



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 1.12.2011
COM(2011) 824 definitivo

2011/0397 (COD)C7-0457/11

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativo ai servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione e che abroga
la direttiva 96/67/CE del Consiglio**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2011) 1439 definitivo}

{SEC(2011) 1440 definitivo}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1. Contesto generale — Direttiva del Consiglio del 1996

Per servizi di assistenza a terra si intendono tutte le attività di terra connesse con l'aviazione eseguite negli aeroporti per singole compagnie aeree e che ricoprono una funzione indispensabile nel sistema del trasporto aereo. Fra i servizi di assistenza a terra si annoverano le 11 categorie seguenti:

- (1) assistenza amministrativa a terra e supervisione;
- (2) assistenza passeggeri;
- (3) assistenza bagagli;
- (4) assistenza merci e posta;
- (5) assistenza operazioni in pista;
- (6) assistenza pulizia e servizi di scalo;
- (7) assistenza carburante e olio;
- (8) assistenza manutenzione dell'aereo;
- (9) assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi;
- (10) assistenza trasporto a terra
- (11) assistenza ristorazione ("catering").

L'erogazione efficiente di servizi di assistenza a terra è importante per gli aeroporti, le compagnie aeree e i passeggeri, ed è fondamentale per un'utilizzazione efficiente delle infrastrutture del trasporto aereo nonché per le prestazioni di questo sistema in generale.

Alcuni dati sul mercato dei servizi di assistenza a terra: Secondo le stime della Commissione e delle parti interessate, i proventi derivanti dall'assistenza a terra (tutte le categorie) ammontano complessivamente a 50 miliardi di EUR. Si stima che il settore offra lavoro ad almeno 60 000 persone in Europa¹. Il costo assunto dalle compagnie aeree per i servizi di assistenza a terra rappresenta il 5-12%² dei costi di gestione.

¹ Stima realizzata dalla IAHA (Associazione degli assistenti a terra indipendenti) per i suoi membri. Dal momento che non tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra sono membri della IAHA, il numero degli addetti all'assistenza a terra potrebbe superare le 110 000 unità.

² Consultazioni delle parti interessate e "Osservatorio sul mercato del trasporto aereo — Relazioni annuali" disponibili all'indirizzo http://ec.europa.eu/transport/air/observatory_market/annual_reports_en.htm.

Nel 1996 la Comunità europea ha adottato la direttiva 96/67/CE del Consiglio relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità. La direttiva ha costituito un primo passo verso la graduale apertura e armonizzazione dell'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra.

In passato, le attività di assistenza a terra venivano svolte dagli operatori aeroportuali o dalle compagnie aeree. Oggi, in Europa, tali servizi sono erogati sempre più frequentemente da società specializzate. Ai sensi della direttiva, l'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra si basa sui seguenti principi:

- libertà di "autoassistenza", ossia la possibilità per le compagnie aeree di effettuare l'autoassistenza in ogni aeroporto commerciale, indipendentemente dal volume di traffico. Tuttavia, per quattro categorie di servizi (assistenza bagagli, assistenza operazioni in pista, assistenza carburante e olio, assistenza merci e posta), gli Stati membri possono riservare l'effettuazione dell'autoassistenza ad almeno due utenti negli aeroporti aventi un traffico annuale superiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci.
- Libertà di "assistenza ai terzi", cioè la possibilità per i prestatori di servizi di assistenza a terra di erogare servizi ai terzi negli aeroporti aventi un traffico annuale superiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci. Tuttavia, per le suddette quattro categorie di servizi assoggettabili a restrizioni, gli Stati membri possono limitare a non meno di due il numero di prestatori per ciascuna categoria.

1.2. Motivazioni della proposta

Secondo quanto emerso da svariate valutazioni della Commissione, la direttiva ha raggiunto i principali obiettivi attesi in merito alla liberalizzazione del mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'UE: il numero dei prestatori di servizi è aumentato e i prezzi dei servizi sono generalmente diminuiti. Inoltre, stando alle compagnie aeree, la qualità del servizio è migliorata in funzione di un maggior numero di concorrenti.

Con l'adozione della direttiva, avvenuta nel 1996, le condizioni quadro dei servizi di assistenza a terra sono cambiate radicalmente. In un contesto caratterizzato da un traffico aereo in rapida crescita e da vincoli in termini di capacità, la questione dell'efficienza e della qualità dei servizi forniti negli aeroporti, compresi i servizi di assistenza a terra, suscita un rinnovato e maggiore interesse.

