UNIONE EUROPEA

Comitato delle Regioni

COTER-V-026

96a sessione plenaria del 18 e 19 luglio 2012

PARERE
del Comitato delle regioni

PACCHETTO AEROPORTI

IL COMITATO DELLE REGIONI

- accoglie con favore l'obiettivo di creare le necessarie condizioni generali per un uso più efficiente dell'infrastruttura attuale, ma ritiene che occorrano misure ulteriori per colmare adeguatamente il crescente deficit di capacità aeroportuali. In particolare è importante sviluppare l'infrastruttura degli aeroporti saturi, tenere maggiormente conto delle capacità non ancora sfruttate degli aeroporti regionali, far avanzare speditamente l'attuazione del cielo unico europeo e applicare orari di servizio competitivi, anche di notte;
- richiama l'attenzione sull'esigenza di migliorare la connessione intermodale tra gli aeroporti e gli altri modi di trasporto. Ciò accrescerà la competitività e garantirà un'adeguata connessione delle regioni alle reti europee e mondiali di trasporto aereo;
- si associa all'impostazione secondo cui, nel quadro dell'approccio equilibrato per realizzare gli obiettivi di riduzione del rumore si dovranno scegliere le misure che offrono la massima efficacia rispetto ai costi, ma ritiene che le previste competenze di controllo della Commissione vadano al di là delle sue attribuzioni a norma del principio di sussidiarietà. Le restrizioni operative devono essere disposte dagli enti regionali, tenendo conto della situazione e delle specificità locali. Un ulteriore controllo della Commissione europea non è né necessario né proporzionato alle esigenze;
- accoglie con favore l'obiettivo di liberalizzare ulteriormente il mercato dei servizi di assistenza a terra. Ciò comporterà un incremento della concorrenza e, in ultima analisi, anche una migliore qualità dei servizi offerti negli aeroporti dell'UE. Allo scopo di evitare ripercussioni negative sulle attuali condizioni di occupazione dovrebbe essere possibile tenere adeguatamente conto delle specificità locali dei diversi aeroporti;
- accoglie con favore l'approccio della Commissione europea che prevede di introdurre strumenti basati sul mercato per sfruttare meglio le limitate capacità infrastrutturali degli aeroporti saturi, ma sottolinea che occorre mantenere la connessione delle regioni alla rete del traffico aereo.

CdR 649/2012 fin

— Rue Belliard/Belliardstraat 101 — 1040 Bruxelles/Brussel — BELGIQUE/BELGIË —
Tel. +32 22822211 — Fax +32 22822325 — Internet: http://www.cor.europa.eu

IT

Relatore

Roland WERNER (DE/ALDE), sottosegretario di Stato presso il ministero dell'Economia, del lavoro e dei trasporti del Land Sassonia

Testi di riferimento

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni
La politica aeroportuale nell'Unione europea: assicurare capacità e qualità atte a promuovere la crescita, la connettività e la mobilità sostenibile
COM(2011) 823 final

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato, e abroga la direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio
COM(2011) 828 final – 2011/0398 (COD)

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione e che abroga la direttiva 96/67/CE del Consiglio
COM(2011) 824 final – 2011/0397 (COD)

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (versione codificata)
COM(2011) 827 final – 2011/0391 (COD)

I. RACCOMANDAZIONI POLITICHE

IL COMITATO DELLE REGIONI

Osservazioni generali sul documento COM(2011) 823 final

1. condivide il giudizio secondo cui gli aeroporti costituiscono una componente indispensabile di una rete di trasporti moderna ed efficace. Essi forniscono importanti impulsi allo sviluppo economico, al mercato del lavoro e al turismo nelle varie regioni. Al tempo stesso rafforzano la coesione territoriale nell'UE;

2. condivide l'affermazione secondo cui un numero sempre maggiore di cittadini europei soffre, soprattutto di notte, del rumore generato dai velivoli e che pertanto è necessaria una strategia attiva di lotta all'inquinamento acustico, onde ridurne al minimo gli effetti indesiderati;

3. sostiene l'obiettivo della Commissione europea, di sfruttare nel miglior modo possibile e di sviluppare il potenziale del trasporto aereo, e in particolare il previsto aumento del traffico;

4. sottolinea che l'UE può stimolare gli investimenti nella modernizzazione della rete aeroportuale e nella costruzione di nuovi aeroporti, soprattutto ricorrendo a strumenti finanziari innovativi, al fine di garantire una crescita economica duratura nell'UE e di migliorare le sue relazioni economiche con gli altri paesi del mondo;

5. ritiene che vi sia una crescente divergenza tra la capacità dell'infrastruttura aeroportuale e le esigenze in continua crescita di viaggio e di trasporto. Già adesso alcun aeroporti europei devono far fronte a problemi di saturazione delle loro capacità o operano al limite di dette capacità. Specie per quanto riguarda i principali aeroporti di smistamento, non è sempre possibile predisporre nuove capacità nella misura in cui aumenta la relativa richiesta. È da prevedere pertanto che nei prossimi anni il problema della saturazione si acuisca;

6. accoglie con favore l'obiettivo di rimediare alla crescente saturazione della capacità aeroportuale e di creare le necessarie condizioni generali per un uso più efficiente dell'infrastruttura attuale. Segnala tuttavia che le misure proposte nel pacchetto aeroporti non sono sufficienti a realizzare tali obiettivi;

7. richiama l'attenzione sul fatto che in numerosi aeroporti regionali sono disponibili capacità infrastrutturali adeguate, in grado di alleviare la pressione sugli aeroporti che risentono di una saturazione delle capacità, e che ciò può migliorare il collegamento delle regioni;

8. constata che occorrono misure ulteriori per colmare adeguatamente il crescente deficit di capacità aeroportuali. In particolare è importante sviluppare l'infrastruttura degli aeroporti saturi, tenere maggiormente conto delle capacità non ancora sfruttate degli aeroporti regionali, far avanzare speditamente l'attuazione del cielo unico europeo e applicare orari di servizio

competitivi, anche di notte. Inoltre, i piccoli aeroporti regionali devono essere oggetto di un sostegno deciso, per integrare quelli maggiori e ottimizzare le infrastrutture già esistenti;

9. richiama l'attenzione sull'esigenza di migliorare la connessione intermodale tra gli aeroporti e gli altri modi di trasporto. Ciò accrescerà la competitività e garantirà un'adeguata connessione delle regioni alle reti europee e mondiali di trasporto aereo;

