POSIZIONE COMUNE N. 22/2004

definita dal Consiglio il 19 febbraio 2004

in vista dell'adozione del regolamento (CE) n. . . ./2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del . . ., che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità

(2004/C 95 E/03)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione [1],

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo [2],

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato [3],

considerando quanto segue:

(1) Seguendo le conclusioni del Consiglio europeo tenutosi a Stoccolma il 23 e 24 marzo 2001 il presente regolamento rappresenta un primo passo di un riassetto generale della materia. Al fine di tener conto degli sviluppi, in particolare per quanto concerne i nuovi concorrenti e i problemi di accesso ai mercati, il presente regolamento andrebbe riesaminato dopo un determinato periodo di vigenza.

(2) L'esperienza ha mostrato che il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio [4] andrebbe rafforzato per garantire l'uso più completo e flessibile dalla limitata capacità disponibile negli aeroporti caratterizzati da fenomeni di congestione.

(3) È necessario pertanto modificare detto regolamento a norma dell'articolo 14 e chiarire alcune sue disposizioni.

(4) È auspicabile seguire la terminologia internazionale e quindi utilizzare i termini «aeroporto ad orari facilitati» e «aeroporto coordinato» invece di «aeroporto coordinato» e «aeroporto pienamente coordinato» rispettivamente.

(5) Gli aeroporti contraddistinti da serie carenze di capacità dovrebbero essere designati come aeroporti coordinati sulla base di criteri obiettivi, dopo che sia stata svolta un'analisi di capacità. Per tali aeroporti coordinati occorrono norme dettagliate idonee ad assicurare l'osservanza integrale dei principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione. Attività specifiche come le operazioni con elicotteri non dovrebbero essere soggette alle norme di assegnazione delle bande orarie laddove queste non siano necessarie.

(6) Negli aeroporti ad orari facilitati il facilitatore degli orari dovrebbe agire in modo indipendente. Negli aeroporti coordinati il coordinatore svolge un ruolo fondamentale nel processo di coordinamento. Pertanto, i coordinatori dovrebbero essere in una posizione pienamente indipendente e le loro responsabilità dovrebbero essere specificate in modo dettagliato.

(7) È necessario specificare nel dettaglio il ruolo del comitato di coordinamento che sarà istituito per svolgere funzioni consultive e di mediazione per quanto riguarda l'assegnazione delle bande orarie (slot). Rappresentanti dello Stato membro dovrebbero essere invitati alle riunioni del comitato di coordinamento come osservatori senza diritto di voto. Tale status di osservatore non dovrebbe pregiudicare la possibilità che detti rappresentanti presiedano le riunioni del comitato. È importante garantire che il comitato di coordinamento non abbia il potere di prendere decisioni vincolanti per il coordinatore.

(8) È parimenti necessario chiarire che l'assegnazione delle bande orarie dovrebbe essere considerata come un permesso accordato ai vettori aerei di accedere alle installazioni aeroportuali atterrando e decollando a date ed orari specifici per la durata del periodo per il quale tale permesso è stato concesso. Si dovrebbe valutare l'esigenza di elaborare norme e procedure destinate al coordinamento delle bande orarie aeroportuali e quelle delle aerovie.

(9) Tuttavia, ai fini della continuità delle operazioni, l'attuale sistema prevede la riassegnazione di slot che dispongano di priorità storica ai vettori aerei già presenti. Per promuovere la regolarità delle operazioni in un aeroporto coordinato occorre stabilire che i diritti di anteriorità si riferiscano a serie di bande orarie. Allo stesso tempo, gli Stati membri dovrebbero, nel determinare i parametri di capacità, poter tener conto dei vincoli operativi e ambientali.

(10) Le bande orarie con priorità storica dovrebbero rispettare il calcolo dell'utilizzo nonché tutte le altre disposizioni pertinenti del regolamento (CEE) n. 95/93 cosicché i vettori aerei possano continuare a richiederle nella successiva corrispondente stagione di traffico. Dovrebbe essere chiarita la situazione dei diritti di anteriorità acquisiti nel caso di esercizio in comune di rotte, di accordi di condivisione di codici («code-sharing») o di franchising.

---

[1] GU C 270 E del 25.9.2001, pag. 131 e GU C . . .

[2] GU C 125 del 27.5.2002, pag. 8.

[3] Parere del Parlamento europeo dell'11 giugno 2002 (GU C 261 E del 30.10.2003, pag. 116), posizione comune del Consiglio del 19 febbraio 2004 e posizione del Parlamento europeo del . . . (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

[4] GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1554/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 221 del 4.9.2003, pag. 1).

(11) Alle operazioni regolari in aeroporti dovrebbe essere riconosciuta priorità che andrebbe gestita in modo rigoroso senza distinzione tra servizi di linea e non di linea.

(12) La definizione di nuovo concorrente dovrebbe potenziare la fornitura di adeguati servizi di trasporto aereo verso le regioni e accrescere la concorrenza potenziale sulle rotte intracomunitarie.

(13) Per meglio garantire che i paesi terzi accordino tra l'altro ai vettori comunitari un trattamento analogo è opportuno istituire una procedura che consenta alla Comunità di intervenire in modo più efficace nei confronti di paesi terzi che non applicano un trattamento analogo a quello accordato nella Comunità.

(14) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione [1].

(15) In un aeroporto coordinato l'accesso per un vettore aereo è possibile soltanto se ha ottenuto l'assegnazione di una banda oraria. È opportuno introdurre misure atte a garantire l'applicazione del presente regolamento, in particolare quando un vettore aereo sistematicamente e deliberatamente non rispetta le regole in materia di assegnazione delle bande orarie.

