



REGOLAMENTO

ASSEGNAZIONE DI BANDE ORARIE SUGLI AEROPORTI COORDINATI NAZIONALI

Edizione n° 1, Revisione n° // del __/__/__

STATO DI AGGIORNAMENTO

Edizione	Revisione	Data	Motivo dell'aggiornamento
1	//	_ / _ / _	Prima emissione

(LAYOUT 2^a PAGINA)

SOMMARIO

Premessa	4
Art. 1 Finalità e oggetto	4
Art. 2 Ambito di applicazione	4
Art. 3 Definizioni normative	5
Art. 4 Modalità per il cambiamento di status degli aeroporti da aeroporto senza classificazione in aeroporto coordinato o ad orari facilitati	5
Art. 5 Coordinatore e Facilitatore degli orari	6
Art. 6 Comitato di coordinamento aeroportuale e parametri di coordinamento	7
Art. 7 Bande orarie per voli in onere di servizio pubblico	8
Art. 8 Bande orarie assegnate ad un vettore cui viene sospesa la licenza di esercizio	9
Art. 9 Bande orarie assegnate e non utilizzate	10
Art. 10 Bande orarie assegnate ad un vettore che cessa di operare su un aeroporto coordinato	10
Art. 11 Assegnazione temporanea di bande orarie	11
Art. 12 Sanzioni per operazioni in mancanza o in difformità della banda oraria	11
Art. 13 Disposizioni abrogative	12
Art. 14 Modifica Allegato	12
Art. 15 Entrata in vigore	12
ALLEGATO Iter per l'assegnazione di bande orarie riservate ai vettori aerei esercenti rotte in onere di servizio pubblico	13

Premessa

A seguito dell'evoluzione del mercato del trasporto aereo avviatasi con il processo di liberalizzazione in ambito comunitario il problema del congestionamento delle strutture aeroportuali e della effettiva capacità operativa degli scali è andato sempre più intensificandosi.

L'Unione Europea ha affrontato la problematica in questione disciplinando la procedura di assegnazione degli orari di atterraggio e decollo degli aeromobili negli aeroporti comunitari con l'emanazione del Regolamento (CEE) 95/93 del 18 gennaio 1993 relativo a "Norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità", e successive modifiche ed integrazioni (in appresso, per brevità anche solo "Regolamento (CEE) n. 95/93").

In considerazione della necessità di procedere all'abrogazione della Circolare EAL 18 "Assegnazione di bande orarie sugli aeroporti coordinati nazionali" del 24 agosto 2009 e tenuto conto degli sviluppi del quadro normativo generale nonché dell'esperienza maturata durante gli anni di applicazione della predetta Circolare, viene emanato il presente Regolamento.

Art. 1*Finalità e oggetto*

1. Il presente Regolamento definisce le linee direttive per tutti i soggetti che svolgono un ruolo nell'ambito del trasporto aereo connesso con le bande orarie aeroportuali (d'ora in avanti anche "slot").

Art. 2*Ambito di applicazione*

1. Il Regolamento si applica in tutti gli aeroporti nazionali classificati come "coordinati" e designati come "ad orari facilitati" ai fini dell'assegnazione delle bande orarie (e della facilitazione degli orari) ai vettori aerei.

2. L'elenco degli aeroporti italiani classificati rispettivamente come coordinati e ad orari facilitati gli aeroporti è reperibile nel sito *web* dell'ENAC (<https://www.enac.gov.it/trasporto-aereo/compagnie-aeree/bande-orarie-slot/>).

Art. 3*Definizioni normative*

1. Per quanto riguarda le definizioni normative si rinvia al Regolamento (CEE) 95/93 del 18 gennaio 1993 relativo a "Norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità" e ss.mm.ii.

Art. 4*Modalità per il cambiamento di status degli aeroporti da aeroporto senza classificazione in aeroporto coordinato o ad orari facilitati*

1. ENAC può disporre che un aeroporto passi ad essere un aeroporto "coordinato" (c.d. di livello 3) o un aeroporto "ad orari facilitati" (c.d. di livello 2) dietro richiesta scritta del gestore aeroportuale o delle compagnie aeree che operano nell'aeroporto e che rappresentino almeno il 50% del traffico.