10. ritiene che un'assegnazione più efficiente delle bande orarie rappresenti un buon modo di sfruttare meglio le limitate capacità infrastrutturali degli aeroporti saturi. Accoglie con favore l'approccio della Commissione europea che prevede di introdurre a tal fine strumenti basati sul mercato, facendo in modo di mantenere la connessione delle regioni alla rete del traffico aereo;

11. è favorevole alla proposta di rielaborare le disposizioni e le procedure relative all'introduzione di restrizioni operative per contenere il rumore. L'obiettivo di armonizzare la procedura di applicazione dell'approccio equilibrato deve comportare, in linea con la direttiva 2002/49/CE del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale, un miglior livello di protezione delle persone esposte al rumore degli aerei;

12. accoglie con favore l'obiettivo di liberalizzare ulteriormente il mercato dei servizi di assistenza a terra. Tale liberalizzazione comporterà un incremento della concorrenza e, in ultima analisi, anche una migliore qualità dei servizi offerti. Allo scopo di evitare ripercussioni negative sulle attuali condizioni di occupazione, nonché sulla sicurezza del traffico aereo e sulla capacità aeroportuale, dovrebbe essere possibile tenere adeguatamente conto delle specificità locali dei diversi aeroporti. Occorre inoltre assicurare che le disposizioni che saranno adottate non comportino alcuna disparità di trattamento tra le differenti imprese di servizi. L'obiettivo della Commissione europea, di evitare distorsioni della concorrenza, sarà raggiunto solo se verranno applicate a tutti i partecipanti le medesime condizioni;

13. è preoccupato per le proposte della Commissione, e per le proposte anche più estese del Consiglio relative all'approccio generale, tese a regolare i corrispettivi per i servizi di assistenza a terra in linea con le disposizioni della direttiva sui diritti aeroportuali (direttiva 2009/12/CE) ed oltre dette disposizioni. Tali corrispettivi costituiscono solitamente una percentuale molto piccola delle entrate aeroportuali complessive, specialmente negli aeroporti regionali che sono appena al di sopra della nuova soglia proposta di due milioni di passeggeri l'anno, e rappresentano delle piccole somme anche in termini assoluti. I costi amministrativi potrebbero facilmente superare qualsiasi beneficio potenziale, visto che gli aeroporti sono già obbligati a fissare questi corrispettivi in modo trasparente e obiettivo;

14. sottolinea l'importanza dell'aviazione generale per il trasporto aereo nell'UE. Essa consente agli imprenditori, che creano ricchezza e occupazione, di viaggiare con la massima flessibilità e aumenta il potere economico delle regioni periferiche e ultraperiferiche. Ciò è particolarmente importante quando si considera la questione delle bande orarie e dell'accessibilità degli aeroporti.

Restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore (COM(2011) 828 final)

15. accoglie con favore l'obiettivo di precisare le procedure e le disposizioni relative all'introduzione di limitazioni operative ai fini del contenimento del rumore, e di rendere più trasparente il processo di valutazione. Ciò consentirà di rimediare alle differenze nell'applicazione della direttiva nei vari Stati membri. Inoltre le persone esposte al rumore degli aerei otterranno livelli di protezione comparabili. Osserva tuttavia che il progetto di regolamento non è ancora allineato alla direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale, soprattutto per quanto concerne la determinazione del rumore e l'analisi costi-benefici, e pertanto comporterà maggior oneri amministrativi e quindi costi più elevati, pregiudicando altresì accettazione del traffico aereo da parte dei cittadini;

16. prevede che la conversione dell'attuale direttiva in regolamento accrescerà l'efficacia delle misure di protezione dal rumore e contribuirà a evitare distorsioni della concorrenza all'interno dell'UE;

17. si associa all'impostazione annunciata dalla Commissione europea secondo cui, nel quadro dell'approccio equilibrato, per realizzare gli obiettivi di riduzione del rumore si dovranno scegliere le misure che offrono la massima efficacia rispetto ai costi. La salute e la sicurezza dei cittadini che vivono nelle vicinanze degli aeroporti devono essere tuttavia prese in considerazione nel modo più ampio possibile e non solo in via opzionale. In tal modo gli Stati membri potranno trovare un equilibrio tra gli effetti economici delle misure di riduzione del rumore e le legittime esigenze di tutela delle persone esposte;

18. apprezza in linea di principio l'obiettivo di innalzare i valori limite per i velivoli marginalmente conformi. In tal modo verrà tenuto conto del progresso tecnico nello sviluppo di aeromobili più silenziosi. Fa tuttavia osservare che gli aeromobili da carico rispettano meno frequentemente di quelli da trasporto passeggeri il margine più rigoroso di 10 EPNdB (*Effective Perceived Noise in decibels*, unità di misura del livello effettivo di rumorosità percepita). Pertanto, le compagnie aeree di trasporto merci sono interessate in misura sproporzionata da possibili divieti di utilizzazione dei velivoli marginalmente conformi. Pertanto il CdR raccomanda di innalzare il valore limite in misura minore, ed entro un adeguato periodo di transizione. Già portare detto limite a 8 EPNdB comporterà un sensibile calo del rumore;

19. reputa necessario a livello degli Stati membri un organo indipendente incaricato di ricevere i reclami;

20. accoglie con favore l'applicazione di un approccio equilibrato per ridurre o limitare l'esposizione al rumore. Ciò assicura che gli Stati membri dispongano della necessaria flessibilità nella limitazione del rumore ambientale. In tale contesto il CdR condivide il

giudizio della Commissione europea, secondo cui il ricorso alle limitazioni delle operazioni deve essere attuato solo come misura estrema;

21. accoglie con favore l'obiettivo di precisare le disposizioni relative alla valutazione del rumore degli aerei e di rendere il processo di valutazione più trasparente. La prevista audizione delle persone esposte al rumore comporterà una maggiore accettazione delle misure di riduzione del rumore stesso. Il CdR suggerisce tuttavia di concedere agli Stati membri un adeguato spazio di manovra nella composizione del forum per la cooperazione tecnica previsto dalla proposta di regolamento. Nei casi in cui commissioni analoghe siano già in funzione negli Stati membri, dovrebbe essere possibile riconoscerle, invece di costituire nuovi organi;

22. ritiene che i metodi di valutazione del rumore contenuti nell'allegato I del progetto di regolamento, basati sul documento 29 della Conferenza europea dell'aviazione civile (ECAC), *Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports* (Rapporto sul metodo generico di valutazione delle curve a rumore costante nelle zone circostanti gli aeroporti civili) non siano adatti ad accrescere la trasparenza della procedura di valutazione del rumore. L'introduzione di tale ulteriore metodo di valutazione comprometterebbe la comparabilità ad esempio con la direttiva sul rumore ambientale o con le regole di calcolo nazionali e comporta oneri burocratici eccessivi. Per quanto riguarda la determinazione del rumore, occorre dunque fare riferimento alla direttiva sul rumore ambientale (direttiva 2002/49/CE);

