

*Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

NUCLEO DI VALUTAZIONE ATTI UE

- E, p.c.
- Alla Presidenza del Consiglio dei ministri
Dipartimento per le politiche europee
Servizio informative parlamentari e Corte di
giustizia UE
- Al Nucleo di valutazione degli atti UE del
Ministero degli Affari esteri
e della cooperazione internazionale
- Al Capo Dipartimento per la mobilità sostenibile
- Al Capo Dipartimento per la programmazione
strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a
rete, informativi e statistici
- Al Capo Dipartimento per le opere pubbliche, le
politiche abitative e urbane, le infrastrutture
idriche e le risorse umane e strumentali
- Alla Dott.ssa Grazia Maria Cacopardi

OGGETTO: Richiesta di relazione (art. 6 legge n. 234/2012) sulla Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio per quanto riguarda l'alleggerimento temporaneo delle norme sull'utilizzo delle bande orarie negli aeroporti della Comunità a causa della pandemia di COVID-19

Cod. Consiglio 11306/22

Cod. interistituzionale 2022/0214(COD)

Cod. Commissione COM(2022) 334 final

In riscontro alla nota di pari oggetto n. 7977-P del 2/08/2022 di codesto Dipartimento, si trasmettono, in allegato, la relazione prevista dall'articolo 6 della legge n. 234 del 2012 e la tabella di corrispondenza sulla Proposta di Regolamento indicata in oggetto.

IL COORDINATORE
(Cons. Chiara Palermo)



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 (2022) 334 final del 12/07/2022
- **Codice interistituzionale:** 2022/0214(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili

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 il criterio in base al quale le bande orarie ("slot") vengono mantenute o perse (principio dello *use it or lose it*).

Come regola generale, i vettori aerei devono utilizzare almeno l'80 % delle bande orarie loro assegnate in una determinata stagione di traffico 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 ha determinato pesanti ripercussioni sui vettori aerei, con un calo notevole del traffico aereo a livello mondiale dall'inizio del 2020. Vista l'impossibilità per le compagnie aeree di rispettare il principio "use it or lose it" senza rischiare un danno finanziario o ambientale notevole (il danno deriverebbe dall'operare voli a bassissimo tasso di riempimento al solo fine di non perdere gli slot acquisiti), l'UE ha modificato due volte il regolamento sulle bande orarie al fine di adeguare tale principio ai nuovi scenari che i vettori si sono trovati a dover fronteggiare.

Il regolamento modificato ha inoltre conferito alla Commissione europea i poteri delegati per ampliare l'alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie e adeguare la soglia di utilizzo qualora la riduzione del traffico aereo dovuta alla COVID-19 si protraesse e qualora fosse probabile l'ulteriore protrarsi di tale riduzione.

La Commissione ha utilizzato questo potere tre volte. I poteri delegati della Commissione sono scaduti il 21 febbraio 2022 e pertanto la Commissione non può prontamente intervenire sulle norme UE sull'utilizzo delle bande orarie oltre la stagione di traffico estiva 2022.

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;

L'attuale livello di traffico aereo negli Stati membri di Eurocontrol è pari a circa l'86 % del livello dello stesso periodo nel 2019. I dati di Eurocontrol mostrano anche che il traffico verso altri continenti si sta riprendendo a tassi simili. Le previsioni di Eurocontrol indicano che il traffico aereo alla fine del 2022 sarà al 92% (scenario di base), al 96% (scenario superiore), o all'83% (scenario inferiore).

Sulla base di tali dati e previsioni, risulta ragionevole modificare il regolamento (CEE) n. 95/93 al fine di ripristinare la regola per cui i vettori aerei devono utilizzare almeno l'80 % delle bande orarie loro assegnate in una determinata stagione di traffico per mantenere la

priorità per la stessa serie di bande orarie nella corrispondente stagione di traffico dell'anno successivo

Tuttavia, considerata l'incidenza sul trasporto aereo causata dall'aggressione militare della Russia ai danni dell'Ucraina e l'esperienza acquisita durante la pandemia che ha dimostrato come la situazione epidemiologica legata alla COVID-19 sia instabile e imprevedibile, è importante che il quadro normativo per l'assegnazione delle bande orarie sia configurato in modo da consentire un alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie proporzionato, favorevole alla concorrenza e rapido.

