II

*(Atti non legislativi)*

# REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2022/255 DELLA COMMISSIONE

**del 15 dicembre 2021**

**che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio per quanto riguarda la proroga delle misure di alleggerimento temporaneo delle norme sull'utilizzo delle bande orarie a causa della crisi COVID-19**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto 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 ([1]), in particolare l'articolo 10 *bis*, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

(1) I livelli di traffico aereo nello Spazio economico europeo (SEE) si sono mantenuti costantemente più elevati nel 2021 rispetto alle stesse settimane del 2020 dopo l'inizio della crisi COVID-19, a dimostrazione del fatto che la ripresa prosegue. Secondo le previsioni di Eurocontrol, il traffico aereo medio annuo dovrebbe raggiungere l'89 % nel 2022, sulla base dello scenario di previsione più realistico.

(2) Il traffico aereo non sta riprendendo allo stesso ritmo in tutte le regioni del mondo e in diversi paesi permangono le misure sanitarie restrittive adottate dalle autorità pubbliche per attenuare la diffusione della COVID-19, che continuano a determinare una contrazione della domanda dei consumatori. Permane inoltre incertezza circa l'evoluzione della COVID-19 e l'eventualità di nuove varianti che destano preoccupazione.

(3) Tali circostanze, che sfuggono al controllo dei vettori aerei, comportano come risposta necessaria o legittima la cancellazione volontaria o obbligata di servizi aerei da parte dei vettori aerei, in linea con l'evoluzione della domanda.

(4) A norma dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 95/93, in combinato disposto con l'articolo 10, paragrafo 2, i vettori aerei devono utilizzare almeno l'80 % di una serie di bande orarie loro assegnata o perdono la priorità storica per tali bande orarie (principio «use it or lose it»). Alla luce della crisi COVID-19, e al fine di salvaguardare la solidità finanziaria dei vettori aerei ed evitare le ripercussioni negative sull'ambiente dei voli vuoti o quasi vuoti effettuati al solo scopo di mantenere le bande orarie aeroportuali, il principio «use it or lose it» è stato sospeso dal 1º marzo 2020 al 27 marzo 2021 e ridotto al 50 % dal 28 marzo 2021 al 26 marzo 2022.

(5) Nonostante l'aumento costante nel 2021, i livelli di traffico aereo nel SEE restano ancora al di sotto dei livelli del 2019. I dati di Eurocontrol mostrano che nell'ottobre 2021 il traffico aereo era complessivamente inferiore del 27 % ai livelli del 2019.

(6) Secondo le previsioni settennali di Eurocontrol del 15 ottobre 2021, nello scenario più probabile, nel 2022 i livelli di traffico raggiungerebbero una media annua dell'89 % dei corrispondenti livelli del 2019. Sulla base delle previsioni mensili disponibili di Eurocontrol per il 2021 e della media annua disponibile di Eurocontrol per il 2022, durante la stagione di traffico estiva 2022 il traffico aereo dovrebbe attestarsi tra l'85 % e oltre l'89 % dei livelli del 2019. Tuttavia i livelli del 2019 sarebbero raggiunti solo per la fine del 2023. È pertanto ragionevole supporre che la riduzione rispetto ai livelli di traffico aereo del 2019 probabilmente si protrarrà durante la stagione di traffico estiva 2022.

([1]) GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1.

(7) I dati raccolti dall'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) e dal Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC) dimostrano che la persistente riduzione del traffico aereo è dovuta all'impatto della crisi COVID-19. I dati disponibili evidenziano una correlazione tra l'evoluzione del numero di casi e le risposte a tale evoluzione da parte degli Stati membri e dei paesi terzi, con l'adozione di misure che hanno ripercussioni sui trasporti aerei e determinano un calo del traffico aereo. Tali misure, che possono essere attuate o revocate con brevissimo preavviso, contribuiscono a creare un clima di incertezza e incidono negativamente sulla fiducia dei consumatori e sulle abitudini di prenotazione. Ciò dimostra che la persistente riduzione del traffico aereo è dovuta all'impatto della crisi COVID-19.

(8) Se i dati dell'ECDC del 30 settembre 2021 indicano che è stato completamente vaccinato il 61,1 % della popolazione totale nel SEE, i dati riportati sul sito web dell'OMS mostrano che il tasso di vaccinazione in un numero considerevole di paesi rimane basso. Permane inoltre incertezza circa la possibilità che in diverse regioni compaiano nuove varianti che destano preoccupazione. I livelli di traffico aereo non si riprenderanno quindi allo stesso ritmo in tutto il mondo.

(9) Gli Stati membri e i paesi terzi possono continuare a rispondere alle nuove varianti imponendo misure che potrebbero incidere in maniera significativa sul trasporto aereo. Durante la prossima stagione di traffico estiva è pertanto ragionevole attendersi un numero significativo di cancellazioni a causa della crisi COVID-19, in particolare sulle rotte verso paesi in cui sono in vigore misure sanitarie molto severe o in cui i tassi di vaccinazione rimangono bassi. Di conseguenza non ci si può attendere che i vettori aerei rispettino il normale tasso di utilizzo delle bande orarie dell'80 % su tutte le rotte.

(10) È pertanto necessario prorogare il periodo di cui all'articolo 10 *bis*, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 95/93 per includere la stagione di traffico estiva 2022 compresa tra il 27 marzo 2022 e il 29 ottobre 2022.