23. ritiene che le previste competenze di controllo della Commissione europea, che le consentono di verificare prima della loro introduzioni, ed eventualmente di non applicare, le restrizioni operative, vadano al di là delle sue prerogative a norma del principio di sussidiarietà. Le restrizioni operative devono essere disposte dagli enti regionali, tenendo conto della situazione e delle specificità locali. Un ulteriore controllo della Commissione europea non è né necessario né proporzionato alle esigenze. Inoltre non servirebbe in alcun modo a realizzare meglio l'obiettivo del regolamento, che è quello di ridurre il numero di persone esposte al rumore degli aerei;

24. ritiene che le definizioni di "velivolo" e di "velivolo marginalmente conforme", l'attualizzazione dei limiti massimi di rumorosità e del meccanismo di certificazione e la modifica del metodo e della relazione tecnica costituiscano elementi essenziali del regolamento. Tali punti non si prestano pertanto al conferimento alla Commissione del potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 290 del TFUE.

Servizi di assistenza a terra (COM(2011) 824 final)

25. condivide la veduta della Commissione europea secondo cui i servizi di assistenza a terra ricoprono una funzione indispensabile nel sistema del trasporto aereo. Servizi di assistenza a terra ed efficienti ed orientati alla qualità contribuiscono in maniera considerevole alla garanzia di un sistema di trasporto aereo efficace e concorrenziale;

26. si compiace dell'ulteriore apertura e armonizzazione dell'accesso al mercato di tali servizi. È da prevedere che ciò garantirà un ulteriore aumento della qualità dei servizi di assistenza a terra offerti negli aeroporti dell'UE. Se ne avvantaggeranno sia le compagnie aeree sia gli spedizionieri e i passeggeri. Allo scopo di evitare ripercussioni negative sulle condizioni di occupazione, nonché sulla sicurezza del traffico aereo e sulla capacità aeroportuale, dovrebbe essere possibile tenere adeguatamente conto delle specificità locali dei diversi aeroporti;

27. accoglie con favore una regolamentazione del trasferimento di personale tra prestatori di servizi. In tale contesto chiede di verificare se le amministrazioni aggiudicatrici possano avvalersi della possibilità di trasferimento di personale a condizioni da determinare a livello nazionale in base all'articolo 4, paragrafo 5 del regolamento (CE) n. 1370/2007, senza ulteriori atti di trasposizione degli Stati membri, e se si possano definire eventuali parametri riguardanti il trasferimento dei lavoratori;

28. fa osservare che non tutte le norme relative alle procedure di riconoscimento dell'idoneità sono state adeguatamente configurate. Risultano in particolare auspicabili miglioramenti per quanto concerne la fissazione della successione temporale delle varie fasi della procedura, una norma specifica che sopprima l'ingestibile effetto sospensivo dei ricorsi, la competenza nell'espletamento della procedura di riconoscimento dell'idoneità e i criteri di aggiudicazione;

29. concorda con la Commissione nel ritenere che gli aeroporti dovrebbero rivestire un ruolo decisivo nel coordinamento dei servizi di assistenza a terra. Fa tuttavia notare che gli aeroporti possono svolgere tale funzione solo a condizione che all'interno degli Stati membri sia garantito il necessario quadro giuridico. Inoltre tale compito comporta costi aggiuntivi, per i quali gli aeroporti difficilmente potranno ottenere una remunerazione sul mercato;

30. sottolinea che l'ulteriore apertura del mercato non deve comportare ripercussioni negative sulla sicurezza dei trasporti aerei. Per garantire l'elevato livello di sicurezza degli aeroporti dell'UE occorre provvedere a una formazione e a una riqualificazione adeguate del personale;

31. considera importante stabilire la durata del periodo di formazione in modo da garantire una qualità adeguata dei servizi di assistenza a terra. Tenuto conto del fatto che i prestatori di servizi di assistenza a terra devono ottenere una licenza riconosciuta in tutti gli Stati membri, il CdR raccomanda di predisporre il contenuto delle misure di formazione e di riqualificazione professionale in maniera tale da creare standard di qualificazione comparabili. In tale contesto occorre tuttavia tenere presenti considerazioni di efficacia rispetto ai costi e la promozione dell'occupazione;

32. constata che la concessione di subappalti è riservata esclusivamente a terzi. Gli enti di gestione e gli utenti aeroportuali non beneficeranno di tale possibilità. A giudizio del CdR ciò costituisce una discriminazione tale da causare distorsioni della concorrenza e non è compatibile con l'obiettivo del progetto di regolamento, che è quello di rafforzare la

concorrenza. Fatto salvo il rispetto di regole precise, occorrerebbe consentire la concessione di subappalti a tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra.

Bande orarie (COM(2011) 827 final)

33. ritiene che revisione del regolamento fornisca un importante contributo ad una utilizzazione ancora più efficiente delle capacità infrastrutturali. Nel contesto della prevista crescita del traffico aereo non accompagnata da una crescita corrispondente dell'infrastruttura aeroportuale, limitazioni crescenti impediranno alle compagnie aeree di fornire in misura sufficiente i servizi di trasporto aereo che il mercato richiede. Ciò rappresenta un ostacolo per lo sviluppo economico del trasporto aereo e di conseguenza anche per le regioni;

34. ritiene che, nei casi in cui sia stato chiesto all'autorità indipendente di sorveglianza di decidere in merito al livello dei corrispettivi addebitati per l'utilizzo dell'infrastruttura centralizzata, l'ente di gestione dell'infrastruttura centralizzata dovrebbe essere autorizzato a recuperare dagli utenti la tariffa al livello inizialmente proposto fino a quando l'autorità indipendente di sorveglianza non avrà preso la decisione finale. Ciò ridurrebbe l'incentivo a sollevare contestazioni infondate alle decisioni sul livello dei corrispettivi;

35. accoglie in linea di principio con favore l'introduzione di strumenti di mercato per l'assegnazione delle bande orarie. Ciò consente di garantire l'assegnazione delle bande orarie alle compagnie aeree che possono utilizzarle nel modo migliore. In questo contesto è necessario fare in modo di mantenere la connessione delle regioni alla rete del traffico aereo;

36. osserva che le ripercussioni della compravendita di bande orarie non sono state esposte in maniera sufficiente. In particolare la Commissione europea non menziona quali saranno le conseguenze della compravendita per gli aeroporti regionali e pertanto sulla connettività regionale;