2. ENAC, in comprovate circostanze eccezionali (es. per lavori di ristrutturazione delle piste, per gravi sinistri o calamità naturali, nonché per gli altri motivi previsti dall'art. 806 del Codice della Navigazione, ecc.), può, di propria iniziativa, designare come coordinato l'aeroporto o gli aeroporti interessati da tali circostanze per il periodo strettamente necessario a ripristinare la normale operatività dell'aeroporto stesso.

3. Indipendentemente dal cambiamento di status predetto, quando si manifestano problemi di capacità per almeno una stagione di traffico, ENAC, ai sensi dell'art. 3, paragrafo 5, del Regolamento (CEE) 95/93, 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.

4. Allorché in un aeroporto coordinato si consegua una capacità sufficiente a far fronte alle attività aeronautiche effettive o previste e vengano conseguentemente meno le condizioni stabilite dall'art. 3 del Reg. (CEE) n. 95/93 e/o dall'art. 806 Codice della Navigazione, la designazione di aeroporto coordinato è revocata da ENAC.

Art. 5*Coordinatore e Facilitatore degli orari*

1. Il Coordinatore ed il Facilitatore degli orari (di seguito Assoclearance), che opera su incarico dello Stato Italiano, è l'unico responsabile dell'assegnazione delle bande orarie e della facilitazione degli orari. Esso è soggetto all'indirizzo strategico di ENAC che, in qualità di responsabile dell'applicazione del Regolamento (CEE) n. 95/93 ai sensi del d.lgs. 172/2007, fornisce le direttive generali per la sua corretta osservanza.

2. Durante la chiusura degli uffici di Assoclearance, il coordinamento e/o la facilitazione degli orari possono essere effettuati direttamente dalle strutture operative dedicate degli enti di gestione aeroportuale degli aeroporti interessati, che provvederanno ad informare tempestivamente del loro operato la Direzione Territoriale ENAC competente e la stessa Assoclearance alla riapertura degli uffici, esclusivamente nei seguenti casi:

- a) motivata necessità ed urgenza di intervenire sugli orari di atterraggio e decollo di un vettore;
- b) per un'evenienza oggettivamente indifferibile, non programmata e/o non programmabile.

3. Oltre allo svolgimento dei compiti ad esso attribuiti in conformità al Regolamento (CEE) n. 95/93, Assoclearance fornisce alla struttura ENAC competente per il rilascio delle autorizzazioni ai vettori aerei le seguenti informazioni:

- a) elenco delle bande orarie assegnate in sede di Conferenze degli orari IATA per le stagioni di traffico "Winter" e "Summer" distinte per aeroporti e per vettori. Detto elenco è aggiornato dopo le *dead-line* previste dalla IATA (*Series return deadline, Historical Baseline*) ed all'inizio di ogni stagione di traffico estiva o invernale;
- b) tutte le altre informazioni previste dal paragrafo 8 dell'art. 4 del Reg. (CEE) n. 95/93 con le modalità e nei termini di cui ai paragrafi 9 e 10 del predetto art.4;

- c) elenco di eventuali *outstanding list* (liste di attesa) che si dovessero determinare sui vari scali coordinati e loro relativo aggiornamento. La *outstanding list* viene predisposta da Assoclearance ad ogni stagione di traffico e per ogni aeroporto definito come coordinato, anche sulla base dell'ordine cronologico delle richieste ricevute, in linea con i criteri di cui all'art. 4, paragrafo 8, del Regolamento (CEE) n. 95/93. La stessa viene annullata al termine di ogni stagione, per essere ricostituita ex novo nella successiva omologa stagione di traffico. Le *outstanding list*, dietro richiesta, vengono messe a disposizione anche dei componenti dei Comitati di Coordinamento aeroportuale interessati, di cui all'art. 5 del Regolamento (CEE) n. 95/93;
- d) i criteri di assegnazione di bande orarie, definiti dal Coordinatore, in caso di *outstanding list*;

