

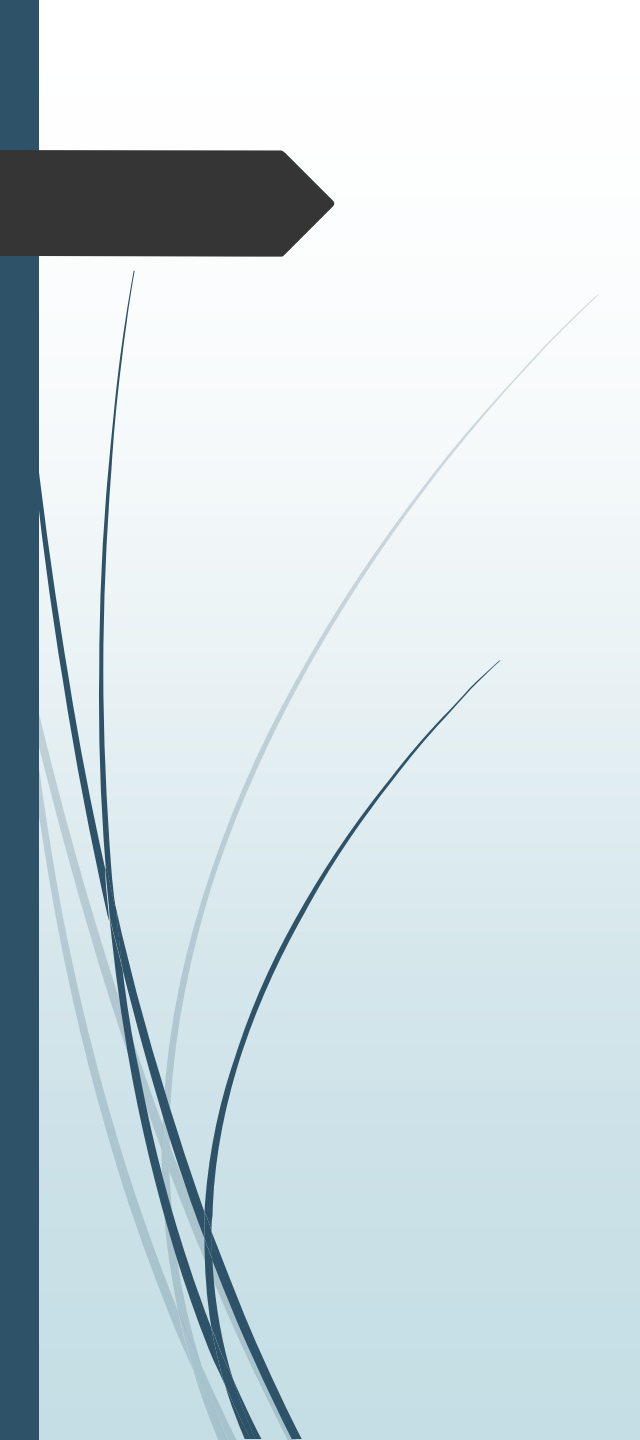
Corso di laurea in Diritto dell'ambiente e dell'energia  
II anno - II semestre



# DIRITTO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Anno accademico 2025/2026

*Prof. Francesco Mancini*  
fmancini@unite.it



assegnazione di slots in  
ambito UE

# La nozione di slot:

3

- ▶ Negli aeroporti con un elevato volume di traffico (**ad orari facilitati o ad orari facilitati**), è necessario regolare l'esercizio dei diritti di traffico in base a criteri di assegnazione delle bande orarie.
- ▶ Questo, a causa dello spazio limitato disponibile negli aeroporti
- ▶ Lo **slot** (o banda oraria) rappresenta la facoltà concessa a una compagnia aerea di utilizzare le piste e più in generale l'infrastruttura portuale congestionata in un giorno o in un orario prestabiliti al fine di compiere le operazioni di decollo o di atterraggio dei suoi aeromobili. Il reg. CEE n. 95/93 modificato dal reg. CE 793/2004 testualmente *definisce* «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»



finestra spazio-temporale entro la quale un aeromobile ha il permesso di atterrare e decollare in un determinato aeroporto



# Slot allocation

**La limitatezza degli spazi aeroportuali ha reso necessaria una specifica disciplina sui criteri da seguire per l'assegnazione degli slot**