L'iniziativa dell'Unione europea "Cielo unico europeo", che mira a riformare l'architettura del controllo del traffico aereo europeo allo scopo di soddisfare le esigenze in termini di capacità future e sicurezza, riconosce l'importanza di integrare le infrastrutture principali, come gli aeroporti, mediante un approccio che predilige un "sistema completo, gate-to-gate". Recenti statistiche mostrano che il 70% dei ritardi è dovuto alle operazioni di turnaround (tra l'arrivo e la successiva partenza di un aeromobile) negli aeroporti. L'approccio gate-to-gate intende ottimizzare e integrare tutte le fasi di un volo, da aeroporto ad aeroporto, compresi i servizi di assistenza a terra, onde migliorare le prestazioni in termini di ritardi, costi, impatto ambientale e sicurezza.

Inoltre, le crisi successive che hanno gravemente colpito il trasporto aereo negli ultimi dieci anni confermano la necessità di operare interventi. La crisi economica ha spinto gli Stati

membri e gli operatori del settore a cercare di contenere al minimo i costi. A causa degli attacchi terroristici, è necessario approntare livelli elevati di sicurezza. Da ultimo, ma non per importanza, le condizioni meteorologiche avverse palesano l'esigenza di un maggiore coordinamento delle operazioni a terra negli aeroporti.

La consultazione in merito alla direttiva attuale e la relativa valutazione (cfr. oltre per i dettagli) hanno dimostrato che l'attuale quadro giuridico non è più adatto allo scopo. Il problema individuato è duplice: *(i) la fornitura di servizi di assistenza a terra non è abbastanza efficiente, a causa di barriere che ostacolano l'ingresso e l'espansione, e (ii) la qualità complessiva dei servizi di assistenza a terra non tiene il passo con le mutevoli esigenze in termini di affidabilità, resistenza, sicurezza e ambiente.*

1.3. Obiettivo della proposta

La valutazione d'impatto e la relativa sintesi, accluse alla presente proposta, fissano gli obiettivi generali e specifici per l'adozione del regolamento. L'obiettivo generale è quello di migliorare l'efficienza e la qualità complessiva dei servizi di assistenza a terra a beneficio degli utenti (le compagnie aeree) e degli utenti finali (passeggeri e spedizionieri) negli aeroporti dell'UE.

Gli obiettivi specifici sono i seguenti:

- (1) garantire che le compagnie aeree abbiano una più vasta scelta di soluzioni per i servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'UE;
- (2) armonizzare e chiarire le condizioni amministrative nazionali per l'ingresso nel mercato (riconoscimento di idoneità);
- (3) garantire parità di condizioni a livello di aeroporti tra le società che offrono servizi di assistenza a terra operanti nell'ambito di regimi di regolamentazione diversi;
- (4) migliorare il coordinamento tra i prestatori di servizi di assistenza a terra in aeroporto (operatori aeroportuali nella funzione di coordinatori di terra nella rete dei trasporti aerei dell'UE secondo l'approccio gate-to-gate);
- (5) chiarire il quadro giuridico per la formazione e il trasferimento del personale.

1.4. Disposizioni vigenti nel settore della proposta

La proposta riguarda l'adozione di un regolamento relativo ai servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'UE. Il nuovo regolamento intende sostituire e abrogare la vigente direttiva 96/67/CE. I servizi di assistenza a terra non sono direttamente contemplati da altre disposizioni.

1.5. Coerenza con le politiche e gli obiettivi dell'Unione europea

Questa iniziativa è una delle azioni necessarie per lo spazio unico europeo dei trasporti, come descritto dalla Commissione nel *Libro bianco: Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*. Inoltre, fa parte del pacchetto di misure sugli aeroporti individuato quale iniziativa strategica nel

programma di lavoro della Commissione per il 2011³, per sfruttare il potenziale di crescita del mercato unico.

2. ESITI DELLE CONSULTAZIONI CON LE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

2.1. Consultazione delle parti interessate

2.1.1. Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di quanti hanno risposto

Durante un'audizione svoltasi il 6 aprile 2006, a seguito di una consultazione scritta, la Commissione ha sentito il parere di tutti i soggetti che operano nel settore sulle varie opzioni di revisione della direttiva.

Il 24 gennaio 2007 la Commissione ha adottato una relazione sull'applicazione della direttiva⁴, nella quale veniva confermato il conseguimento degli obiettivi principali perseguiti dalla direttiva, pur con tendenze negative.

Dal novembre 2009 al settembre 2010 la Commissione ha proceduto a una consultazione con le parti interessate in merito al funzionamento dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'UE e alle possibili opzioni di revisione della direttiva.