Art. 6*Comitato di coordinamento aeroportuale e parametri di coordinamento*

1. Per quanto concerne la composizione del Comitato di Coordinamento Aeroportuale si rinvia a quanto stabilito dall'art. 5 del Regolamento (CEE) 95/93.
2. Il Comitato è tenuto a redigere un regolamento interno che ne disciplini l'operatività e le modalità di attivazione.
3. Sia l'ENAC che Assoclearance, nell'ambito dei rispettivi ruoli istituzionali, partecipano alle riunioni dei Comitati di Coordinamento aeroportuale in qualità di osservatori, come previsto dall'art. 5 del Regolamento (CEE) n. 95/93. L'ENAC partecipa in persona del Responsabile della competente Direzione Territoriale, anche attraverso suoi delegati, ed Assoclearance in persona dei suoi rappresentanti autorizzati.
4. Il Comitato si riunisce almeno due volte l'anno secondo la calendarizzazione prevista dalla IATA e comunque prima delle due Conferenze annuali degli Orari IATA, per confermare i parametri di coordinamento oppure per esaminare la proposta di adeguamento della capacità a seguito di uno studio predisposto dal Gestore aeroportuale oppure negli altri casi previsti dalla normativa applicabile.
5. Le proposte di adeguamento della capacità dell'aeroporto nonché le eventuali variazioni dei parametri di coordinamento, una volta esaminate dal Comitato di Coordinamento sono presentate alla competente direzione territoriale ENAC.

6. Se le variazioni dei parametri hanno un impatto poco significativo tale da non incidere particolarmente sull'operatività aeroportuale, il Direttore Territoriale valuta autonomamente se interpellare o meno, gli uffici tecnici della Direzione Generale dell'ENAC, al fine della predisposizione di un esame tecnico (o "accurata analisi"), secondo quanto previsto dall'art. 3 del Regolamento (CEE) n.95/93.

7. Delle variazioni di capacità, in particolar modo in caso di riduzione della stessa, anche temporanee, che hanno un impatto sulla possibilità di accettare traffico aereo, è informata tempestivamente anche la struttura ENAC competente al rilascio delle autorizzazioni ai vettori aerei.

8. La suddetta struttura dell'ENAC deputata al rilascio delle autorizzazioni ai vettori aerei viene costantemente aggiornata ed eventualmente consultato durante l'iter di riduzione o limitazione della capacità di un aeroporto coordinato, specialmente se l'aeroporto in questione è interessato da condizioni che richiedano che venga garantita la continuità territoriale, ai sensi dell'art. 9 del Regolamento (CEE) 95/93.

Art. 7

Bande orarie per voli in onere di servizio pubblico

1. Sugli aeroporti coordinati inclusi in una rotta su cui sono stati imposti oneri di servizio pubblico, ENAC può riservare bande orarie, in conformità all'art.9 del Regolamento (CEE) n. 95/93, utili all'espletamento di un numero minimo di voli previsti dal relativo Decreto di imposizione.

2. Le bande orarie riservate sono assegnate da Assoclearance ai vettori esercenti una rotta onerata, ove ricade l'aeroporto coordinato, solamente a seguito di specifica autorizzazione rilasciata al vettore dalla competente struttura ENAC.

3. Detta autorizzazione viene normalmente rilasciata prima dell'inizio di ogni stagione di traffico IATA con validità stagionale, salvo diverso termine indicato nell'autorizzazione stessa, seguendo l'iter indicato nell'Allegato al presente Regolamento.

4. Le bande orarie riservate per i voli in onere di servizio pubblico non possono essere trasferite su rotte non onerate, né scambiate tra i vettori.

