destinazione turistica a livello mondiale;
  2. sottolinea che il gruppo Thomas Cook offriva vari servizi quali la sistemazione alberghiera, i trasporti e le attività ricreative rivolti a diversi tipi di consumatori e imprese e, pertanto, il suo collasso rientra nell'ambito della legislazione sia dell'UE che degli Stati membri;
  3. si congratula con gli Stati membri per la tempestività con cui hanno attuato i piani di

emergenza per il rimpatrio dei viaggiatori interessati e prende atto delle altre misure adottate per limitare gli effetti del fallimento di Thomas Cook su quanti lavorano nel settore del turismo; invita la Commissione a valutare in che modo la legislazione unionale vigente e le rispettive leggi degli Stati membri abbiano risposto a questa operazione di salvataggio di ampia portata, nonché ad analizzare in che modo potrebbe intervenire rapidamente ed efficacemente qualora si ripresenti una situazione analoga in futuro;

4. invita le autorità competenti ad analizzare le cause del fallimento del gruppo Thomas Cook, tenendo conto del fatto che le autorità britanniche erano già a conoscenza dei cambiamenti negativi intervenuti nella situazione finanziaria della società, al fine di determinare se avrebbero potuto essere adottate misure preventive per evitarne l'improvviso collasso; è convinto che ciò dovrebbe contribuire ad anticipare crisi future e a elaborare politiche volte a ridurre al minimo i rischi in un settore così cruciale per l'UE;
5. sottolinea che è necessario che le autorità nazionali di vigilanza monitorino in maniera più efficace lo stato finanziario delle compagnie aeree onde evitare che i passeggeri europei paghino il prezzo di tali fallimenti, alla luce del fatto che 32 compagnie aeree hanno dichiarato bancarotta dall'inizio del 2017; ricorda che il regolamento (CE) n. 1008/2008 è attualmente oggetto di una valutazione d'impatto che include una sezione dedicata all'obbligo per le compagnie aeree di ottenere una licenza di esercizio; invita la Commissione a prendere in considerazione una revisione del suddetto regolamento onde consentire alle autorità di monitorare e controllare meglio lo stato finanziario delle compagnie aeree e di elaborare una risposta in caso di criticità;
6. invita la Commissione a individuare gli strumenti finanziari dell'UE in grado di compensare i danni arrecati al settore, contribuire al miglioramento della sua competitività e garantire un elevato livello di tutela dei consumatori, assicurando un accesso rapido ed efficace a essi; osserva che la crisi determinata dal fallimento del gruppo Thomas Cook non è un evento isolato e potrebbe ripetersi in futuro; invita pertanto la Commissione a valutare se sia fattibile, o meno, adottare azioni e/o misure specifiche per prevenire il ripetersi di situazioni del genere al fine di rafforzare ulteriormente la tutela dei consumatori e i diritti dei passeggeri;
7. invita la Commissione a inserire il turismo nelle priorità della sua strategia e a modificare il nome del portafoglio per i trasporti in "trasporti e turismo";
8. evidenzia che il Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione fornisce diverse possibilità per i lavoratori licenziati a seguito di cambiamenti strutturali di ampia portata; invita gli Stati membri colpiti dal fallimento di Thomas Cook a sfruttare appieno le possibilità offerte dal FEG, segnatamente a riguardo delle domande collettive presentate dalle PMI; invita la Commissione a evadere tali domande il più rapidamente possibile entro i termini stabiliti dal regolamento FEG e a fornire il sostegno necessario agli Stati membri, laddove richiesto;
9. sottolinea che i servizi turistici nelle regioni a vocazione turistica, e in particolare gli alberghi, avevano una fornitura programmata di servizi, con un numero elevato di

prenotazioni già effettuate per la prossima stagione turistica, prima che il gruppo Thomas Cook fallisse; riconosce pertanto la necessità di un sostegno da parte degli Stati membri per far fronte alle conseguenze negative che tale situazione ha generato per molte imprese; incoraggia inoltre gli Stati membri e gli enti locali e regionali ad avvalersi degli strumenti previsti dal Fondo sociale europeo e di altri strumenti dell'UE, nazionali, regionali e locali; invita la Commissione e gli Stati membri a elaborare, a scadenze regolari, bandi di gara specifici relativi all'industria del turismo sulla base delle priorità stabilite nei rispettivi fondi;