Il 16 novembre 2009 si è svolta una riunione del gruppo di lavoro sui servizi di assistenza a terra facente capo al comitato di dialogo settoriale sociale (sull'aviazione civile). In seguito a questo incontro, tre dei quattro rappresentanti principali hanno adottato una dichiarazione comune⁵, che invoca miglioramenti all'attuale sistema delle procedure di gara e una clausola sociale sul trasferimento del personale in caso di attività in perdita parziale o totale.

2.1.2. Sintesi delle risposte

Una sintesi della consultazione così come i singoli interventi sono disponibili su:

http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2010_02_12_directive_96_67_ec_en.htm.

Le consultazioni mettono in evidenza gli interessi divergenti delle varie parti interessate.

Le compagnie aeree hanno sottolineato la necessità di un mercato più competitivo. Pur esprimendo soddisfazione per la scelta generalmente più ampia di prestatori di servizi di assistenza a terra dopo l'introduzione della direttiva, esse hanno indicato tuttavia che in Europa tale pratica non è rispettata ovunque.

³ COM(2010) 623.

⁴ COM(2006) 821 definitivo.

⁵ Dichiarazione del 7 aprile 2011 delle associazioni commerciali dell'UE che rappresentano gli aeroporti (ACI-Europe), gli assistenti a terra indipendenti (IAHA) e i sindacati (Federazione europea dei trasporti, ETF). Disponibile su:
<https://www.itfglobal.org/files/seealsodocs/28646/Statement%20GH%20ACI%20IAHA%20ETF%2070411.pdf>.

A causa di una minore stabilità occupazionale che ha colpito il settore, gli addetti all'assistenza a terra hanno perorato la necessità di risolvere le problematiche sociali (in particolare il trasferimento del personale) e hanno espresso timori circa l'introduzione di un'eccessiva concorrenza, che potrebbe incidere negativamente sulle condizioni di lavoro.

Gli operatori aeroportuali hanno auspicato un migliore coordinamento negli aeroporti e hanno manifestato il desiderio di essere riconosciuti a tutti gli effetti come coordinatori di terra. Alcuni operatori aeroportuali non sono favorevoli a un'ulteriore apertura del mercato, soprattutto perché ritengono che ciò possa produrre effetti negativi sulla qualità dei loro aeroporti e aumentare i costi.

Le società indipendenti di gestione dei servizi di assistenza a terra hanno sottolineato la necessità di una concorrenza più equa tra i diversi prestatori di servizi di assistenza a terra. In particolare, hanno rivendicato condizioni più rigorose per lo svolgimento delle attività di assistenza a terra da parte di operatori aeroportuali e operatori delle compagnie aeree.

Quasi tutte le parti interessate chiedono una migliore qualità dei servizi offerti.

2.2. Ricorso al parere di esperti

Il monitoraggio continuo da parte della Commissione sull'applicazione della direttiva relativa ai servizi di assistenza a terra è stato accompagnato da vari studi esterni, i cui risultati sono disponibili sul sito web della Commissione. In particolare, a seguito della richiesta del Parlamento europeo contenuta nella sua risoluzione dell'11 ottobre 2007⁶, la Commissione ha condotto nel biennio 2008-2009 uno studio esaustivo⁷ sull'attuazione e l'impatto della direttiva, soffermandosi in particolare sui temi dell'occupazione e della sicurezza. La Commissione ha effettuato un ulteriore studio sulla possibilità di procedere a una revisione nel 2010⁸.

2.3. Valutazione dell'impatto

La valutazione dell'impatto fornisce una panoramica delle diverse opzioni prese in considerazione. Sono stati elaborati quattro pacchetti di misure (oltre alla possibilità di mantenere l'attuale quadro) per valutare come la direttiva 96/67/CE potrebbe essere sottoposta a revisione.

Il pacchetto PP1 migliorerebbe il sistema attraverso modifiche minime alla direttiva e fornendo orientamenti, ove possibile. Tale pacchetto comprende: apertura completa del mercato dell'autoassistenza, orientamenti sulle condizioni di riconoscimento di idoneità, definizioni più chiare e requisiti più dettagliati in materia di separazione contabile,

⁶ Risoluzione del Parlamento europeo dell'11 ottobre 2007 sulle capacità aeroportuali e i servizi di assistenza a terra: verso una politica più efficiente. (2007/2092(INI)) disponibile all'indirizzo: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=IT&reference=P6-TA-2007-0433>

⁷ "Study on the impact of Directive 96/67/EC on groundhandling services 1996-2007" (Studio sull'impatto della direttiva 96/67/CE sui servizi di assistenza a terra 1996-2007), Airport Research Center, febbraio 2009. Disponibile all'indirizzo: http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009_02_ground_handling.pdf.

