REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2021/1889 DELLA COMMISSIONE

del 23 luglio 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) La crisi COVID-19 continua a causare una diminuzione del traffico aereo per effetto del forte calo della domanda di viaggi aerei e delle misure dirette di contenimento della diffusione della COVID-19 adottate dagli Stati membri e da paesi terzi. Eurocontrol ha riferito che nel primo semestre del 2021 il traffico aereo nello spazio aereo del SEE è rimasto piuttosto stabile e ha rappresentato circa il 38 % del traffico aereo del 2019 nel periodo corrispondente, con una tendenza all'aumento. Secondo le previsioni di Eurocontrol, il traffico aereo medio annuo dovrebbe raggiungere rispettivamente il 50 % e il 72 % nel 2021 e nel 2022, sulla base dello scenario di previsione più realistico.

(2) 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.

(3) 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 28 marzo 2021.

(4) Il 16 febbraio 2021, visto il perdurare dell'impatto della crisi COVID-19 sul traffico aereo, l'Unione ha modificato il regolamento (CEE) n. 95/93 per concedere alle compagnie aeree un ulteriore alleggerimento dal principio «*use it or lose it*» durante la stagione di traffico estiva 2021 sospendendo il principio per un ulteriore periodo compreso tra il 28 marzo 2021 e il 30 ottobre 2021.

(5) A norma dell'articolo 10 *bis*, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n. 95/93, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati per modificare il periodo di sospensione del principio «*use it or lose it*» di cui all'articolo 10 *bis*, paragrafo 3.

(6) Inoltre, a norma dell'articolo 10 *bis*, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n. 95/93, alla Commissione è conferito il potere di adottare, ove strettamente necessario per far fronte all'evoluzione dell'impatto della crisi COVID-19 sui livelli di traffico aereo, atti delegati al fine di modificare il tasso di utilizzo delle bande orarie entro un intervallo compreso tra il 30 e il 70 %.

(7) Nonostante un graduale aumento, i livelli del traffico aereo nel primo semestre del 2021 sono ancora bassi rispetto allo stesso periodo del 2019, attestandosi a circa il 38 % in media del traffico aereo del 2019 nel periodo corrispondente. Pur riconoscendo le difficoltà di prevedere accuratamente il percorso di ripresa dei livelli del traffico aereo, è ragionevole ritenere che questa situazione persisterà nel prossimo futuro, con una costante riduzione del divario tra il traffico aereo nel 2021 e nel 2019. Sulla base delle previsioni quadriennali di Eurocontrol del 21 maggio 2021, nello scenario più probabile, che presuppone che l'efficacia del vaccino sia raggiunta nel 2022, i livelli di traffico annui raggiungerebbero una media annua tra il 50 e il 72 % dei corrispondenti livelli del 2019, rispettivamente nel 2021 e nel 2022. 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 invernale 2021/2022 il traffico aereo dovrebbe attestarsi al 70 % dei livelli del 2019.

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

(8) I dati raccolti dall'Organizzazione mondiale della sanità e dal Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie 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.

(9) A causa dell'evoluzione del numero di casi di COVID-19 e della possibile diffusione di nuove varianti, è ragionevole attendersi un numero significativo di cancellazioni a seguito della crisi COVID-19 nella prossima stagione di traffico invernale, compresa tra il 31 ottobre 2021 e il 26 marzo 2022, se le compagnie aeree fossero tenute a operare tutte le bande orarie del 2019 a norma dell'articolo 8 del regolamento (CEE) n. 95/93.

(10) È pertanto necessario prorogare il periodo di cui all'articolo 10 *bis*, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 95/93 dal 31 ottobre 2021 al 26 marzo 2022.

(11) La domanda di spostamenti durante la stagione di traffico invernale compresa tra il 31 ottobre 2021 e il 26 marzo 2022 potrebbe rimanere bassa nonostante i progressi delle campagne di vaccinazione, l'aumento della sicurezza dei viaggi e il ridimensionamento da parte dei paesi delle misure che incidono sugli spostamenti. Il persistere di una domanda bassa durante la stagione di traffico invernale potrebbe probabilmente essere indicativo di cambiamenti strutturali a lungo termine nel mercato e nel comportamento dei consumatori. Pertanto il tasso di utilizzo delle bande orarie dovrebbe, da un lato, evitare conseguenze negative indesiderate sulla situazione finanziaria delle compagnie aeree e le ripercussioni negative sull'ambiente dei voli vuoti o quasi vuoti effettuati al solo scopo di mantenere i diritti storici sulle bande orarie e, dall'altro, incentivare le compagnie aeree a fare un uso efficiente della capacità aeroportuale o trasferire le bande orarie al pool a favore di altri utenti al fine di garantire un uso efficiente della capacità aeroportuale.

(12) Inoltre il tasso di utilizzo delle bande orarie dovrebbe essere fissato a un livello che garantisca una quantità minima di servizi al fine di accrescere la fiducia dei passeggeri, l'uso efficiente della capacità aeroportuale durante la stagione di traffico invernale 2021/2022 e una connettività affidabile.

(13) 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 invernale 2022/2023. Questo in particolare poiché alcune compagnie aeree hanno utilizzato bande orarie ad hoc nel 2020 e all'inizio del 2021 senza aver ottenuto bande orarie storiche.

(14) Pertanto il tasso di utilizzo delle bande orarie per la stagione di traffico invernale 2021/2022 dovrebbe essere fissato al 50 %.

(15) 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. L'eventuale rilascio di parte della capacità aeroportuale dovuto a questo nuovo tasso di utilizzo non è suscettibile di causare gravi perturbazioni alle attività e alle reti delle compagnie aeree, come invece accadrebbe con un tasso di utilizzo maggiore.

(16) 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 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 26 marzo 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 e il 50 % del tempo nel corso della stagione di traffico compresa tra il 31 ottobre 2021 e il 26 marzo 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 e al 50 % per la stagione di traffico compresa tra il 31 ottobre 2021 e il 26 marzo 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 23 luglio 2021

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN