



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE
Servizio Informative parlamentari e Corte di Giustizia UE

Camera dei Deputati
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

Senato della Repubblica
Ufficio dei rapporti con le istituzioni
dell'Unione Europea

e,p.c. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari esteri e della
Cooperazione internazionale
Nucleo di valutazione degli atti UE

Conferenza delle Regioni e delle
Province autonome

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ufficio di Segreteria della Conferenza
Stato-Città e Autonomie Locali

OGGETTO: Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente la "Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità" COM(2020) 111 - 2020/0042 COD.

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, la relazione, accompagnata dalla tabella di corrispondenza, redatta ai sensi del comma 4 del medesimo art. 6, elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

Il Coordinatore del Servizio
f.to Daria Provvidenza Petralia



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo

Divisione V

Prot.DPE 3531

Relazione ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

Oggetto dell'atto:

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità

- **Codice della proposta:** COM(2020) 111 del 13/03/2020
- **Codice interistituzionale:** 2020/0042(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Premessa: finalità e contesto

Quadro normativo:

Il regolamento (CEE) n. 95/93 stabilisce le norme per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti dell'UE. Il relativo articolo 10 contiene una norma ispirata al principio secondo cui le bande orarie ("slot") vengono utilizzate o vengono perse (principio dello *use it or lose it*). Nello specifico, i vettori aerei devono utilizzare almeno l'80 % delle bande orarie loro assegnate in un determinato periodo di validità degli orari (stagione estiva o invernale) per mantenere la priorità per la stessa serie di bande orarie nella corrispondente stagione di traffico dell'anno successivo ("diritti acquisiti"). L'epidemia del virus SARS-CoV-2 sta determinando pesanti ripercussioni sui vettori aerei, con un calo notevole del traffico aereo a livello mondiale dall'inizio del 2020.

A norma del regolamento (CEE) n. 95/93, l'unico responsabile dell'assegnazione delle bande orarie è il coordinatore – entità indipendente non soggetta alle istruzioni di nessuno - che agisce ai sensi delle disposizioni del regolamento (articolo 4, paragrafo 5).

Proposte correlate;

E'opportuno modificare il regolamento (CEE) n. 95/93 in maniera da tutelare i diritti acquisiti dei vettori aerei per le bande orarie non utilizzate durante il periodo in cui il mercato dell'aviazione è maggiormente colpito dall'epidemia di SARSCoV-2. Il periodo proposto corrisponde al lasso di tempo di quattro mesi compreso tra marzo 2020 e giugno 2020 per tutti i voli.

La modifica consisterebbe in una norma in base alla quale i coordinatori dovrebbero considerare come effettivamente operate le bande orarie assegnate



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo

Divisione V

per i periodi di riferimento in questione. Tale norma attenuerebbe gli effetti della crisi attuale e garantirebbe la certezza del diritto per i vettori aerei per i periodi in questione delle stagioni di traffico. Le bande orarie eventualmente liberate dai vettori aerei potrebbero essere riassegnate dai coordinatori in funzione delle esigenze. Per sua natura, tale riassegnazione sarebbe esclusivamente ad hoc e non inciderebbe sulla posizione dei vettori che, secondo la norma proposta, sarebbero considerati aver operato le bande orarie in questione.

finalità generali;

È opportuno modificare il regolamento al fine di attenuare gli effetti della crisi attuale, garantire la certezza del diritto per i vettori aerei e mantenere l'unità del sistema europeo di assegnazione delle bande orarie.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

La base giuridica è correttamente individuata nell'art. 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Tale disposizione consente l'adozione di tutte le opportune disposizioni per il trasporto aereo ed ha già costituito la base giuridica per l'adozione del regolamento (CEE) n. 95/93.

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

Gli obiettivi della proposta non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri per i seguenti motivi. Il regolamento (CEE) n. 95/93 non consente agli Stati membri di obbligare i coordinatori a considerare come operate le bande orarie non utilizzate. Tale obiettivo può essere conseguito unicamente mediante una modifica del regolamento da parte dell'Unione.