A livello mondiale l'assegnazione viene effettuata durante le conferenze della IATA, l'associazione che raggruppa la maggior parte delle compagnie aeree mondiali

A livello europeo si è sentita l'esigenza di standardizzare le regole di assegnazione degli slot per evitare che ciascuno Stato adottasse regole di assegnazione diverse



Reg. CEE 95/93 poi  
modificato dal reg. CE  
n. 793/04

# Diversi criteri per l'assegnazione

- ▶ Aeroporti coordinati (dopo analisi delle carenze di capacità dell'aeroporto): **si provvede all'assegnazione tramite Coordinatore, assistito da Comitato di coordinamento (in cui partecipano vettori aerei, le autorità aeroportuali e i controllori del traffico aereo) con funzioni di consulenza:**
- ▶ Aeroporti ad orari facilitati (in cui esiste il rischio di congestione soltanto in alcuni periodi del giorno, della settimana o dell'anno): **il facilitatore consiglia i vettori aereo e raccomanda orari alternativi**
- ▶ Altri aeroporti: dove non esistono problemi di congestione. Qui non trovano applicazione i criteri di cui al reg. 95/93

# Compiti del coordinatore

- Negli aeroporti coordinati deve essere designato un coordinatore che è il soggetto chiamato a svolgere i seguenti compiti;
- partecipazione alle conferenze internazionali di coordinamento delle bande orarie IATA a livello mondiale
- assegnazione delle bande orarie alle compagnie aeree che operano nell'aeroporto secondo i criteri stabiliti dal Regolamento CEE 95/93
- monitoraggio del corretto utilizzo delle bande orarie assegnate alle compagnie aeree
- informare le parti interessate delle bande orarie richieste, assegnate e ancora disponibili
- Il coordinatore deve agire in modo imparziale, non discriminatorio e trasparente ed essere indipendente dalle compagnie aeree coinvolte nell'assegnazione degli slots
- Ruolo di coordinatore in Italia è stato svolto a lungo da Alitalia. In seguito il compito è stato assegnato ad Assoclearance, associazione senza fini di lucro a cui partecipano le società di gestione aeroportuale e le principali compagnie operanti in Italia

# Comitato di coordinamento

il coordinatore è assistito da un comitato di coordinamento che, tra l'altro:

- consiglia il coordinatore:
- media tra le parti interessate in caso di reclami relativi all'assegna





# le principali regole per la slot allocation

- La cosiddetta «grandfather rule»
- La regola c.d. “Use it or lose it rule”
- Le compagnie che operano rotte di interesse pubblico (gravati di oneri di servizio pubblico) usufruiscono di bande orarie a loro riservate
- Se le richieste superano il numero di bande orarie disponibili, la precedenza va data ai servizi aeree commerciali
- Nel caso di gruppo di compagnie aeree che svolgono servizi di trasporto aereo comune (es.: accordi di code sharing o di franchising) le bande orarie possono essere richieste da una sola compagnia che poi provvederà a distribuirle
- Eventuale rifiuto dello slot richiesto va motivato dal coordinator, il quale deve offrire alla compagnia aerea uno **slot alternativo**

# grandfather's rule

9

- La cosiddetta «regola del nonno»: una compagnia aerea che ha utilizzato una serie di slot (almeno 5 per la stessa ora nello stesso giorno della settimana della stessa stagione) per non meno dell'80% del tempo della stagione in questione ha diritto alla stessa serie nella stagione successiva.



l'obiettivo è quello di tutelare le compagnie aeree che operano abitualmente sull'aeroporto, consentendo loro di programmare i voli e ammortizzare gli investimenti e garantendo al contempo agli utenti la possibilità di usufruire di servizi stabili nel tempo



# mobilità delle bande orarie

secondo la direttiva CEE 95/93, previa approvazione del coordinatore:

lo spostamento di slot da una rotta a un'altra o da un tipo di servizio a un altro, se operati dalla stessa compagnia

il trasferimento di bande orarie tra una società madre e le sue affiliate o quando la compagnia aerea ha acquisito in tutto o in parte un'altra compagnia aerea  
lo scambio di slot uno a uno tra compagnie aeree.

N.B. L'acquisto di bande orarie non è consentito (secondary trading), anche se si discute se sia lecito scambiare bande orarie di diverso valore economico compensando tale differenza con denaro.