37. ritiene che le compagnie che dispongono di bande orarie negli aeroporti di smistamento saturi le utilizzeranno principalmente per il traffico a lunga distanza. Ciò indebolirebbe la connessione tra gli aeroporti regionali e gli aeroporti di smistamento. Pertanto il CdR chiede di prevedere misure appropriate che garantiscano la connessione delle regioni alla rete mondiale del traffico aereo;

38. si compiace del proposito di rafforzare l'indipendenza del coordinatore dell'aeroporto. La proposta di regolamento consentirà in futuro alle compagnie aeree di trasferire le proprie bande orarie anche in cambio di un compenso finanziario. Tale trasferimento è subordinato al consenso del coordinatore dell'aeroporto e deve essere approvato da quest'ultimo. Pertanto, a giudizio del CdR, è ancora più importante che il coordinatore dell'aeroporto possa adottare le proprie decisioni in maniera indipendente e obiettiva;

39. non considera opportuna l'assegnazione gratuita di bande orarie, da rivendere in seguito. Le compagnie aeree dovrebbero essere autorizzate a commerciare le proprie bande orarie specialmente quando possano dimostrare di averle utilizzate regolarmente in precedenza;

40. considera accettabile la modifica delle disposizioni sull'utilizzazione minima delle bande orarie. Tale misura accresce l'incentivo a utilizzare meglio le bande orarie ricevute. Al tempo stesso occorre tener presente eventi straordinari (ad es. scioperi o l'emissione di ceneri da un vulcano). È da prevedere che in futuro un numero maggiore di bande orarie sia conferito al paniere (*pool*) delle bande orarie o venduto ad altre compagnie aeree. Ciò semplificherà ad altre compagnie aeree l'accesso al mercato degli aeroporti saturi;

41. si compiace della possibilità che gli aeroporti acquisiscano, grazie al regolamento sui canoni, un'influenza sulla restituzione quanto più possibile tempestiva delle bande orarie non più utilizzate o riservate. Ciò garantirà che tali bande orarie non vengano bloccate, ma possano invece essere utilizzate da altre compagnie aeree;

42. riconosce l'importanza di fornire "regole locali" per garantire che il quadro normativo conceda una flessibilità sufficiente nelle regioni e negli aeroporti in cui circostanze specifiche richiedono la dovuta considerazione. In tali circostanze l'apporto regionale è necessario per garantire un uso ottimale ed efficiente della capacità nei singoli aeroporti;

43. ritiene che il diritto che avrebbe la Commissione europea di designare i singoli "aeroporti integrati nella rete", in base al quale essa potrebbe richiedere agli Stati membri di trattare i singoli aeroporti in modo distinto e separato, oltrepassi i poteri ad essa conferiti conformemente al principio di sussidiarietà;

44. esprime preoccupazione per l'introduzione da parte della Commissione del concetto di "gestore della rete", in particolare perché viene proposto di assegnare a tale ente poteri considerevoli e di ampia portata, pur in assenza di una definizione chiara della sua *governance*.

II. PROPOSTE DI EMENDAMENTO

Emendamento 1

Restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore (COM(2011) 828 final)

Articolo 2

Testo proposto dalla Commissione	***Emendamento del Comitato delle regioni***
(4) "velivolo marginalmente conforme", un velivolo civile che soddisfa i limiti di certificazione definiti nel volume 1, parte II, capitolo 3, dell'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale (convenzione di Chicago)	(4) "velivolo marginalmente conforme", un velivolo civile che soddisfa i limiti di certificazione definiti nel volume 1, parte II, capitolo 3, dell'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale (convenzione di Chicago) con

con un margine cumulativo non superiore a 10 EPNdB (*Effective Perceived Noise in decibels* — unità di misura del livello effettivo di rumorosità percepita), intendendosi per margine cumulativo la cifra espressa in EPNdB ottenuta sommando le singole eccedenze (cioè le differenze fra il livello di rumore certificato e il livello di rumore massimo autorizzato) misurate in ciascuno dei tre punti di riferimento per la misurazione del rumore quali definiti nel volume 1, parte II, capitolo 4, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago;	un margine cumulativo non superiore a ~~10~~ 8 EPNdB (*Effective Perceived Noise in decibels* — unità di misura del livello effettivo di rumorosità percepita) per un periodo transitorio di quattro anni, e in seguito con un margine cumulativo non superiore a 10 EPNdB, intendendosi per margine cumulativo la cifra espressa in EPNdB ottenuta sommando le singole eccedenze (cioè le differenze fra il livello di rumore certificato e il livello di rumore massimo autorizzato) misurate in ciascuno dei tre punti di riferimento per la misurazione del rumore quali definiti nel volume 1, parte II, capitolo 4, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago;

Motivazione

1. Gli aerei da carico soddisfano il valore limite di 10 EPNdB proposto nel progetto di parere meno frequentemente degli aerei passeggeri. Pertanto, le compagnie aeree di trasporto merci sono interessate in misura sproporzionata da possibili divieti di utilizzazione dei velivoli marginalmente conformi.
2. Grazie all'introduzione di un adeguato periodo transitorio, le compagnie aeree avranno la possibilità di pianificare ed eseguire in base a criteri economici il rinnovamento, in taluni casi indispensabile, delle rispettive flotte.

Emendamento 2

Restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore (COM(2011) 828 final)

Articolo 10

Testo proposto dalla Commissione	***Emendamento del Comitato delle regioni***
Diritto di controllo	~~*Diritto di controllo*~~
1. La Commissione, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, e fatta salva un'eventuale procedura di ricorso in corso, può esercitare un controllo sulla decisione che introduce una restrizione operativa, prima della sua attuazione. La Commissione può sospendere la decisione se ritiene che non rispetti le prescrizioni del presente regolamento oppure sia altrimenti in contrasto con il diritto dell'Unione.	~~1. La Commissione, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, e fatta salva un'eventuale procedura di ricorso in corso, può esercitare un controllo sulla decisione che introduce una restrizione operativa, prima della sua attuazione. La Commissione può sospendere la decisione se ritiene che non rispetti le prescrizioni del presente regolamento oppure sia altrimenti in contrasto con il diritto dell'Unione.~~
2. Le autorità competenti forniscono alla Commissione le informazioni attestanti l'osservanza del presente regolamento.	~~2. Le autorità competenti forniscono alla Commissione le informazioni attestanti l'osservanza del presente regolamento.~~