Al fine di prorogare, qualora ciò sia necessario e giustificato, le misure stabilite dal presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per modificare il presente regolamento così da prorogare il periodo di applicazione delle misure da esso previste.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto si limita a quanto è necessario per conseguire l'obiettivo di attenuare l'impatto dell'attuale epidemia di SARS-CoV-2 ai fini del funzionamento del regolamento (CEE) n. 95/93. La misura proposta è pertanto proporzionata anche in relazione alla sua applicazione nel tempo per i diversi tipi di destinazioni.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo

Divisione V

Per conseguire il suo obiettivo, lo strumento giuridico deve essere di applicazione generale e diretta, come il regolamento (CEE) n. 95/93. Per tale motivo lo strumento giuridico adeguato è un regolamento.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

Si tratta di una misura urgente determinata dall'improvvisa e imprevedibile comparsa del virus SAR-CoV-2 e dalla conseguente diffusione della malattia Covid-19. Per questo motivo essa non ricade nel programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione e non sono state effettuate valutazioni ex-post.

Questa misura è tuttavia simile, per ambito di applicazione ed effetti, a precedenti modifiche del regolamento (CEE) n. 95/93 determinate da altre emergenze. Tra queste:

- quella del 2002 seguita agli attentati terroristici dell'11 settembre [regolamento (CE) n. 894/2002];
- quella del 2003 seguita alla guerra in Iraq e all'epidemia di sindrome respiratoria acuta grave (SARS) [regolamento (CE) n. 1554/2003]; nonché
- quella del 2009 durante la crisi finanziaria mondiale [regolamento (CE) n. 545/2009].

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale in quanto volte ad attenuare le perdite finanziarie subite dai vettori aerei in conseguenza del principio *dello use it or lose it* e a ridurre le ripercussioni negative sull'ambiente.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

La misura non contempla disposizioni specifiche di monitoraggio e informazione, ma la Commissione dovrebbe avere l'obbligo di seguire l'evoluzione dell'epidemia di SARS-CoV-2 e le relative ripercussioni sul trasporto aereo e ad essa dovrebbe essere conferito il potere di adottare, qualora necessario, un atto delegato che proroghi i termini previsti dalla misura.

A norma dell'articolo 8, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, qualora un vettore aereo non operi l'80 % di una serie di bande orarie assegnatagli presso un aeroporto coordinato, la sua priorità storica per quelle bande orarie è a rischio.

L'articolo 10, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 95/93 consente ai coordinatori di non considerare, ai fini del calcolo della priorità storica, il mancato utilizzo delle bande orarie aeroportuali per i periodi in cui il vettore aereo non è in grado di operare i servizi aerei previsti a causa, per esempio, della chiusura degli aeroporti. In questo articolo non sono tuttavia



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo

Divisione V

contemplate situazioni come l'epidemia di SARS-CoV-2. È pertanto opportuno adottare una misura corrispondente.

Tenuto conto della difficoltà di prevedere l'evoluzione dell'epidemia di SARS-CoV-2 nonché le ulteriori ripercussioni sui vettori aerei, la Commissione dovrebbe analizzare costantemente l'impatto della SARS-CoV-2 sul settore del trasporto aereo e l'Unione dovrebbe essere in grado di prorogare senza indebito ritardo il periodo di applicazione delle misure previste dal presente regolamento nel caso in cui le condizioni avverse persistano.

Al fine di prorogare, qualora ciò sia necessario e giustificato, le misure stabilite dal presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per modificare il presente regolamento così da prorogare il periodo di applicazione delle misure da esso previste. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio". In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

Si ritiene opportuno disciplinare in modo specifico l'esercizio del potere di adottare atti delegati da parte della Commissione e, tenuto conto della rapida diffusione dell'epidemia di SARS-CoV-2 e delle ripercussioni negative sul trasporto aereo, è necessario che gli atti delegati siano adottati mediante procedura d'urgenza.

Tenuto conto dell'emergenza determinata dalle circostanze eccezionali che giustificano le misure istituite, è opportuno prevedere l'entrata in vigore immediata del presente regolamento.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

La proposta non comporta costi a carico del bilancio UE e/o del bilancio nazionale.