(16) È opportuno prevedere una procedura di riesame delle decisioni adottate dal coordinatore.

(17) Per evitare dubbi, è opportuno precisare che l'applicazione delle disposizioni del presente regolamento deve lasciare impregiudicate le regole di concorrenza stabilite dal trattato, in particolare gli articoli 81 e 82, e il regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio, del 21 dicembre 1989, relativo al controllo delle operazioni di concentrazione tra imprese [2],

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CEE) n. 95/93 è così modificato:

1) l'articolo 1, paragrafo 1, è sostituito dal seguente:

«1. Il presente regolamento si applica agli aeroporti comunitari.»;

2) l'articolo 2 è così modificato:

a) le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

«a) "banda oraria" (slot) il permesso dato da un coordinatore ai sensi del presente regolamento di utilizzare l'intera gamma di infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo in un aeroporto coordinato ad una data e in un orario specifici assegnati da un coordinatore ai sensi del presente regolamento al fine di atterrare o decollare;

b) "nuovo concorrente":

i) un vettore aereo che chieda, come parte di una serie di bande orarie, una banda oraria in un aeroporto in un giorno qualsiasi laddove, nel caso che la sua domanda sia accolta, in totale venga a detenere meno di cinque bande orarie in detto aeroporto nel medesimo giorno, oppure

ii) un vettore aereo che chieda una serie di bande orarie per un servizio di linea passeggeri senza scalo tra due aeroporti comunitari, ove al massimo altri due vettori aerei effettuino il medesimo servizio di linea senza scalo tra detti aeroporti o sistemi aeroportuali nel giorno in questione, laddove il vettore aereo, nel caso che la sua domanda sia accolta, venga comunque a detenere meno di cinque bande orarie in detto aeroporto in quel giorno per il servizio senza scalo in questione; oppure

iii) un vettore aereo che chieda una serie di bande orarie in un aeroporto per un servizio di linea passeggeri senza scalo tra detto aeroporto e un aeroporto regionale ove nessun altro vettore aereo operi un servizio diretto di linea passeggeri tra questi aeroporti o sistemi aeroportuali per tale giorno, qualora il vettore aereo, nel caso che la sua domanda sia accolta, venga comunque a detenere meno di cinque bande orarie in detto aeroporto nel medesimo giorno per il servizio senza scalo in questione.

Un vettore aereo che detenga più del 5 % delle bande orarie totali disponibili nel giorno in questione in un determinato aeroporto o più del 4 % delle bande orarie totali disponibili nel giorno in questione in un sistema aeroportuale di cui fa parte tale aeroporto, non è considerato come nuovo concorrente in detto aeroporto.»;

b) le lettere f) e g) sono sostituite dalle seguenti:

«f) i) "vettore aereo", un'impresa di trasporto aereo titolare di una licenza valida di esercizio o titolo equivalente entro il 31 gennaio per la successiva stagione estiva o il 31 agosto per la successiva stagione invernale. Ai fini degli articoli 4, 8, 8 bis e 10, la definizione di vettore aereo comprende anche gli operatori dell'aviazione di affari, quando operano secondo orari prestabiliti; ai fini degli articoli 7 e 14, la definizione di vettore aereo comprende anche tutti gli operatori di aeromobili civili;

[1] GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

[2] GU L 395 del 30.12.1989, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1310/97 (GU L 180 del 9.7.1997, pag. 1).

ii) "gruppo di vettori aerei", due o più vettori aerei che insieme provvedono ad operazioni in comune, in franchising o in code sharing, al fine di operare uno specifico servizio aereo;

g) "aeroporto coordinato", un aeroporto in cui, per atterrare o decollare, è necessario per un vettore aereo o altro operatore di aeromobili aver ottenuto l'assegnazione di una banda oraria da parte di un coordinatore, ad esclusione dei voli di Stato, degli atterraggi di emergenza e dei voli umanitari;»

c) sono aggiunte le lettere seguenti:

«i) "aeroporto ad orari facilitati", un aeroporto in cui esiste un rischio di congestione in alcuni periodi del giorno, della settimana o dell'anno, risolvibile eventualmente grazie alla cooperazione volontaria tra vettori aerei e in cui è stato nominato un facilitatore degli orari, con il compito di agevolare l'attività dei vettori aerei che operano o intendono operare in tale aeroporto;

j) "ente di gestione di un aeroporto", l'ente che, in via esclusiva o unitamente ad altre attività, ha il compito in virtù di disposizioni legislative o regolamentari nazionali di amministrare e gestire le strutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato;

k) "serie di bande orarie", almeno cinque bande orarie che sono state richieste per la stessa ora nel medesimo giorno della settimana regolarmente nella stessa stagione di traffico e assegnate conformemente alla richiesta o, qualora non fosse possibile, assegnate ad un orario approssimativamente identico;

l) "aviazione d'affari", il settore dell'aviazione generale che concerne l'esercizio o l'impiego di aeromobili da parte di imprese per il trasporto di passeggeri o merci a titolo ausiliario all'esercizio della loro attività, a fini che in genere non rientrano nelle attività di pubblico noleggio, e pilotati da persone che sono quantomeno titolari di una licenza valida di pilota commerciale con un'abilitazione al volo strumentale;

m) "parametri di coordinamento", l'espressione in termini operativi di tutta la capacità disponibile per l'assegnazione di bande orarie in un aeroporto in ciascun periodo di coordinamento, in corrispondenza di tutti i fattori tecnici, operativi e ambientali che incidono sulle prestazioni dell'infrastruttura aeroportuale e dei suoi vari sottosistemi.»;