10. ribadisce l'importanza di elaborare una strategia dell'UE per il turismo sostenibile, corredata di misure coordinate e concrete, quali un meccanismo di gestione delle crisi e strumenti per una cooperazione efficace nel settore del turismo; invita la Commissione a introdurre nel suo prossimo progetto di bilancio una linea di bilancio specifica per il turismo, come richiesto dal Parlamento europeo per il prossimo quadro finanziario pluriennale 2021-2027;
11. esorta gli Stati membri e la Commissione a considerare, esclusivamente in ultima istanza, misure di aiuto di Stato in grado di attenuare l'impatto economico negativo su imprese, città, regioni e destinazioni, oltre alle gravi conseguenze sull'occupazione;
12. pone l'accento sull'importanza di garantire che il mercato interno per i servizi di trasporto funzioni in maniera efficace, di mantenere un elevato livello di tutela dei consumatori e dei dipendenti, nonché di migliorare la competitività delle imprese del settore del turismo;
13. è dell'avviso che il settore turistico europeo debba sfruttare in maniera più efficace le ottime opportunità fornite dalle tecnologie digitali e dal mercato unico digitale; invita la Commissione, a tale riguardo, a fornire il sostegno necessario per aiutare le imprese dell'UE a gestire la transizione verso un'economia digitale e nuovi modelli commerciali, attraverso sia i pertinenti programmi di finanziamento che la promozione di una mentalità imprenditoriale digitale;
14. sottolinea l'importanza di un dialogo sociale costante, a tutti i livelli, basato sulla fiducia reciproca e sulla responsabilità condivisa, quale uno dei migliori strumenti per trovare soluzioni consensuali e approcci comuni per anticipare, prevenire e gestire il processo di ristrutturazione; invita gli Stati membri a consultare le parti sociali all'atto di elaborare tutte le misure pertinenti; chiede alla Commissione di individuare le migliori pratiche in base alle misure applicate dalle autorità nazionali, regionali e locali, nonché a quelle adottate dalle PMI del settore, al fine di delineare una strategia comune dell'UE per il settore del turismo; ribadisce il suo invito alla Commissione a presentare, previa consultazione delle parti sociali interessate, una proposta di atto giuridico sul diritto dei lavoratori all'informazione e alla consultazione, nonché sull'anticipazione e la gestione delle ristrutturazioni, seguendo le raccomandazioni particolareggiate figuranti nella risoluzione del Parlamento europeo del 15 gennaio 2013 sull'informazione e la consultazione dei lavoratori, l'anticipazione e la gestione delle ristrutturazioni<sup>11</sup>;

---

<sup>11</sup> GU C 440 del 30.12.2015, pag. 23.  
RC\1191250IT.docx



15. invita la Commissione e il Consiglio a valutare e adottare tutte le misure necessarie per difendere gli interessi dell'UE ed evitare situazioni analoghe in futuro, nonché a trarre insegnamenti da questa esperienza che possano essere applicati nei negoziati sui futuri accordi sui servizi aerei;
16. invita la Commissione a riferire al Parlamento eventuali nuove informazioni pertinenti in merito al fallimento di Thomas Cook; sottolinea, a tale proposito, l'importanza di sapere se le autorità competenti per il rilascio delle licenze avessero valutato la situazione finanziaria di Thomas Cook, se fossero stati individuati problemi finanziari e se fossero state adottate misure per evitare di lasciare a terra e lontano da casa migliaia di passeggeri;
17. incoraggia la Commissione a prendere in considerazione ulteriori misure per mantenere un elevato livello di protezione dei consumatori e dei dipendenti in caso di fallimento di imprese; invita il Consiglio ad adottare quanto prima la sua posizione sulla modifica del regolamento (CE) n. 261/2004 per quanto riguarda l'applicazione dei diritti dei passeggeri aerei e i limiti alla responsabilità del vettore aereo e ad appoggiare la posizione approvata dal Parlamento nel febbraio 2014; si rammarica che il Consiglio non sia riuscito a raggiungere un accordo negli ultimi cinque anni;
18. ribadisce la necessità, per quanto riguarda la modifica del regolamento (CE) n. 261/2004, di applicare i diritti dei passeggeri del trasporto aereo e la responsabilità del vettore aereo, nonché di istituire meccanismi obbligatori per mantenere l'attuale livello di protezione dei passeggeri in caso di insolvenza o fallimento, anche attraverso la creazione di fondi di garanzia o di contratti di assicurazione da parte delle compagnie aeree che garantiscano assistenza, rimborso, risarcimento e riprotezione dei passeggeri; sottolinea che i passeggeri che hanno prenotato un servizio indipendente, quale il solo volo, dovrebbero essere tutelati alla pari dei passeggeri che hanno acquistato un pacchetto turistico, soprattutto perché i consumatori acquistano sempre più spesso biglietti aerei venduti separatamente; chiede pertanto un'armonizzazione minima al livello delle norme più rigorose in materia di diritti dei consumatori nel settore dei trasporti e del turismo;
19. invita la Commissione a valutare la possibilità di agevolare lo scambio delle migliori pratiche tra gli Stati membri sul modo migliore di affrontare la chiusura delle società, incoraggiandole a esaminare gli esempi contenuti nelle disposizioni giuridiche al fine di tentare, per quanto possibile, di organizzare la ricerca di un acquirente per proseguire le attività della società nonostante la decisione dei proprietari originari di cessarle;
20. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.