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

La proposta di modifica non ha effetti sull'ordinamento nazionale.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo

Divisione V

Le Regioni non hanno potestà per l'esercizio della legislazione concorrente. Le bande orarie sono un bene di primaria importanza, pertanto soltanto interventi legislativi di competenza dello Stato possono disporre delle deroghe alla loro normale utilizzazione.

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Nessun effetto sull'organizzazione della pubblica amministrazione.

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

La misura, oltre a perseguire obiettivi di sostenibilità finanziaria in un periodo temporale definito, è utile anche ai fini della sostenibilità ambientale, poiché elimina l'incentivo per i vettori aerei a operare voli con bassi tassi di riempimento degli aerei al solo scopo di mantenere le proprie bande orarie.

La proposta non comporta effetti diretti sulle attività dei cittadini e delle imprese, già comunque fortemente limitati dallo stato di emergenza decretato dai singoli Stati dell'Unione.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo

Divisione V

Tabella di corrispondenza ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17marzo 2015)

Oggetto dell'atto: Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità
<ul style="list-style-type: none">– Codice della proposta: COM(2020) 111 del 13/03/2020– Codice interistituzionale: 2020/0042(COD)– Amministrazione con competenza prevalente: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

0

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea	Norma nazionale vigente	Commento
Art. 10 bis del regolamento (CEE) n. 95/93	L'assegnazione di bande orarie negli aeroporti è disciplinata dallo strumento del regolamento comunitario direttamente applicabile in tutti i suoi elementi all'interno degli Stati membri dell'UE.	Il regolamento (CEE) n. 95/93 è modificato con sostituzione integrale dell' articolo 10 bis. Ai sensi dell'art. 117 Cost, la materia rientra nella potestà legislativa esclusiva dello Stato. La modifica non comporta oneri finanziari carico del bilancio UE e/o del bilancio nazionale. La proposta di modifica non ha effetti sull'ordinamento nazionale e non comporta la necessità di oneri amministrativi aggiuntivi. Trattasi di regolamento comunitario direttamente applicabile senza bisogno di interventi normativi interni di natura primaria o secondaria.
Art. 12 bis del regolamento (CEE) n. 95/93	L'assegnazione di bande orarie negli aeroporti è	Il regolamento (CEE) n. 95/93 è modificato con l'introduzione dell'art. 12 bis che



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo

Divisione V

<p><i>“Esercizio della delega”</i></p>	<p>disciplinata dallo strumento del regolamento comunitario direttamente applicabile in tutti i suoi elementi all'interno degli Stati membri dell'UE.</p>	<p>disciplina il potere di adottare atti delegati conferito alla Commissione che lo esercita alle condizioni indicate nella disposizione medesima.</p> <p>Ai sensi dell'art. 117 Cost, la materia rientra nella potestà legislativa esclusiva dello Stato.</p> <p>La modifica non comporta oneri finanziari carico del bilancio UE e/o del bilancio nazionale.</p> <p>La proposta di modifica non ha effetti sull'ordinamento nazionale e non comporta la necessità di oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p>Trattasi di regolamento comunitario direttamente applicabile senza bisogno di interventi normativi interni di natura primaria o secondaria.</p>
<p>Art. 12 ter del regolamento (CEE) n. 95/93 <i>“Procedura d'urgenza”</i></p>	<p>L'assegnazione di bande orarie negli aeroporti è disciplinata dallo strumento del regolamento comunitario direttamente applicabile in tutti i suoi elementi all'interno degli Stati membri dell'UE.</p>	<p>Il regolamento (CEE) n. 95/93 è modificato con l'introduzione dell'art. 12 ter che disciplina la procedura d'urgenza relativa all'adozione degli atti delegati.</p> <p>Ai sensi dell'art. 117 Cost, la materia rientra nella potestà legislativa esclusiva dello Stato.</p> <p>La modifica non comporta oneri finanziari carico del bilancio UE e/o del bilancio nazionale.</p> <p>La proposta di modifica non ha effetti sull'ordinamento nazionale e non comporta la necessità di oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p>Trattasi di regolamento comunitario direttamente applicabile senza bisogno di interventi normativi interni di natura primaria o secondaria.</p>