3) l'articolo 3 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. a) Uno Stato membro non ha l'obbligo di designare un qualsiasi aeroporto come aeroporto ad orari facilitati o coordinato, salvo nei casi previsti nel presente articolo.

b) Uno Stato membro non designa un aeroporto come coordinato salvo nei casi previsti nel paragrafo 3.»;

b) al paragrafo 2 il termine «aeroporto coordinato» è sostituito da «aeroporto ad orari facilitati»;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Lo Stato membro responsabile garantisce che sia effettuata un'accurata analisi della capacità in un aeroporto che non è stato designato con una qualifica particolare o in un aeroporto ad orari facilitati ad opera dell'ente di gestione dell'aeroporto in questione o di altri enti competenti ove detto Stato membro la reputi necessaria o entro sei mesi:

i) dalla richiesta scritta effettuata da vettori aerei che rappresentano più della metà dell'attività di un aeroporto o dall'ente di gestione dell'aeroporto se ritengono che la capacità sia insufficiente per le attività aeronautiche effettive o previste in certi periodi, ovvero

ii) su richiesta della Commissione, in particolare quando un aeroporto sia in realtà accessibile solo a vettori aerei ai quali sono stati assegnate bande orarie o quando taluni vettori aerei e in particolare nuovi arrivati incontrano seri problemi per ottenere possibilità di atterraggio e di decollo nell'aeroporto in questione.

Tale analisi, basata su metodi comunemente accettati, determina le carenze di capacità, tenendo conto dei vincoli di tutela ambientale applicabili all'aeroporto in questione. L'analisi passa in rassegna le possibilità di ovviare a dette insufficienze grazie a nuove opere infrastrutturali o a modifiche alle infrastrutture, a cambiamenti a livello operativo o a qualsiasi altro cambiamento e il periodo di tempo previsto per risolvere i problemi. Essa deve essere aggiornata se sono fatte valere le condizioni di cui al paragrafo 5 o se nell'aeroporto siano intervenuti cambiamenti che influenzano in misura significativa la sua capacità e il suo uso. Tanto l'analisi quanto i metodi utilizzati sono posti a disposizione delle parti che hanno chiesto l'analisi e, su domanda, di altre parti interessate. Contestualmente l'analisi è comunicata alla Commissione.»;

d) il paragrafo 4 è sostituito dai paragrafi seguenti:

«4. Sulla base dell'analisi lo Stato membro consulta sulla situazione dell'aeroporto in termini di capacità l'ente di gestione dell'aeroporto, i vettori aerei che utilizzano regolarmente l'aeroporto, le loro organizzazioni rappresentative, i rappresentanti del settore aviazione generale che utilizzano regolarmente l'aeroporto e le autorità di controllo del traffico aereo.

5. Quando si manifestano problemi di capacità per almeno una stagione di traffico, lo Stato membro provvede affinché l'aeroporto sia designato come aeroporto coordinato per i pertinenti periodi solo se

a) le insufficienze sono di natura talmente grave che è impossibile evitare rilevanti ritardi nell'aeroporto e

b) non esistono possibilità di risolvere questi problemi a breve termine.

6. In deroga al paragrafo 5 gli Stati membri, in circostanze eccezionali, possono designare come coordinati gli aeroporti interessati per il periodo appropriato.»;

e) l'attuale paragrafo 5 diventa paragrafo 7 e l'espressione «aeroporto pienamente coordinato» è sostituita da «aeroporto coordinato»;

4) l'articolo 4 è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente: «Facilitatore degli orari e coordinatore»;

b) i paragrafi da 1 a 6 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Lo Stato membro responsabile di un aeroporto ad orari facilitati o un aeroporto coordinato provvede a nominare una persona fisica o giuridica qualificata rispettivamente 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.

2. Lo Stato membro responsabile di un aeroporto ad orari facilitati o di un aeroporto coordinato garantisce:

a) che in un aeroporto ad orari facilitati il facilitatore degli orari agisca ai sensi del presente regolamento in maniera indipendente, imparziale, non discriminatoria e trasparente,

b) l'indipendenza del coordinatore in un aeroporto coordinato grazie alla separazione funzionale del coordinatore da qualsiasi singola parte interessata. Il sistema di finanziamento delle attività dei coordinatori è tale da garantire lo status indipendente degli stessi,

c) che il coordinatore agisca ai sensi del presente regolamento in maniera imparziale, non discriminatoria e trasparente.

3. Il facilitatore degli orari e il coordinatore partecipano alle conferenze internazionali per gli orari dei vettori aerei nel rispetto del diritto comunitario.

4. Il facilitatore degli orari consiglia i vettori aerei e raccomanda orari alternativi di arrivo e/o di partenza quando possono insorgere fenomeni di congestione.

5. Il coordinatore è l'unico responsabile dell'assegnazione delle bande orarie. Provvede alla loro assegnazione ai sensi delle disposizioni del presente regolamento e dispone affinché, in situazioni di emergenza, le bande orarie possano essere assegnate anche al di fuori delle ore di ufficio.

6. Il facilitatore degli orari controlla la conformità delle operazioni dei vettori aerei con gli orari raccomandati. Il coordinatore controlla la conformità delle operazioni dei vettori aerei con le bande orarie loro assegnate. I controlli di conformità sono svolti in cooperazione con l'ente di gestione dell'aeroporto e con le autorità di controllo del traffico aereo e tengono conto dei limiti di tempo e di altri parametri riguardanti l'aeroporto in questione.

Il coordinatore presenta, su richiesta, agli Stati membri interessati e alla Commissione una relazione annuale d'attività riguardante tra l'altro l'applicazione degli articoli 8 bis e 14 e gli eventuali reclami sull'applicazione degli articoli 8 e 10 presentati al comitato di coordinamento e le iniziative adottate per darvi soluzione.