3. La Commissione decide, in conformità della procedura consultiva di cui all'articolo 13, paragrafo 2, e in special modo tenendo conto dei criteri dell'allegato II, se l'autorità competente interessata può procedere all'introduzione della restrizione operativa. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio e allo Stato membro interessato.	~~3. La Commissione decide, in conformità della procedura consultiva di cui all'articolo 13, paragrafo 2, e in special modo tenendo conto dei criteri dell'allegato II, se l'autorità competente interessata può procedere all'introduzione della restrizione operativa. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio e allo Stato membro interessato.~~
4. Qualora la Commissione non abbia adottato una decisione nei sei mesi successivi al ricevimento delle informazioni di cui al paragrafo 2, l'autorità competente può attuare la decisione prevista sulla restrizione operativa.	~~4. Qualora la Commissione non abbia adottato una decisione nei sei mesi successivi al ricevimento delle informazioni di cui al paragrafo 2, l'autorità competente può attuare la decisione prevista sulla restrizione operativa.~~

Motivazione

1. Le restrizioni operative possono essere decise, com'è stato finora, solo dagli Stati membri. Il Consiglio si è già espresso in tal senso e ha soppresso il corrispondente articolo dal testo della Commissione. La proposta di eliminare questo articolo è inoltre in linea con il punto 23 del presente parere.

2. L'attuale formulazione dell'articolo 10 potrebbe rimettere in discussione gli accordi regionali di mediazione, i quali vengono spesso stipulati tra gli aeroporti e la regione e i cittadini del territorio interessato dopo anni di negoziati difficili e faticosi. Il Bundesrat tedesco, il Bundesrat austriaco, il Senato francese e il Senato olandese hanno concluso che il diritto di controllo della Commissione, ai sensi dell'articolo 10, viola il principio di sussidiarietà dell'Unione europea.

Emendamento 3

Restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore (COM(2011) 828 final)

Articolo 11

Testo proposto dalla Commissione	***Emendamento del Comitato delle regioni***
È conferito alla Commissione il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 12 al fine di: (a) modificare le definizioni di "velivolo" di cui all'articolo 2, punto 3, e "velivolo marginalmente conforme", di cui all'articolo 2, punto 4; (b) modificare e aggiornare le norme di certificazione acustica, di cui agli articoli 4 e 8, e la procedura di certificazione di cui all'articolo 6, paragrafo 1; (c) modificare il metodo e la relazione tecnica di cui all'allegato I.	~~È conferito alla Commissione il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 12 al fine di:~~ ~~(a) modificare le definizioni di "velivolo" di cui all'articolo 2, punto 3, e "velivolo marginalmente conforme", di cui all'articolo 2, punto 4;~~ ~~(b) modificare e aggiornare le norme di certificazione acustica, di cui agli articoli 4 e 8, e la procedura di certificazione di cui all'articolo 6, paragrafo 1;~~ ~~(c) modificare il metodo e la relazione tecnica di cui all'allegato I.~~

Motivazione

La definizioni di "velivolo" e di "velivolo marginalmente conforme", la modifica dei limiti massimi di rumorosità e del meccanismo di certificazione e la modifica del metodo e della relazione tecnica costituiscano elementi essenziali del regolamento. Tali punti non si prestano pertanto al conferimento alla Commissione di una delega del potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 290 del TFUE.

Emendamento 4

Restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore (COM(2011) 828 final)

Articolo 12

Testo proposto dalla Commissione	***Emendamento del Comitato delle regioni***
1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.	~~1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.~~
2. La delega di potere di cui all'articolo 11 è conferita alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.	~~2. La delega di potere di cui all'articolo 11 è conferita alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.~~
3. La delega di potere di cui all'articolo 11 può essere revocata dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.	~~3. La delega di potere di cui all'articolo 11 può essere revocata dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.~~
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.	~~4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.~~
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 11 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.	~~5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 11 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.~~

Motivazione

Le proposte di emendamento 3 e 4 sono direttamente collegate. La proposta di sopprimere l'articolo 11 comporta un'analoga proposta per l'articolo 12.

Emendamento 5

Servizi di assistenza a terra (COM(2011) 824 final)

Articolo 13

Testo proposto dalla Commissione	***Emendamento del Comitato delle regioni***
Articolo 13 *Aeroporti insulari* Nell'ambito della selezione dei prestatori di servizi in un aeroporto, di cui agli articoli 7-10, uno Stato membro può estendere l'obbligo di servizio pubblico ad altri aeroporti nel suo territorio a condizione: (a) che detti aeroporti siano situati su isole in una medesima regione geografica; (b) che essi abbiano un volume non inferiore a un movimento di 100 000 passeggeri all'anno; (c) e che infine la Commissione dia la sua approvazione a tale estensione. La decisione di approvare l'estensione costituisce un provvedimento attuativo che sarà adottato secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 43, paragrafo 2. Tale disposizione non pregiudica le norme relative agli aiuti di Stato dell'UE.	*Articolo 13* *Aeroporti insulari* Nell'ambito della selezione dei prestatori di servizi in un aeroporto, di cui agli articoli 7-10, uno Stato membro può estendere l'obbligo di servizio pubblico ad altri aeroporti nel suo territorio a condizione: (a) che detti aeroporti siano situati su isole in una medesima regione geografica; (b) che essi abbiano un volume non inferiore a un movimento di 100 000 passeggeri all'anno; (c) e che infine la Commissione dia la sua approvazione a tale estensione. <u>Nel caso degli aeroporti situati su isole, qualora le imprese o i vettori aerei non abbiano interesse economico a prestare i servizi previsti dall'articolo 6, paragrafo 2, gli stessi enti di gestione dell'aeroporto potranno assumere l'obbligo di prestare tali servizi essenziali per il buon funzionamento dell'infrastruttura.</u> La decisione di approvare l'estensione costituisce un provvedimento attuativo che sarà adottato secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 43, paragrafo 2. Tale disposizione non pregiudica le norme relative agli aiuti di Stato dell'UE.

Motivazione

Occorre specificare nell'articolo 13 della proposta di regolamento, concernente la possibilità di estendere gli obblighi di servizio pubblico agli aeroporti insulari, che nel caso degli aeroporti insulari gli enti di gestione sono obbligati a prestare i servizi previsti dall'articolo 6, paragrafo 2, della proposta, ossia l'assistenza bagagli, l'assistenza operazioni in pista, l'assistenza carburante e olio e l'assistenza merci e posta. Occorre parimenti indicare che quando l'effettuazione di detti servizi non

sia economicamente conveniente, e pertanto non vi siano imprese disposte a provvedervi, e gli stessi vettori aerei non siano interessati a svolgere tali servizi nel quadro dell'autoassistenza, in considerazione del carattere essenziale dell'infrastruttura sarà l'ente di gestione ad assumere l'obbligo di prestare tali servizi, non solo per assicurare l'accessibilità dell'isola e la sua connessione con l'esterno, per le quali non vi sono alternative equiparabili, ma anche perché detti servizi sono anche necessari per la prestazione di servizi pubblici di base, come i servizi sanitari urgenti, l'intervento antincendio, la vigilanza e il soccorso in mare e altri servizi svolti a partire da tali aeroporti, utilizzando aeromobili (elicotteri), e che non potrebbero essere garantiti altrimenti (ad esempio senza rifornimenti di carburante).