La modifica consiste in una serie di norme in base alle quali:

- viene ripristinata in linea generale la percentuale dell'80% quale soglia minima di utilizzo di una serie di slot perché le compagnie aeree possano maturare il diritto di vedersi riconosciuta la stessa serie di slot su un determinato aeroporto per la corrispondente stagione aeronautica dell'anno successivo;
- vengono concessi alla Commissione poteri delegati per un periodo di tempo limitato per adeguare il tasso di utilizzo delle bande orarie, se necessario, nel caso in cui il traffico aereo rimanga persistentemente al di sotto di una certa soglia a causa della COVID-19, o degli effetti diretti dell'aggressione militare della Russia;
- le compagnie aeree possono continuare a beneficiare delle eccezioni di non utilizzo giustificato delle bande orarie nel caso in cui le autorità pubbliche impongano misure sanitarie che limitino i viaggi aerei o che ostacolino gravemente la capacità dei passeggeri di viaggiare;
- l'eccezione di non utilizzo viene estesa alle misure imposte in risposta a tutte le situazioni epidemiologiche (non limitate alla COVID-19), alle calamità naturali e ai disordini politici che interessano gli aeroporti;
- viene rafforzata ed istituzionalizzata la collaborazione tra i coordinatori degli Stati membri al fine di garantire che non vi siano applicazioni difformi delle eccezioni al conteggio degli slot utilizzati.

Finalità generali;

Risulta ragionevole modificare il regolamento in quanto:

- mantenere l'alleggerimento della regola 80/20 pur in presenza di dati e previsioni di traffico vicini alla situazione pre-pandemica potrebbe generare effetti distorsivi della concorrenza a danno dei vettori intenzionati ad entrare sul mercato e potrebbe inoltre configurare una situazione di inefficiente utilizzo della capacità aeroportuale. A tal proposito, è opportuno considerare che i dati di traffico prendono come punto di riferimento il 2019, che è stato un anno particolarmente positivo per il mercato dell'aviazione civile;
- d'altra parte, la modifica al regolamento dota la Commissione dei necessari strumenti per garantire una rapida azione a fronte di eventuali improvvisi inasprimenti della crisi da COVID 19, o dell'aggressione militare della Russia;
- l'estensione delle eccezioni di non utilizzo alle misure imposte in risposta a tutte le situazioni epidemiologiche (non limitate alla COVID-19), alle calamità naturali e ai disordini politici che interessano gli aeroporti costituisce un rilevante bilanciamento della reintroduzione della regola 80/20 e presenta inoltre profili di regolamentazione che vanno oltre la contingenza.

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, in quanto il regolamento sulle bande orarie non consente agli Stati membri di imporre ai coordinatori di:

- stabilire una soglia di utilizzo diversa;
- imporre condizioni per l'alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie;
- modificare il tasso di utilizzo delle bande orarie in risposta alle variazioni dei livelli di traffico.

Tale obiettivo può essere conseguito unicamente mediante una modifica del regolamento sulle bande orarie da parte dell'UE.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta si limita a quanto è necessario per conseguire l'obiettivo di attenuare l'impatto economico della pandemia di COVID-19 sul funzionamento del regolamento sulle bande orarie.

La proposta garantisce un equilibrio tra la necessità di concedere alle compagnie aeree un alleggerimento del principio "use it or lose it", in risposta alla scarsa domanda di trasporto aereo dovuta alla pandemia di COVID-19, ad altre situazioni epidemiologiche, a calamità naturali e a disordini politici come l'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina e la necessità di ritornare a una normale applicazione delle norme in materia di assegnazione delle bande orarie in proporzione al recupero dei livelli di traffico aereo.

La proposta comprende inoltre una serie di misure favorevoli alla concorrenza volte a contrastare alcune ripercussioni negative non intenzionali derivanti dall'alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

Si tratta di una misura determinata dalla necessità di riportare il quadro normativo ad una condizione pre-pandemica, alla luce dei dati sul trasporto aereo in Europa che dimostrano una ripresa quasi totale del traffico, pur mantenendo la possibilità di un rapido intervento nel caso in cui circostanze esogene al trasporto aereo possano avere impatti sullo stesso.

L'urgenza è legata alla necessità che le norme entrino in vigore prima dell'inizio della stagione aeronautica invernale ("Winter Season") 2022- 2023.

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale in quanto volte a ripristinare il limite dell'80% per il principio *dello use it or lose it*, attribuendo al contempo alla Commissione i necessari poteri per agire rapidamente a tutela degli operatori del settore nel caso in cui l'inasprimento delle misure per fronteggiare il COVID o altri eventi estranei al settore possano produrre ripercussioni negative sull'ambiente.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

Si ritiene che la proposta della Commissione abbia ampie possibilità di approvazione.