7. Tutti i facilitatori degli orari e i coordinatori cooperano al fine di individuare incongruenze degli orari.»;

c) l'attuale paragrafo 7 diventa paragrafo 8 e la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Il coordinatore, a richiesta ed entro limiti di tempo ragionevoli, mette gratuitamente a disposizione delle parti interessate, in particolare dei membri o osservatori del comitato di coordinamento affinché possano esaminarle, in forma scritta o in qualsiasi altra forma facilmente accessibile, le informazioni seguenti:»;

d) l'attuale paragrafo 8 diventa il paragrafo 9 ed è sostituito dal seguente:

«9. Le informazioni di cui al paragrafo 8 sono messe a disposizione al più tardi al momento delle pertinenti conferenze per gli orari e, secondo necessità, durante le conferenze stesse nonché in seguito. A richiesta il coordinatore fornisce tali informazioni in forma riepilogativa. Per la fornitura di tali informazioni in forma riepilogativa può essere chiesto un contributo commisurato ai costi.»;

e) è aggiunto il paragrafo seguente:

«10. Ove siano disponibili standard pertinenti e generalmente riconosciuti relativi alle informazioni sugli orari, il facilitatore degli orari, il coordinatore e i vettori aerei li applicano sempreché essi siano conformi al diritto comunitario.»;

5) gli articoli da 5 a 9 sono così sostituiti:

«*Articolo 5*

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 aviazione generale che utilizzano regolarmente l'aeroporto.

Le funzioni del comitato di coordinamento sono le seguenti:

a) presentare proposte o fornire consulenza al coordinatore e/o allo Stato membro in merito ai seguenti punti:

— possibilità di aumento della capacità dell'aeroporto determinata a norma dell'articolo 3 o di miglioramento della sua utilizzazione,

— parametri di coordinamento da definire a norma dell'articolo 6,

— metodi di controllo dell'uso delle bande orarie assegnate,

— linee direttrici locali per l'assegnazione di bande orarie o il controllo dell'utilizzazione delle bande orarie assegnate, che tengono conto, tra l'altro, di eventuali preoccupazioni sotto il profilo ambientale, a norma dell'articolo 8, paragrafo 5,

— miglioramenti delle condizioni del traffico esistenti nell'aeroporto in questione,

— gravi problemi per i nuovi concorrenti a norma dell'articolo 10, paragrafo 9,

— tutte le questioni connesse con la capacità dell'aeroporto;

b) fare opera di mediazione tra tutte le parti interessate in ordine a reclami sull'assegnazione delle bande orarie, come previsto nell'articolo 11.

2. I rappresentanti dello Stato membro e il coordinatore sono invitati alle riunioni del comitato di coordinamento in qualità di osservatori.

3. Il comitato di coordinamento redige per iscritto un regolamento interno che riguarda tra l'altro la partecipazione, le elezioni, la frequenza delle riunioni e la o le lingue utilizzate. Ogni membro del comitato di coordinamento può proporre linee direttrici locali, come previsto nell'articolo 8, paragrafo 5. A richiesta del coordinatore, il comitato di coordinamento esamina le linee direttrici locali suggerite per l'assegnazione delle bande orarie, nonché quelle suggerite per il controllo dell'utilizzazione delle bande orarie assegnate. Una relazione sulle discussioni tenute in seno al comitato di coordinamento è presentata allo Stato membro interessato con l'indicazione delle posizioni rispettive assunte nel comitato.

Articolo 6

Parametri di coordinamento

1. In un aeroporto coordinato lo Stato membro competente garantisce la definizione dei parametri per l'assegnazione delle bande orarie due volte all'anno, tenendo conto nel contempo di tutti i vincoli tecnici, operativi e ambientali pertinenti nonché degli eventuali cambiamenti ad essi relativi.

Tale esercizio è basato su un'analisi obiettiva delle possibilità di assorbire il traffico aereo, tenendo conto dei vari tipi di traffico nell'aeroporto, della congestione dello spazio aereo che può insorgere durante il periodo di coordinamento e della situazione sotto il profilo capacità.

I parametri sono trasmessi al coordinatore dell'aeroporto sufficientemente per tempo prima dell'assegnazione iniziale delle bande orarie, nella prospettiva delle conferenze di programmazione degli orari.

2. Ai fini dell'esercizio di cui al paragrafo 1 il coordinatore definisce, ove ciò non sia determinato dallo Stato membro, pertinenti periodi di coordinamento previa consultazione del comitato di coordinamento e conformemente alla capacità stabilita.

3. La determinazione dei parametri e la metodologia utilizzata nonché gli eventuali cambiamenti ad essi relativi sono esaminati in dettaglio nell'ambito del comitato di coordinamento al fine di aumentare la capacità e il numero di bande orarie disponibili per l'assegnazione prima di prendere una decisione finale sui parametri per l'assegnazione delle bande orarie. Tutti i documenti pertinenti sono posti a disposizione delle parti interessate su loro richiesta.

Articolo 7

Informazioni per il facilitatore degli orari e il coordinatore

1. I vettori aerei che operano o che intendono operare 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 che sono trasmesse nella forma e nei tempi 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, lettera b), per quanto riguarda le bande orarie richieste.

Per tutti gli altri aeroporti che non sono stati designati con una qualifica particolare, l'ente di gestione dell'aeroporto fornisce, su richiesta di un coordinatore, le informazioni in suo possesso sui servizi programmati dei vettori aerei.