Emendamento 6

Servizi di assistenza a terra (COM(2011) 824 final)

Articolo 28, paragrafo 6

Testo proposto dalla Commissione	***Emendamento del Comitato delle regioni***
6. Qualora dissenta da un corrispettivo stabilito dall'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, dal gestore delle infrastrutture centralizzate, il comitato degli utenti può chiedere all'autorità di vigilanza indipendente dello Stato membro interessato di decidere l'ammontare del corrispettivo contestato.	6. Qualora dissenta da un corrispettivo stabilito per la fornitura delle infrastrutture centralizzate dall'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, dal gestore delle infrastrutture centralizzate, il comitato degli utenti può chiedere all'autorità di vigilanza indipendente dello Stato membro interessato di ~~decidere~~ valutare se la decisione circa l'ammontare del corrispettivo contestato sia giustificata.

Motivazione

La proposta introduce in sostanza una procedura dettagliata di ricorso in caso di disaccordo sull'ammontare di un corrispettivo che potrebbe comportare costi considerevoli, sia in termini finanziari che di tempi di gestione. Per alcuni aeroporti le cui entrate derivanti dai servizi di assistenza a terra rappresentano meno dell'1 % del totale, un simile approccio è sproporzionato.

Emendamento 7

Servizi di assistenza a terra (COM(2011) 824 final)

Articolo 28 – nuovo punto 8

Progetto di parere	***Emendamento del Comitato delle regioni***
	Articolo 28 *Corrispettivi per le infrastrutture centralizzate e gli impianti (nuovo 8)* Nei casi in cui sia stato chiesto all'autorità indipendente di sorveglianza di decidere in merito al livello dei corrispettivi per l'assistenza a terra conformemente al paragrafo 6 del presente

	articolo, l'ente di gestione dell'infrastruttura sarà autorizzato a recuperare la tariffa per l'utilizzo della struttura in questione al livello inizialmente proposto fino a quando l'autorità indipendente di sorveglianza non avrà preso la decisione finale. Qualora l'autorità indipendente di sorveglianza stabilisse che il livello delle tariffe oggetto di controversia era eccessivo, l'ente di gestione delle infrastrutture rimborserà agli utenti di quella particolare infrastruttura ogni importo in eccesso recuperato.

Motivazione

Per evitare la situazione in cui vengono sollevate contestazioni infondate soltanto allo scopo di posporre l'addebito di una tariffa in attesa che venga risolta una controversia con gli utenti, è importante che le autorità aeroportuali siano in grado di recuperare la tariffa al livello inizialmente proposto sin dal momento in cui essa viene fissata. Si tratta di una questione importante per gli aeroporti regionali, le cui entrate derivanti da servizi non aeronautici sono spesso limitate, specialmente se devono sottostare ai vettori che impongono la regola del "bagaglio unico". Questo sistema rappresenterebbe un metodo neutrale dal punto di vista delle entrate per incentivare la collaborazione del settore, in modo simile al sistema di tariffazione usato dagli aeroporti per condizionare la restituzione delle bande orarie non necessarie o non riservate.

Emendamento 8

Servizi di assistenza a terra (COM(2011) 824 final)

Articolo 32, paragrafo 3

Testo proposto dalla Commissione	***Emendamento del Comitato delle regioni***
3. I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza sono tenuti a rispettare le norme minime di qualità. Inoltre, gli utenti e i prestatori di servizi devono attenersi alle norme minime di qualità nell'ambito dei loro rapporti contrattuali.	3. I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza sono tenuti a rispettare le norme minime di qualità. Inoltre, gli utenti e i prestatori di servizi devono attenersi alle norme minime di qualità nell'ambito dei loro rapporti contrattuali. L'operatore aeroportuale ha la facoltà di applicare tali norme minime di qualità. Le misure adottate sono trasparenti, proporzionate e non discriminatorie.

Motivazione

Considerata l'importanza dei servizi di assistenza a terra per il regolare funzionamento degli aeroporti, sono necessarie misure di applicazione adeguate e proporzionate al fine di garantire l'osservanza di norme minime.

Emendamento 9

Servizi di assistenza a terra (COM(2011) 824 final)

Articolo 35

Testo proposto dalla Commissione	***Emendamento del Comitato delle regioni***
1. Fatti salvi i paragrafi 2, 3 e 4, i prestatori di servizi possono impegnarsi in subappalti.	1. Fatto~~i~~ salvo~~i~~ il paragrafo~~i~~ ~~2, 3 e 4~~, i prestatori di servizi e gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza possono impegnarsi in subappalti.
2. Gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza possono subappaltare i servizi di assistenza a terra solo se sono temporaneamente impossibilitati a effettuare l'autoassistenza per cause di forza maggiore.	~~2. Gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza possono subappaltare i servizi di assistenza a terra solo se sono temporaneamente impossibilitati a effettuare l'autoassistenza per cause di forza maggiore.~~
3. I subappaltatori non possono subappaltare i servizi di assistenza a terra.	~~3~~2. I subappaltatori non possono subappaltare i servizi di assistenza a terra.
4. Un prestatore di servizi di assistenza a terra di cui all'articolo 11, paragrafo 1, non può subappaltare i servizi, a meno che non sia temporaneamente impossibilitato a fornire i servizi in questione per cause di forza maggiore.	~~4. Un prestatore di servizi di assistenza a terra di cui all'articolo 11, paragrafo 1, non può subappaltare i servizi, a meno che non sia temporaneamente impossibilitato a fornire i servizi in questione per cause di forza maggiore.~~
5. I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che si avvalgono di uno o più subappaltatori si adoperano affinché i subappaltatori rispettino gli obblighi dei prestatori di servizi di assistenza a terra ai sensi del presente regolamento.	~~5~~3. I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che si avvalgono di uno o più subappaltatori si adoperano affinché i subappaltatori rispettino gli obblighi dei prestatori di servizi di assistenza a terra ai sensi del presente regolamento. 4. I subappalti possono essere assegnati solo a operatori di efficacia e affidabilità comprovate. 5. L'ente aggiudicatore può limitare il numero di subappaltatori ove ciò sia reso necessario da ragioni di spazio o di capacità.
6. Tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza che fanno ricorso a uno o più subappaltatori informano l'ente di gestione dell'aeroporto riguardo al nome e alle attività dei subappaltatori in questione.	6. Tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza che fanno ricorso a uno o più subappaltatori informano l'ente di gestione dell'aeroporto riguardo al nome e alle attività dei subappaltatori in questione.
7. Nella sua richiesta di autorizzazione a fornire servizi di assistenza a terra nell'ambito della procedura di selezione di cui all'articolo 7, il prestatore di servizi di assistenza a terra indica il numero, le attività e i nomi dei subappaltatori di cui intende avvalersi.	7. Nella sua richiesta di autorizzazione a fornire servizi di assistenza a terra nell'ambito della procedura di selezione di cui all'articolo 7, il prestatore di servizi di assistenza a terra indica il numero, le attività e i nomi dei subappaltatori di cui intende avvalersi.