5. Le bande orarie riservate dall'ENAC non acquisiscono storicità per i vettori aerei, ai quali vengono assegnati in via temporanea, esclusivamente per il periodo riportato nell'autorizzazione ENAC. Quando un vettore cessa di operare la rotta onerata oppure se la una rotta non è più sottoposta al regime onerato, gli *slot* tornano in disponibilità dell'ENAC che potrà riservarli per un altro vettore operante la medesima rotta oppure per un'altra rotta onerata, o, infine, potrà restituirli al Coordinatore per il successivo reinserimento nel *pool* delle bande orarie.

Art. 8*Bande orarie assegnate ad un vettore cui viene sospesa la licenza di esercizio*

1. Gli *slot* sono detenuti esclusivamente da vettori aerei con una licenza di esercizio in corso di validità. Se una compagnia aerea cessa di detenere una licenza di esercizio in corso di validità, i suoi *slot* sono ritirati dal Coordinatore per essere reinseriti nello *slot-pool*, dopo aver sentito la compagnia stessa.
2. In caso di sospensione della licenza di esercizio gli *slot* ad essa attribuiti sono sospesi da Assoclearance, dopo aver consultato la compagnia stessa, analogamente a quanto previsto dall'art.14 del Regolamento (CEE) n. 95/93. Il vettore può stabilire un contatto con Assoclearance per informarla sull'utilizzazione futura degli *slot*.
3. Se entro 30 giorni dalla sospensione della licenza di esercizio il vettore non entra in contatto con Assoclearance e se non sono forniti adeguati elementi informativi in ordine alla predetta situazione o non risulta chiara la condizione operativa del vettore, le bande orarie tornano al *pool* per la successiva riassegnazione.
4. In caso di apertura di una procedura fallimentare (o di una procedura analoga) oppure di una procedura di vendita degli assets, il vettore avvia un dialogo con Assoclearance per comunicare le sue intenzioni future in merito agli *slot*. In questo caso, su richiesta del vettore interessato, Assoclearance può bloccare le bande orarie ritirate in attesa del ripristino della licenza o di una cessione dell'attività del vettore. Il vettore aggiorna puntualmente Assoclearance sull'evoluzione della sua situazione operativa ed indica la possibile data di ripresa della regolare attività.

5. Assoclearance può bloccare le bande orarie di un vettore a cui è stata sospesa la licenza di esercizio fino ad un massimo di due stagioni di traffico consecutive, salvo diversa indicazione fornita da ENAC o dalle autorità giudiziarie competenti.

Art. 9*Bande orarie assegnate e non utilizzate*

1. Le bande orarie sono utilizzate dal vettore conformemente alle modalità e ai termini con cui sono state assegnate da Assoclearance.
2. Qualora il Gestore aeroportuale segnali il mancato utilizzo di bande orarie assegnate a un vettore, Assoclearance richiede a quest'ultimo i relativi elementi giustificativi. In caso di mancata, tardiva o incongrua risposta entro il termine di 15 giorni, Assoclearance valuta le azioni da intraprendere ai sensi del Regolamento (CEE) n. 95/93, fino a disporre il ritiro degli *slot* e la loro restituzione al *pool*.

Art. 10*Bande orarie assegnate ad un vettore che cessa di operare su un aeroporto coordinato*

1. Quando un vettore, pur avendo attivato i servizi aerei e utilizzato le relative bande orarie assegnate, cessa di operare su un aeroporto coordinato ne deve dare tempestiva comunicazione ad Assoclearance, restituendo al contempo gli *slots* che non intende più utilizzare, sia per la stagione di traffico in corso, sia, eventualmente, per la stagione di traffico successiva (se qualora gli *slot* gli siano stati già assegnati).
2. In caso di cessazione totale delle attività su aeroporti coordinati, da parte di un vettore che non abbia già proceduto alla restituzione delle bande orarie, Assoclearance provvede, di propria iniziativa, a contattare il vettore in questione per chiedere o sollecitare informazioni al riguardo, con richiesta di risposta nei tempi che riterrà congrui.
3. Se il vettore in questione non risponde nei termini previsti o comunica di non voler riprendere le attività, Assoclearance può restituire al *pool* gli *slot* ad esso attribuiti, dandone comunicazione al vettore medesimo.