2. Qualora un vettore aereo non provveda a trasmettere le informazioni di cui al paragrafo 1, a meno che non possa dimostrare in modo soddisfacente l'esistenza di circostanze attenuanti, ovvero fornisca informazioni false o ingannevoli, il coordinatore non tiene conto della richiesta o delle richieste di bande orarie presentate da tale vettore, con cui hanno attinenza le informazioni mancanti, false o ingannevoli. Il coordinatore è tenuto a dare al vettore aereo in questione la possibilità di presentare le sue osservazioni.

3. Il facilitatore degli orari o il coordinatore, l'ente di gestione dell'aeroporto e le autorità di controllo del traffico aereo si scambiano tutte le informazioni necessarie per lo svolgimento delle rispettive funzioni, compresi i dati relativi ai voli e alle bande orarie.

Articolo 8

Procedura di assegnazione delle bande orarie

1. Le serie di bande orarie sono assegnate, prelevandole dal pool delle bande orarie, ai vettori richiedenti quale permesso di utilizzare l'infrastruttura aeroportuale a fini di atterraggio o decollo per la stagione di traffico per cui sono state chieste, al termine del quale debbono essere restituite al pool delle bande orarie costituito a norma dell'articolo 10.

2. Fatti salvi gli articoli 7, 8 bis, 9, 10, paragrafo 1 e 14, il paragrafo 1 del presente articolo non si applica in presenza delle seguenti condizioni:

— una serie di bande orarie è stata utilizzata da un vettore aereo per l'esercizio di servizi aerei di linea e di servizi aerei programmati e non di linea, e

— detto vettore aereo può comprovare debitamente al coordinatore che la serie di bande orarie in questione è stata operata, conformemente all'autorizzazione iniziale del coordinatore, da detto vettore aereo per almeno l'80 % del tempo nel corso della stagione di traffico per cui è stata assegnata.

In tal caso la serie di bande orarie legittima il vettore aereo in questione ad ottenere la medesima serie di bande orarie nella successiva corrispondente stagione di traffico, se chiesto dal vettore aereo entro i tempi di cui all'articolo 7, paragrafo 1.

3. Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 2, in una situazione in cui non è possibile accogliere tutte le domande di bande orarie in aderenza alle richieste dei vettori aerei interessati, è data precedenza ai servizi aerei commerciali e, in particolare, ai servizi di linea e ai servizi aerei programmati non di linea. Nel caso di richieste concorrenti della medesima categoria di servizi sono privilegiate le attività che si protraggono per tutto l'anno.

4. La modifica della collocazione oraria di una serie di bande orarie prima dell'assegnazione delle restanti bande orarie del pool di cui all'articolo 10 agli altri vettori aerei richiedenti è ammissibile soltanto per ragioni operative oppure se la collocazione oraria delle bande orarie dei vettori richiedenti risulta migliorata rispetto a quella chiesta inizialmente. Essa non ha efficacia prima dell'esplicita conferma del coordinatore.

5. Il coordinatore tiene anche conto di altre regole e linee direttrici fissate dal settore del trasporto aereo a livello mondiale o a livello comunitario, 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 regole e linee direttrici non ostino all'indipendenza del coordinatore, siano conformi al diritto comunitario e siano intese ad ottenere un utilizzo più efficiente della capacità dell'aeroporto. Queste regole sono comunicate dallo Stato membro in questione alla Commissione.

6. Se la richiesta di una banda oraria non può essere accolta, il coordinatore ne comunica le ragioni al vettore aereo richiedente e indica in alternativa la banda oraria più vicina disponibile.

7. Il coordinatore, oltre all'assegnazione delle bande orarie programmata per la stagione di traffico, fa il possibile per accogliere singole richieste di bande orarie presentate con breve preavviso per ogni tipo di attività aeronautica, compresa l'aviazione generale. A tal fine possono essere utilizzate le bande orarie rimaste nel pool di cui all'articolo 10 dopo che è stata effettuata la distribuzione tra i vettori richiedenti, nonché le bande orarie disponibili con breve preavviso.

Articolo 8 bis

Mobilità delle bande orarie

1. Le bande orarie possono:

a) essere spostate da un vettore aereo da una rotta o tipo di servizio ad un'altra rotta o tipo di servizio operati dal medesimo vettore aereo;

b) essere trasferite

   i) tra società madre e affiliata, e tra società affiliate della stessa società controllante;

   ii) in quanto parte dell'acquisizione del controllo sul capitale di un vettore aereo;

   iii) nel caso di acquisizione totale o parziale, quando le bande orarie sono direttamente connesse con il vettore aereo acquisito;

c) essere scambiate, una contro una, tra vettori aerei.

2. I trasferimenti o scambi di cui al paragrafo 1 sono notificati al coordinatore e non hanno efficacia prima dell'esplicita conferma del coordinatore medesimo. Il coordinatore si rifiuta di confermare i trasferimenti o gli scambi se non sono conformi alle prescrizioni del presente regolamento e non ha la prova che:

a) le operazioni aeroportuali non subirebbero pregiudizio tenendo conto di tutti i vincoli tecnici, operativi e ambientali;

b) le limitazioni imposte a norma dell'articolo 9 sono rispettate;

c) il trasferimento di bande orarie non rientra nell'ambito di applicazione del paragrafo 3.