(11) I dati relativi alle cancellazioni di voli, ai coefficienti di riempimento, alle dimensioni e all'utilizzo della flotta variavano in misura significativa da un vettore aereo all'altro in funzione del modello di business e del mercato servito. In media, sulla base dei dati presentati per 16 vettori dell'Unione e 16 vettori di paesi terzi, è stato possibile rilevare una tendenza al miglioramento dal marzo 2021 al luglio 2021. I vettori aerei che effettuano operazioni su rotte a lungo raggio interessate da misure sanitarie che comportano un grave ostacolo ai viaggi dei passeggeri hanno evidenziato una tendenza meno positiva negli indicatori monitorati, giustificando ulteriormente la proroga del periodo di alleggerimento delle norme in materia di bande orarie di cui all'articolo 10 *bis*, paragrafo 3.

(12) I segnali nel complesso incoraggianti di ripresa dei viaggi aerei nel mercato del SEE, la riapertura di importanti mercati internazionali (ad esempio quello degli Stati Uniti d'America a partire dal novembre 2021) e la crescente facilità di viaggiare nei paesi che riconoscono il certificato COVID-19 giustificano l'aumento del tasso di utilizzo delle bande orarie al 64 %.

(13) I dati sulle prenotazioni anticipate indicano che nel 2021 i passeggeri continuano a prenotare voli più a ridosso della data di partenza rispetto al 2019. Tuttavia la tendenza sta gradualmente migliorando.

(14) Il tasso di utilizzo delle bande orarie dovrebbe essere fissato a un livello che contribuisca all'obiettivo di concedere un alleggerimento ai vettori aerei nelle circostanze attuali, ma anche all'obiettivo di garantire un uso efficiente della capacità aeroportuale. Il tasso di utilizzo delle bande orarie dovrebbe inoltre tenere conto dei cambiamenti strutturali più a lungo termine nel mercato e nel comportamento dei consumatori, al fine di consentire al mercato di adattarsi gradualmente all'evoluzione della domanda e di sbloccare la capacità per la stagione di traffico estiva 2023. Inoltre l'eventuale rilascio di parte della capacità aeroportuale dovuto a tale nuovo tasso di utilizzo non è suscettibile di causare gravi perturbazioni alle attività e alle reti dei vettori aerei, come invece accadrebbe con un tasso di utilizzo maggiore.

(15) Lo scenario di previsione più probabile elaborato da Eurocontrol fissa il traffico aereo nella stagione di traffico estiva 2022 a un livello superiore all'85 % ed eventualmente superiore all'89 %. Il tasso di utilizzo del 64 % lascia quindi ai vettori aerei un margine per imprevisti ragionevole nel caso in cui i voli programmati dovessero essere cancellati con breve preavviso.

(16) Nel tasso di utilizzo non occorre tener conto dei livelli di traffico aereo inferiori verso altre regioni del mondo in quanto su tali rotte interessate può essere concesso un alleggerimento rispetto al principio «use it or lose it» a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, lettera e), del regolamento (CEE) n. 95/93.

(17) Il presupposto generale è che i vettori aerei opereranno non appena riprenderà la domanda, tuttavia una soglia di utilizzo inferiore comporta il rischio che alcuni vettori limitino le attività in alcuni aeroporti al minimo necessario solo per mantenere i diritti storici su tali bande orarie a scapito della concorrenza, degli operatori aeroportuali e dei consumatori. Un tasso di utilizzo del 64 % attenuerà tali rischi.

(18) Ai fini della certezza del diritto, in particolare per quanto riguarda i coordinatori delle bande orarie e gli operatori aerei, è opportuno che il presente regolamento entri in vigore con urgenza il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

All'articolo 10 *bis* del regolamento (CEE) n. 95/93, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Per le bande orarie non messe a disposizione del coordinatore ai fini della riassegnazione a norma dell'articolo 10, paragrafo 2 *bis*, per il periodo compreso tra il 28 marzo 2021 e il 29 ottobre 2022 e ai fini dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'articolo 10, paragrafo 2, se un vettore aereo dimostra in modo soddisfacente al coordinatore di aver operato la serie di bande orarie in questione, con l'autorizzazione del coordinatore, per almeno il 50 % del tempo nel corso della stagione di traffico compresa tra il 28 marzo 2021 e il 30 ottobre 2021, il 50 % del tempo nel corso della stagione di traffico compresa tra il 31 ottobre 2021 e il 26 marzo 2022 e il 64 % del tempo nel corso della stagione di traffico compresa tra il 27 marzo 2022 e il 29 ottobre 2022, il vettore aereo è legittimato a ottenere la medesima serie di bande orarie nella successiva corrispondente stagione di traffico.

Per il periodo di cui al primo comma del presente paragrafo, i valori percentuali di cui all'articolo 10, paragrafo 4, e all'articolo 14, paragrafo 6, lettera a), sono pari al 50 % per la stagione di traffico compresa tra il 28 marzo 2021 e il 30 ottobre 2021, al 50 % per la stagione di traffico compresa tra il 31 ottobre 2021 e il 26 marzo 2022 e al 64 % per la stagione di traffico compresa tra il 27 marzo 2022 e il 29 ottobre 2022.».

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 15 dicembre 2021

*Per la Commissione*
*La presidente*
Ursula VON DER LEYEN