Motivazione

1. Il divieto di subappalto per gli aeroporti e gli utenti aeroportuali comporta che essi sono discriminati rispetto agli altri prestatori di servizi di assistenza a terra, e distorce la concorrenza. Ciò è incompatibile con l'obiettivo della proposta di regolamento, di rafforzare la concorrenza.
2. I subappaltatori devono essere vincolati agli stessi requisiti di qualità e di affidabilità che valgono per i committenti. Inoltre dovrebbe essere consentito agli aeroporti di limitare il numero di subappaltatori quando ciò sia necessario per ragioni di spazio.

Emendamento 10

Assegnazione di bande orarie (COM(2011) 827 final)

Articolo 3, paragrafo 3, lettera ii)

Testo proposto dalla Commissione	***Emendamento del Comitato delle regioni***
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.	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~~ della rete con il piano operativo ~~della rete~~ dell'aeroporto, in conformità all'articolo 6, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione.

Motivazione

Al gestore della rete dovrebbe essere assegnato un ruolo di coordinamento a livello della rete piuttosto che quello di fornire direttive a livello locale. La responsabilità del proprio piano operativo aeroportuale spetta a ogni singolo aeroporto e non al gestore della rete.

Emendamento 11

Assegnazione di bande orarie (COM(2011) 827 final)

Articolo 3, paragrafo 9

Testo proposto dalla Commissione	***Emendamento del Comitato delle regioni***
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	~~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.	~~paragrafo 4, cambia la qualifica dell'aeroporto in aeroporto senza qualifica.~~

Motivazione

La definizione di "aeroporto integrato nella rete" contenuta nell'attuale proposta della Commissione europea è molto ampia e conferisce alla Commissione poteri tali da permetterle di prendere decisioni soggettive in merito agli aeroporti che possono "incidere sul funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo". In particolare, per gli aeroporti regionali è più probabile avere un "aumento improvviso e significativo del traffico" e pertanto il concetto di "aeroporto integrato nella rete" e i relativi obblighi dovrebbero essere eliminati o almeno definiti in modo più rigoroso. Non esiste alcuna giustificazione per l'introduzione di questo paragrafo, visto che il concetto di "aeroporti integrati nella rete" non ha rilevanza per questo regolamento.

Emendamento 12

Assegnazione di bande orarie (COM(2011) 827 final)

Articolo 3, paragrafo 10

Testo proposto dalla Commissione	***Emendamento del Comitato delle regioni***
Se viene presa una decisione ai sensi dei paragrafi 6, 8 o 9, essa viene comunicata dallo Stato membro agli organi menzionati al paragrafo 4 entro il 1° aprile per quanto riguarda la stagione di traffico invernale ed entro il 1° settembre per quanto riguarda la stagione di traffico estiva.	Se viene presa una decisione ai sensi dei paragrafi 6 o~~,~~ 8 ~~o 9~~, essa viene comunicata dallo Stato membro agli organi menzionati al paragrafo 4 entro il 1° aprile per quanto riguarda la stagione di traffico invernale ed entro il 1° settembre per quanto riguarda la stagione di traffico estiva.

Motivazione

Cfr. emendamento 11.

Emendamento 13

Assegnazione di bande orarie (COM(2011) 827 final)

Articolo 5, paragrafo 1

Testo proposto dalla Commissione	***Emendamento del Comitato delle regioni***
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	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.	medesime persone, il facilitatore degli orari o il coordinatore, possono essere nominate per più di un aeroporto.

Motivazione

Gli Stati membri - e non la Commissione europea - sono responsabili di tutti gli aeroporti, indipendentemente dal fatto che si tratti di aeroporti coordinati o ad orario facilitato.

Emendamento 14

Assegnazione di bande orarie (COM(2011) 827 final)

Articolo 6

Testo proposto dalla Commissione	***Emendamento del Comitato delle regioni***
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 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: […]	*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 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 <u>per tutti gli interessati</u>, contenente le seguenti informazioni: […]

Motivazione

L'articolo 6 della proposta prevede che il coordinatore mantenga una banca dati elettronica di accesso gratuito. Occorrerebbe specificare che tali informazioni devono essere a disposizione di chiunque, e non solo degli aeroporti e dei vettori aerei. Il precedente regolamento n. 95/93 (CEE) stabiliva che

fossero messe a disposizione "delle parti interessate (i vettori aerei), in particolare dei membri o osservatori del comitato di coordinamento", escludendo altri interessati, come le amministrazioni territoriali. Ciò è già stato corretto con la proposta in oggetto (cfr. l'ultimo paragrafo barrato a pag. 33 del doc. COM(2011) 827 final). Tuttavia occorre insistere affinché venga espressamente previsto che le informazioni della banca dati devono essere fornite a qualsiasi terzo interessato (amministrazioni locali, centri studi e ricerca universitari o anche consulenti che in definitiva lavorano al perfezionamento delle politiche pubbliche e delle iniziative imprenditoriali). Tale apertura non costituisce in alcun modo una violazione delle regole di libera concorrenza, e non si ripercuote sulla confidenzialità e sulla dovuta riservatezza delle strategie imprenditoriali, dato che le informazioni in questioni sono già precedentemente a disposizione degli stessi vettori aerei. D'altro lato, le tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni permettono di raccogliere tali informazioni e metterle immediatamente a disposizione di qualsiasi interessato a costo minimo o nullo. Dette informazioni devono pertanto essere rese disponibili al pubblico, perché costituiscono un utile strumento non solo per accrescere la trasparenza della distribuzione di bande orarie, ma anche per facilitare la programmazione e la pianificazione dei settori interessati (alberghi, impianti ricreativi, ristoranti) e per favorire l'esercizio coordinato delle competenze amministrative, come ad esempio la programmazione delle campagne di promozione turistica da parte delle autorità regionali, le strategie di negoziato con gli operatori all'ingrosso ecc.