3. a) Le bande orarie assegnate a un nuovo concorrente, quale definito nell'articolo 2, lettera b), non possono essere trasferite a norma del paragrafo 1, lettera b), del presente articolo prima che siano trascorse due corrispondenti stagioni di traffico, tranne che nel caso di un'acquisizione legalmente autorizzata delle attività di un'impresa fallita.

b) Le bande orarie assegnate ad un nuovo concorrente, quale definito nell'articolo 2, lettera b), punti ii) e iii), possono essere spostate ad un'altra rotta a norma del paragrafo 1, lettera a), del presente articolo prima che siano trascorse due corrispondenti stagioni di traffico solo nel caso in cui il nuovo concorrente sarebbe stato trattato sulla nuova rotta con la stessa priorità della rotta iniziale.

c) Le bande orarie assegnate ad un nuovo concorrente, quale definito nell'articolo 2, lettera b), non possono essere scambiate a norma del paragrafo 1, lettera c), del presente articolo prima che siano trascorse due corrispondenti stagioni di traffico, tranne che per migliorare la collocazione oraria delle bande orarie per questi servizi rispetto alla collocazione oraria chiesta inizialmente.

Articolo 8 ter

Divieto di compensazione

La titolarità a serie di bande orarie di cui all'articolo 8, paragrafo 2, non legittima nessuna richiesta di compensazione in contropartita di limiti, restrizioni o soppressione della medesima imposti in forza del diritto comunitario, in particolare in applicazione delle norme del trattato relative al trasporto aereo. Il presente regolamento lascia impregiudicati i poteri delle autorità pubbliche di imporre il trasferimento di bande orarie tra vettori aerei e di stabilire come queste sono assegnate in forza del diritto nazionale in materia di concorrenza o degli articoli 81 o 82 del trattato o del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio, del 21 dicembre 1989, relativo al controllo delle operazioni di concentrazione tra imprese (*). Tali trasferimenti possono aver luogo solo senza corrispettivo pecuniario.

Articolo 9

Oneri di servizio pubblico

1. Qualora a norma dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92 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 la rotta e lo Stato membro in questione non pubblica un bando di gara in forza dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (CEE) n. 2408/92, le bande orarie sono riservate per un'altra rotta soggetta a oneri di servizio pubblico o sono restituite al pool.

2. Per l'utilizzazione delle bande orarie di cui al paragrafo 1 si applica la procedura di gara di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere da d) a g) e lettera i), del regolamento (CEE) n. 2408/92 se più di un vettore comunitario è interessato a operare la rotta e non è stato in grado di ottenere le bande orarie nell'ora che precede o che segue l'orario richiesto al coordinatore.

(*) GU L 395 del 30.12.1989, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1310/97 (GU L 180 del 9.7.1997, pag. 1).»;

6) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 10*

Pool delle bande orarie

1. Il coordinatore costituisce un pool che contiene tutte le bande orarie non assegnate sulla base dell'articolo 8, paragrafi 2 e 4. Qualsiasi nuova capacità di bande orarie determinata a norma dell'articolo 3, paragrafo 3 confluisce nel pool.

2. Una serie di bande orarie che è stata assegnata ad un vettore aereo per operare un servizio di linea o un servizio non di linea programmato non autorizza tale vettore aereo ad esigere la stessa serie di bande orarie nella successiva corrispondente stagione di traffico se detto vettore non può dimostrare in modo soddisfacente al coordinatore di averle operate, con l'autorizzazione del coordinatore, per almeno l'80 % del tempo nel corso della stagione di traffico per cui è stata assegnata.

3. Le bande orarie assegnate ad un vettore aereo anteriormente al 31 gennaio per la successiva stagione estiva o anteriormente al 31 agosto per la successiva stagione invernale, ma restituite al coordinatore per essere riassegnate prima di tali date, non saranno prese in considerazione ai fini del calcolo dell'utilizzo.

4. Se non è possibile dimostrare che la serie di bande orarie è stata utilizzata all'80 %, tutte le bande orarie della serie in questione saranno iscritte nel pool di bande orarie, a meno che il mancato utilizzo possa essere giustificato in base ad una delle seguenti ragioni:

a) circostanze imprevedibili ed inevitabili indipendenti dal controllo del vettore aereo, che portano:

   — al fermo operativo del tipo di aeromobile generalmente utilizzato per il servizio in questione,

   — alla chiusura di un aeroporto o di uno spazio aereo,

   — a gravi perturbazioni delle operazioni negli aeroporti interessati, comprese le serie di bande orarie presso altri aeroporti comunitari connesse a rotte che sono state interessate da tali perturbazioni, durante una parte sostanziale della pertinente stagione di traffico;

b) interruzione dei servizi aerei a causa di un'azione che è intesa ad influire su detti servizi, che impedisce, praticamente e/o tecnicamente, al vettore aereo di effettuare le operazioni come previsto;

c) gravi difficoltà finanziarie del vettore aereo comunitario interessato, in seguito alle quali le autorità competenti rilasciano una licenza provvisoria in attesa della ristrutturazione finanziaria del vettore aereo a norma dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n. 2407/92;

d) procedimenti giudiziari riguardanti l'applicazione dell'articolo 9 per rotte sulle quali sono stati imposti oneri di servizio pubblico a norma dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92, che comportano la sospensione temporanea delle attività su tali rotte.

5. A richiesta degli Stati membri o di sua iniziativa la Commissione esamina l'applicazione del paragrafo 4 da parte del coordinatore di un aeroporto che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

Essa decide entro due mesi dalla ricezione di una richiesta secondo la procedura di cui all'articolo 13, paragrafo 2.

6. Fatto salvo l'articolo 8, paragrafo 2, del presente regolamento e l'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2408/92, le bande orarie raggruppate nei pool sono distribuite tra i vettori che ne fanno richiesta. Il 50 % di tali bande orarie è distribuito in primo luogo ai nuovi concorrenti, a meno che le richieste di questi ultimi siano inferiori al 50 %. Il coordinatore tratta equamente le richieste dei nuovi concorrenti e di altri vettori, in conformità dei periodi di coordinamento di ciascuna giornata di programmazione.