Art. 11*Assegnazione temporanea di bande orarie*

1. Quando un vettore cessa di operare su una rotta per sospensione della licenza di esercizio, Assoclearance può assegnare temporaneamente ad altro vettore che ne faccia richiesta le medesime bande orarie per operare i medesimi collegamenti, anche qualora tale vettore non possa vantare priorità di assegnazione sulla base della eventuale lista d'attesa. Tale assegnazione temporanea risponde alla necessità di mantenere attivo il collegamento aereo precedentemente operato dal vettore cui è stata sospesa la licenza di esercizio, anche al fine di riproteggere gli eventuali passeggeri in possesso di regolare titolo di viaggio.
2. Il vettore subentrante viene informato della temporaneità dell'assegnazione e non può avvalersi del principio di storicità delle bande orarie che, a seconda dell'evolversi della situazione relativa al vettore già titolare delle bande stesse, possono essere ritirate da Assoclearance in qualsiasi momento, per la successiva riassegnazione al precedente detentore degli *slot* o ad altro vettore, sulla base della eventuale lista d'attesa.
3. Le bande orarie assegnate in via temporanea, oltre a non fruire del principio della storicità, non possono essere spostate su altra rotta o trasferite da un vettore ad un altro.
4. La modifica dell'orario degli *slot* non è consentita, fatti salvi i casi eccezionali valutati di volta in volta dall'ENAC e soggetti a formale autorizzazione.
5. Fermo restando quanto previsto nei precedenti commi del presente articolo, per quanto concerne la valutazione nell'assegnazione degli *slot* provvisoriamente ritirati al vettore a cui è stata sospesa la licenza di Esercizio, la competenza spetta ad Assoclearance.

Art. 12*Sanzioni per operazioni in mancanza o in difformità della banda oraria*

1. Con il Decreto Legislativo n. 172 del 4 ottobre 2007 è stata emanata la disciplina sanzionatoria per le violazioni relative alle bande orarie.
2. L'ENAC è l'organismo responsabile dell'applicazione del regolamento e dell'irrogazione delle sanzioni amministrative previste all'articolo 4. L'esperimento del procedimento sanzionatorio è di competenza delle Direzioni Territoriali dell'Ente.

Art. 13*Disposizioni abrogative*

1. Il presente Regolamento abroga la circolare ENAC EAL-18 “Assegnazione di bande orarie sugli aeroporti coordinati nazionali” del 24 agosto 2009.

Art. 14*Modifica Allegato*

1. L'allegato al presente Regolamento può essere modificato con provvedimento del Direttore Generale, che ne dà informativa al Consiglio di Amministrazione.

Art. 15*Entrata in vigore*

1. Il presente Regolamento è pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'ENAC. Della predetta pubblicazione è dato avviso nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.
2. Il Regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione dell'avviso nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

ALLEGATO

Iter per l'assegnazione di bande orarie riservate ai vettori aerei esercenti rotte in onere di servizio pubblico

- a) ENAC, sulla base del Decreto di imposizione degli oneri e conformemente a quanto previsto dall'art.9 del Regolamento (CEE) 95/93, chiede ad Assoclearance di riservare sugli aeroporti coordinati interessati dal Decreto medesimo alcune bande orarie utili all'espletamento dei voli onerati. Tale riserva viene effettuata per il numero minimo dei voli stabiliti dal Decreto d'imposizione degli oneri.
- b) Assoclearance comunica ad ENAC l'avvenuta riserva delle bande orarie indicandone l'orario che viene individuato, comunque, all'interno delle fasce di garanzia previste dal Decreto di imposizione degli oneri e sulla base delle capacità degli aeroporti interessati.
- c) Il vettore che si aggiudica la rotta onerata, non appena ha notizia dell'aggiudicazione stessa, richiede ad ENAC quali sono le bande orarie che sono state riservate per l'espletamento dei voli sulla rotta onerata.
- d) Il vettore costruisce, successivamente, il proprio operativo dei voli onerati sulla base degli *slot* che sono stati riservati (a meno che non intenda utilizzare *slot* già in propria disponibilità), lo trasmette ad ENAC e contestualmente richiede gli *slot* ad Assoclearance nel consueto formato SCR/SMA (in orari GMT). Gli orari dei voli indicati nelle due richieste dovranno essere identici e rispettare le fasce orarie stabilite nel Decreto di imposizione degli oneri.