Non si ritengono necessarie o opportune modifiche che vadano ad intaccare il contenuto sostanziale della proposta. Sono tuttavia possibili alcune modifiche di natura tecnica che si riferiscono alla coerenza interna del testo. In particolare, nel corso dell'iter di approvazione, potrà essere segnalato che nel nuovo paragrafo

5 dell'articolo 10 bis, la Commissione, a fronte di dati di traffico che indichino un ritorno alla situazione del 2019 potrà riportare la regola sull'utilizzo degli slot al normale rapporto 80/20.

Inoltre, nel punto 7 dell'articolo 10 bis (messa a disposizione da parte di un vettore degli slot che non ritiene di utilizzare affinché tali slot possano essere riassegnati ad altri vettori) si può proporre che la messa a disposizione avvenga prima del termine previsto di tre settimane. Un termine di almeno quattro settimane sembra più coerente con l'effettiva possibilità di riassegnazione degli slot ad altri vettori aerei.

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).

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.



Tabella di corrispondenza
ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012
 (D.P.C.M. 17 marzo 2015)

<p>Oggetto dell'atto:</p> <p>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</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Codice della proposta: COM (2022) 334 final del 12/07/2022 - Codice interistituzionale: 2022/0214(COD) - Amministrazione con competenza prevalente: Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea	Norma nazionale vigente	Commento
Art. 2 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. La disposizione non incide quindi su alcuna norma nazionale vigente.	La norma ha natura primaria. Ai sensi dell'art. 117 Cost, la materia rientra nella potestà legislativa esclusiva dello Stato. La modifica non comporta oneri finanziari a 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. La norma è contenuta in un regolamento comunitario direttamente applicabile senza bisogno di interventi normativi interni di natura primaria o secondaria.
Art. 8 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. La disposizione non incide quindi su alcuna norma nazionale vigente.	La norma ha natura primaria. Ai sensi dell'art. 117 Cost, la materia rientra nella potestà legislativa esclusiva dello Stato. La modifica non comporta oneri finanziari a 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. La norma è contenuta in un regolamento comunitario direttamente applicabile senza bisogno di interventi normativi interni di natura primaria o secondaria.
Art. 10 del regolamento (CEE) n. 95/93	L'assegnazione di bande orarie negli aeroporti è disciplinata dallo strumento del regolamento comunitario direttamente applicabile in	La norma ha natura primaria. Ai sensi dell'art. 117 Cost, la materia rientra nella potestà legislativa esclusiva dello Stato. La modifica non comporta oneri finanziari

	<p>tutti i suoi elementi all'interno degli Stati membri dell'UE. La disposizione non incide quindi su alcuna norma nazionale vigente.</p>	<p>a 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. La norma è contenuta in un regolamento comunitario direttamente applicabile senza bisogno di interventi normativi interni di natura primaria o secondaria.</p>
<p>Art. 10 bis del regolamento (CEE) n. 95/93</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. La disposizione non incide quindi su alcuna norma nazionale vigente.</p>	<p>La norma ha natura primaria. Ai sensi dell'art. 117 Cost, la materia rientra nella potestà legislativa esclusiva dello Stato. La modifica non comporta oneri finanziari a 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. La norma è contenuta in un regolamento comunitario direttamente applicabile senza bisogno di interventi normativi interni di natura primaria o secondaria.</p>
<p>Art. 12 bis del regolamento (CEE) n. 95/93</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. La disposizione non incide quindi su alcuna norma nazionale vigente.</p>	<p>La norma ha natura primaria. Ai sensi dell'art. 117 Cost, la materia rientra nella potestà legislativa esclusiva dello Stato. La modifica non comporta oneri finanziari a 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. La norma è contenuta in un regolamento comunitario direttamente applicabile senza bisogno di interventi normativi interni di natura primaria o secondaria.</p>
<p>Art. 14 del regolamento (CEE) n. 95/93</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. La disposizione non incide quindi su alcuna norma nazionale vigente.</p>	<p>La norma ha natura primaria. Ai sensi dell'art. 117 Cost, la materia rientra nella potestà legislativa esclusiva dello Stato. La modifica non comporta oneri finanziari a 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. La norma è contenuta in un regolamento comunitario direttamente applicabile senza bisogno di interventi normativi interni di natura primaria o secondaria.</p>