Tra le richieste dei nuovi concorrenti è data preferenza ai vettori aerei che soddisfano i requisiti per ottenere la qualità di nuovo concorrente a norma sia dell'articolo 2, lettera b), punti i) e ii), che dell'articolo 2, lettera b), punti i) e iii).

7. Il nuovo concorrente a cui sia stata offerta una serie di bande orarie nell'ora che precede o che segue l'orario richiesto, ma che non abbia accettato questa offerta, non conserva la qualità di nuovo concorrente per detta stagione di traffico.

8. Nel caso di servizi operati da un gruppo di vettori aerei, solo uno dei vettori aerei partecipanti può far domanda delle bande orarie necessarie. Il vettore aereo che opera un servizio di questo tipo è responsabile del rispetto dei criteri operativi prescritti al fine di mantenere la priorità storica di cui all'articolo 8, paragrafo 2.

Le bande orarie assegnate ad un vettore aereo possono essere utilizzate da un altro o da altri vettori aerei partecipanti per la loro attività in comune, sempreché il codice del vettore aereo a cui le bande orarie sono assegnate continui a contraddistinguere il volo in condivisione a fini di coordinamento e di controllo. Quando tale attività è interrotta, le bande orarie così utilizzate restano di pertinenza del vettore aereo a cui sono state inizialmente assegnate. I vettori aerei che partecipano ad attività in comune forniscono ai coordinatori i dati analitici di queste attività prima di iniziarle.

9. Se per i nuovi concorrenti continuano a sussistere gravi problemi, lo Stato membro provvede alla convocazione di una riunione del comitato di coordinamento dell'aeroporto. La riunione ha la finalità di esaminare le possibilità di porre rimedio alla situazione. La Commissione è invitata a partecipare a detta riunione.»;

7) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 11*

Reclami e diritto di impugnazione

1. Fatto salvo il diritto di impugnazione previsto dalla legislazione nazionale, i reclami relativi all'applicazione dell'articolo 7, paragrafo 2, degli articoli 8, 8 bis e 10 e dell'articolo 14, paragrafi da 1 a 4 e 6, sono presentati al comitato di coordinamento. Il comitato, entro un periodo di un mese successivo alla presentazione del reclamo, esamina la questione e, se possibile, fa proposte al coordinatore nel tentativo di risolvere i problemi. Se una soluzione risulta impossibile, lo Stato membro responsabile può, entro un ulteriore termine di due mesi, chiedere la mediazione di un'organizzazione di vettori aerei o di rappresentanti dell'aeroporto o di una terza parte.

2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie, conformemente alla loro legislazione nazionale, per proteggere i coordinatori per quanto riguarda la richiesta di risarcimento di danni in relazione alle loro funzioni a norma del presente regolamento, salvo nei casi di negligenza grave o dolo.»;

8) all'articolo 12, il titolo e il paragrafo 1 sono sostituiti dal testo seguente:

«**Relazioni con i paesi terzi**

1. Qualora risulti che nell'assegnazione e nell'utilizzo delle bande orarie nei suoi aeroporti un paese terzo:

a) non riserva ai vettori aerei comunitari un trattamento analogo a quello concesso dal presente regolamento ai vettori aerei di tale paese, o

b) non concede ai vettori aerei comunitari "de facto" un trattamento nazionale, o

c) concede ai vettori aerei di altri paesi terzi un trattamento più favorevole di quello riservato ai vettori aerei comunitari,

la Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 13, paragrafo 2, può decidere che uno Stato membro o gli Stati membri adottino misure, compresa la sospensione totale o parziale dell'applicazione del presente regolamento, nei confronti di un vettore aereo o di vettori aerei di tale paese terzo al fine di porre rimedio al comportamento discriminatorio del paese terzo in questione.»;

9) gli articoli 13 e 14 sono sostituiti dai seguenti:

«*Articolo 13*

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (*), tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Il comitato può altresì essere consultato dalla Commissione su qualsiasi altra questione relativa all'applicazione del presente regolamento.

4. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 14

Applicazione

1. Un piano di volo di un vettore aereo può essere respinto dalle competenti autorità preposte alla gestione del traffico aereo se il vettore aereo intende atterrare o decollare in un aeroporto coordinato nei periodi in cui esso è coordinato, senza disporre di una banda oraria assegnata dal coordinatore.

2. Il coordinatore revoca le serie di bande orarie assegnate provvisoriamente ad un vettore aereo in via di costituzione e le conferisce al pool il 31 gennaio per la successiva stagione estiva o il 31 agosto per la successiva stagione invernale se a tale data l'impresa non detiene una licenza di esercizio o titolo equivalente ovvero se l'autorità competente per il rilascio delle licenze non dichiara che una licenza di esercizio o titolo equivalente saranno verosimilmente rilasciati prima dell'inizio della stagione di traffico.

3. Il coordinatore revoca e conferisce al pool le serie di bande orarie di un vettore aereo ricevute a seguito di uno scambio a norma dell'articolo 8 bis, paragrafo 1, lettera c), se esse non sono utilizzate nel modo previsto.

4. Vettori aerei che sistematicamente e deliberatamente operano servizi aerei a orari che si discostano in modo significativo dalla banda oraria assegnata come parte di una serie di bande orarie o utilizzano le bande orarie in un modo che si discosta in modo significativo da quanto indicato al momento dell'assegnazione, con pregiudizio dell'attività dell'aeroporto o delle operazioni di traffico aereo, perdono la loro legittimazione di cui all'articolo 8, paragrafo 2. Dopo un unico ammonimento, il coordinatore può decidere di revocare al vettore aereo questa serie di bande orarie per il resto della stagione di traffico e conferirle al pool dopo aver sentito il vettore aereo in questione.