Ad ENAC, nella richiesta trasmessa su un foglio in formato *excel*, deve essere specificato se trattasi di orari locali o di orari GMT.
- e) Qualora il vettore necessiti di *slot* in orari diversi da quelli assegnati (anche se rispettano comunque le fasce orarie previste dal Decreto di imposizione), può richiedere direttamente ad Assoclearance la modifica, ove possibile, dei relativi orari (sempre con il consueto formato SCR/SMA).
- f) Se gli orari richiesti dal vettore coincidono con quelli riservati, Assoclearance comunica ad ENAC la disponibilità degli *slot*. In caso di attivazione del punto e) sopra indicato,

Assoclearance effettua direttamente l'analisi sulla disponibilità degli *slot* con il vettore in maniera autonoma, informando ENAC del risultato dell'analisi e della possibilità di assegnare gli *slot* spostando gli orari originariamente riservati.

- g) Una volta terminata l'attività di cui al punto f), il vettore trasmette nuovamente ad ENAC il file in formato *excel* contenente l'operativo rivisto con gli orari già concordati con Assoclearance.
- h) ENAC, accertato l'avvenuto coordinamento con Assoclearance, fornisce al vettore il proprio assenso affinché lo stesso possa trasmettere alla Regione interessata e promotrice degli oneri di servizio pubblico gli orari dei voli definitivamente coordinati con Assoclearance.
- i) La Regione fornisce il proprio nulla osta ad ENAC ai fini dell'emissione dell'autorizzazione. L'autorizzazione del programma operativo costituisce:
- il benessere all'inizio delle operazioni per il vettore, e
 - l'autorizzazione ad Assoclearance ad assegnare gli *slot* riservati per l'espletamento del programma onerato.

Congiuntamente all'emissione dell'autorizzazione al programma operativo, ENAC rilascia anche un nulla osta generale per le variazioni e per i voli aggiuntivi sulle rotte onerate interessate.

- j) Il vettore si coordina direttamente con Assoclearance in caso di eventuale richiesta di modifica degli orari da parte della Regione riattivando la precedente procedura dal punto d).
- k) Nel caso previsto dal precedente punto j), qualora si determini un impedimento all'assegnazione degli *slot*, Assoclearance informa ENAC che si attiva con la Regione, con la stessa Assoclearance e con il vettore per trovare una possibile soluzione.
- l) Qualora l'impedimento di cui al precedente punto k) permanga e non si possa arrivare ad una soluzione condivisa, gli *slot* vengono assegnati negli orari disponibili più prossimi, anche se difformi rispetto a quelli stabiliti dal Decreto d'imposizione. Non appena possibile il vettore e Assoclearance rientrano in contatto per eliminare, ove possibile, tale difformità.

- m) In caso di necessità di modifiche degli orari o di inserimento di voli aggiuntivi rispetto alla programmazione autorizzata, il vettore e Assoclearance si coordineranno per modificare o aggiungere nuovi *slot*. Il vettore deve osservare il pieno rispetto degli orari stabiliti nel Decreto di imposizione degli oneri e, in ogni caso, deve ottenere preventivamente anche il nulla osta della Regione interessata promotrice degli oneri. Tale nulla osta deve essere prodotto in fase di richiesta di modifica degli *slot*. Al termine del nuovo coordinamento, il vettore presenta il nuovo operativo modificato ad ENAC, congiuntamente al nulla osta regionale preventivamente acquisito.
- n) In caso di modifica degli orari di una serie di voli, ENAC procede con l'emissione di una nuova autorizzazione. Tale autorizzazione non è necessaria in caso di voli aggiuntivi.