Emendamento 15

Assegnazione di bande orarie (COM(2011) 827 final)

Articolo 7, paragrafo 1

Testo proposto dalla Commissione	***Emendamento del Comitato delle regioni***
I vettori aerei che operano o che intendono operare in un aeroporto integrato nella rete, in un aeroporto ad orari facilitati o in un aeroporto coordinato comunicano al facilitatore degli orari o rispettivamente 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.	I vettori aerei che operano o che intendono operare ~~in un aeroporto integrato nella rete,~~ in un aeroporto ad orari facilitati o in un aeroporto coordinato comunicano al facilitatore degli orari o rispettivamente 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.

Motivazione

Cfr. emendamento 11.

Emendamento 16

Assegnazione di bande orarie (COM(2011) 827 final)

Articolo 8, paragrafo 1

Testo proposto dalla Commissione	***Emendamento del Comitato delle regioni***
Comitato di coordinamento 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, e 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.	*Comitato di coordinamento* 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, e a rappresentanti del settore dell'aviazione generale che utilizzano regolarmente l'aeroporto, al gestore della rete, all'organo di valutazione delle prestazioni, all'autorità nazionale di sorveglianza dello Stato membro in questione. In casi debitamente giustificati, in tale comitato di coordinamento possono essere nominati dei rappresentanti di comuni o regioni sul cui territorio è ubicato l'aeroporto.

Motivazione

La richiesta di includere dei rappresentanti di amministrazioni territoriali (comuni e regioni) nel comitato di coordinamento appare non adeguata allo scopo. Gli Stati membri sono già tenuti a inviare in tale comitato dei rappresentanti delle autorità nazionali di sorveglianza. La partecipazione di rappresentanti locali o regionali dovrebbe avvenire solo se le circostanze specifiche lo richiedono.

Emendamento 17

Assegnazione di bande orarie (COM(2011) 827 final)

Articolo 9, paragrafo 8

Testo proposto dalla Commissione	***Emendamento del Comitato delle regioni***
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	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.	competenti per l'aeroporto in questione, sempreché tali linee direttrici non ostino all'indipendenza del coordinatore, siano conformi al diritto dell'Unione, e 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 regole locali riguardano l'assegnazione e il monitoraggio delle bande orarie. Queste possono essere applicate quando miglioramenti a livello di prestazioni o di volume di traffico possono essere generati attraverso regole applicate localmente. Tali regole devono essere trasparenti e non discriminatorie.

Motivazione

Le regole locali esistono e sono essenziali per tener conto delle circostanze specifiche/locali in un dato aeroporto locale (ad esempio, l'ambiente, l'accessibilità, la diversità geografica, le condizioni meteorologiche particolari). Quando si prendono in esame restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore, occorre tener conto della situazione e delle specificità locali. Allo stesso modo, bisognerebbe tener conto delle circostanze specifiche quando si assegnano le bande orarie, per garantire che il quadro normativo sia abbastanza flessibile da consentire realmente un uso ottimale ed efficiente della capacità nei singoli aeroporti.

Emendamento 18

Assegnazione di bande orarie (COM(2011) 827 final)

Articolo 12, paragrafo 1

Testo proposto dalla Commissione	***Emendamento del Comitato delle regioni***
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	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. Gli Stati membri dovranno dedicare particolare attenzione alle rotte aeree che collegano le isole con il proprio territorio. 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

un'altra rotta soggetta a oneri di servizio pubblico o sono restituite al pool.	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.

Motivazione

Il rafforzamento della disposizione sulla prenotazione delle bande orarie non è necessario. Il progetto di regolamento attribuisce già agli Stati membri sufficienti diritti in materia. Se non vi sono obblighi di servizio pubblico, anche per gli aeroporti situati sulle isole non occorre prevedere disposizioni in materia di prenotazione, per non limitare inutilmente la concorrenza.

Bruxelles, 19 luglio 2012

La Presidente
del Comitato delle regioni

Mercedes BRESSO

Il Segretario generale
del Comitato delle regioni

Gerhard STAHL

III. PROCEDURA

Titolo	– Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - La politica aeroportuale nell'Unione europea: assicurare capacità e qualità atte a promuovere la crescita, la connettività e la mobilità sostenibile – Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione e che abroga la direttiva 96/67/CE del Consiglio – Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti dell'Unione europea – Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato, e abroga la direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio
Riferimenti	COM(2011) 823 final COM(2011) 824 final – 2011/0397 (COD) COM(2011) 827 final – 2011/0391 (COD) COM(2011) 828 final – 2011/0398 (COD)
Base giuridica	Art. 100, paragrafo 2, del TFUE (consultazione obbligatoria)
Base regolamentare	Art. 39, lettera a), del Regolamento interno
Data della consultazione	Commissione europea: 1° dicembre 2011 Consiglio dell'UE: 20 gennaio 2012 Parlamento europeo: 13 gennaio 2012
Data della decisione della Presidente	20 gennaio 2012
Commissione competente	Politica di coesione territoriale
Relatore	Roland WERNER (DE/ALDE), sottosegretario di Stato presso il ministero dell'Economia, del lavoro e dei trasporti del Land Sassonia
Nota d'analisi	27 febbraio 2012
Esame in commissione	11 maggio 2012
Data dell'adozione in commissione	11 maggio 2012
Esito del voto in commissione	Maggioranza
Data di adozione in sessione plenaria	19 luglio 2012

Precedenti pareri del Comitato	– Parere del 30 giugno 2011 Libro bianco - *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti* (CdR 101/2011 fin) – Parere del 12 febbraio 2009 *Cielo unico europeo II* (CdR 333/2008 fin)[1] – Parere del 10 ottobre 2007 *Il futuro degli aeroporti europei* (CdR 406/2006 fin)[2] – Parere del 7 luglio 2005 *Progetto di orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici per l'avvio dell'attività delle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali* (CdR 76/2005 fin)[3] – Parere del 17 giugno 2004 *Le compagnie aeree a basso costo e lo sviluppo territoriale* (CdR 63/2004 fin)[4] – Parere del 2 luglio 2003 *Le capacità aeroportuali degli aeroporti regionali* (CdR 393/2002 fin)[5]

_____

1 GU C 120 del 28.5.2009, pag. 52.

2 GU C 305 del 15.12.2007, pag. 11.

3 GU C 31 del 7.2.2006, pag. 23.

4 GU C 318 del 22.12.2004, pag. 7.

5 GU C 256 del 24.10.2003, pag. 47.