5. Gli Stati membri assicurano che esistono sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive o misure equivalenti per sanzionare il fatto di operare sistematicamente e deliberatamente servizi aerei a orari che si discostano notevolmente dalle bande orarie assegnate o di utilizzare le bande orarie in un modo che si discosta notevolmente da quanto indicato al momento dell'assegnazione, con pregiudizio delle attività dell'aeroporto o delle operazioni di traffico aereo.

6. a) Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 4, se il tasso di utilizzazione dell'80 % di cui all'articolo 8, paragrafo 2, non può essere realizzato da un vettore aereo, il coordinatore può decidere di revocare al predetto vettore aereo la serie di bande orarie per il resto della stagione di traffico e conferirle al pool dopo aver sentito il vettore aereo in questione.

b) Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 4, se dopo un tempo assegnato corrispondente al 20 % del periodo di validità della serie le bande orarie di questa serie non sono state ancora utilizzate, il coordinatore le conferisce al pool per la residua stagione di traffico dopo aver sentito il vettore aereo in questione.

(*) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.»;

10) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 14 bis*

Relazione e cooperazione

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sul funzionamento del presente regolamento entro tre anni dalla sua entrata in vigore. La relazione esamina in particolare il funzionamento degli articoli 8, 8 bis e 10.

2. Gli Stati membri e la Commissione cooperano nell'applicazione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda la raccolta delle informazioni necessarie per la relazione di cui al paragrafo 1.».

Articolo 2

1. Il presente regolamento entra in vigore tre mesi dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. L'articolo 11, paragrafo 2, e l'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n. 95/93 si applicano dopo . . . (*).

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a . . .

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

(*) Quindici mesi dalla data di pubblicazione del presente regolamento.

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

1. Il 20 giugno 2001 la Commissione ha adottato una proposta di regolamento che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità.
2. Il Parlamento europeo ha adottato il suo parere in prima lettura nella sessione plenaria del 10-13 giugno 2002, mentre il parere del Comitato economico e sociale è stato adottato il 20 marzo 2002. Il Comitato delle regioni ha informato il Consiglio che non intende formulare un parere su questo fascicolo.
3. La Commissione ha adottato una proposta modificata il 7 novembre 2002.
4. Il 19 febbraio 2004 il Consiglio ha adottato la sua posizione comune conformemente all'articolo 251 del trattato.

II. OBIETTIVO

La proposta della Commissione mira a migliorare l'attuale regolamentazione delle bande orarie sotto il profilo della chiarezza e della trasparenza. È stata rivolta particolare attenzione a rafforzare l'indipendenza del coordinatore e ad assicurare che anche il comitato di coordinamento non sia soggetto a indebite ingerenze. È stata prevista la possibilità di infliggere sanzioni ed è stata precisata la ripartizione dei compiti tra il coordinatore, il comitato di coordinamento e lo Stato membro per garantire la corretta gestione dei reclami.

La proposta prevede inoltre altri miglioramenti e modifiche delle norme esistenti, tra cui la possibilità di modifica della collocazione oraria delle bande, un esplicito divieto di compravendita delle bande orarie e l'obbligo, per quanto riguarda gli scambi di bande orarie, di utilizzare le bande orarie scambiate. Secondo la Commissione, l'effetto di tali modifiche, considerate nel loro complesso, sarebbe in generale neutro per quanto riguarda gli interessi concorrenti dei vettori aerei già insediati e dei nuovi concorrenti e la loro capacità di ottenere e mantenere le bande orarie.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

1. **Modifiche principali**

Il Consiglio ha accettato l'obiettivo fondamentale della Commissione di migliorare il funzionamento tecnico del sistema di assegnazione delle bande orarie. A tale proposito, la posizione comune, fra l'altro:

— include importanti modifiche e aggiunte alle definizioni per precisare i termini utilizzati nel regolamento,

— prevede un rafforzamento dell'indipendenza del coordinatore delle bande orarie e del comitato di coordinamento,

— prevede sanzioni nel caso in cui le bande orarie siano utilizzate in modo abusivo.

Per quanto riguarda gli aspetti della proposta della Commissione che potrebbero incidere sulle disposizioni relative all'accesso al mercato, il Consiglio ha accettato alcune delle modifiche proposte dalla Commissione, ma non tutte. È stata accettata un'estensione della definizione di «nuovo concorrente», nonché una disposizione che attribuisce una più elevata priorità ai nuovi concorrenti nell'assegnazione delle bande orarie da parte del «pool delle bande orarie». Tuttavia, altre disposizioni proposte dalla Commissione, in particolare sugli scambi di bande orarie e sul divieto di compravendita, non sono state accolte dal Consiglio. Il motivo principale della mancata inclusione di tali disposizioni è costituito dal fatto che, secondo il Consiglio, l'intera questione dell'accesso al mercato dovrebbe essere considerata nel più ampio contesto di una più completa revisione delle norme per l'assegnazione delle bande orarie, che potrebbe essere oggetto di una futura proposta distinta della Commissione.

2. **Esame del parere del Parlamento europeo in prima lettura**

Il Consiglio ha fatto proprie in ampia misura le preoccupazioni alla base del parere dato dal Parlamento in prima lettura. Complessivamente sono stati accettati integralmente, parzialmente o in linea di principio 32 dei 52 emendamenti proposti dal Parlamento, ossia gli emendamenti 3, 4, 5, 6, 9, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 47, 48, 51 e 52.