⁸ "Possible revision of Directive 96/67/EC on access to the groundhandling market at Community airports" (Possibile revisione della direttiva 96/67/CE relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità), Steer Davies Gleave, giugno 2010. Disponibile all'indirizzo: http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm.

infrastrutture centralizzate, subappalti e comitato degli utenti⁹. Per quanto riguarda il coordinamento a livello di aeroporto, il pacchetto contiene indicazioni relative ai subappalti e criteri di gara armonizzati. Il pacchetto garantisce inoltre la formazione di base e la consultazione dei rappresentanti dei lavoratori in materia di gare.

Il pacchetto PP2 mira a migliorare l'attuale sistema attraverso una serie di misure più ambiziose. Apre completamente il mercato dell'autoassistenza e aumenta a un minimo di 3 il numero limite dei prestatori di servizi di assistenza a terra forniti ai terzi nei grandi aeroporti. Altre misure riguardano il reciproco riconoscimento delle idoneità e criteri di gara armonizzati, una migliore gestione delle infrastrutture centralizzate, la separazione giuridica degli operatori aeroportuali e una maggiore durata contrattuale degli appalti. Il pacchetto contiene i nuovi requisiti in materia di subappalti, una definizione del ruolo degli operatori aeroportuali nelle operazioni generali (ed eventuali requisiti minimi), così come obblighi in termini di comunicazioni sull'efficienza. Sono previste altresì la formazione di base e l'autorizzazione agli Stati membri di trasferire il personale con le medesime condizioni dopo l'esito positivo di una gara.

Il pacchetto PP2 *bis* è simile al pacchetto PP2, ma comprende misure diverse per le aree aventi problematiche meno contenziose. La differenza sta nel riconoscimento di idoneità a livello di UE e nei requisiti minimi di qualità stabiliti a livello di UE.

Il pacchetto PP3 cerca di migliorare l'attuale sistema con misure politiche ad alta intensità, fornendo un'armonizzazione completa del quadro giuridico che disciplina il mercato dei servizi di assistenza a terra: totale apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra e accesso omogeneo al mercato attraverso una migliore gestione delle infrastrutture centralizzate, introduzione di un riconoscimento di idoneità a livello di UE, abolizione del diritto degli operatori aeroportuali di fornire servizi di assistenza a terra nei propri aeroporti. Per quanto riguarda il coordinamento operativo degli aeroporti, è previsto quanto segue: requisiti in materia di subappalti, definizione del ruolo degli operatori aeroportuali nelle operazioni generali (ed eventuali requisiti minimi), e rapporto sull'efficienza. Questo pacchetto prevede il trasferimento completo del personale nell'ambito delle procedure di gara e il rilascio di licenze a membri chiave del personale.

Sono state prese in considerazione le raccomandazioni del comitato per la valutazione dell'impatto, che sono state modificate principalmente allo scopo di fornire una più precisa definizione del problema, di chiarire le disposizioni in materia di protezione sociale in caso di trasferimento del personale, di introdurre una più ampia serie di possibili opzioni politiche e di effettuare un'analisi comparativa approfondita delle opzioni politiche.

Stando alla valutazione dell'impatto, solamente il pacchetto PP2 soddisfa pienamente gli obiettivi individuati. Deve essere garantito un giusto equilibrio tra gli effetti sociali e quelli economici. Quest'ultimo pacchetto di politiche costituisce la base della presente proposta.

⁹ Il comitato degli utenti è un comitato composto da rappresentanti degli utenti (per es., le compagnie aeree) che viene costituito in ciascun aeroporto.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

3.1. Sintesi della proposta

Completa apertura del mercato dell'autoassistenza e innalzamento del numero minimo di prestatori di servizi a tre nei grandi aeroporti

La direttiva 96/67/CE consente agli Stati membri di limitare l'effettuazione dell'autoassistenza o l'assistenza ai terzi almeno a due prestatori per quattro categorie di servizi. Di conseguenza, in alcuni aeroporti, le compagnie aeree possono scegliere soltanto tra due prestatori per ciascuno di questi servizi, e non sempre sono autorizzate a ricorrere all'autoassistenza.

A ogni utente aeroportuale dovrebbe essere consentito di effettuare l'autoassistenza. Inoltre, il numero di prestatori autorizzati a fornire servizi di assistenza a terra ai terzi non dovrebbe essere inferiore a tre prestatori nei grandi aeroporti aventi un traffico annuale pari ad almeno 5 milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci.

Reciproco riconoscimento delle idoneità con requisiti armonizzati

Tre quarti degli Stati membri applicano un sistema di riconoscimento di idoneità che contempla numerosi e diversi requisiti amministrativi cui devono attenersi i prestatori di servizi di assistenza a terra o gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza all'interno dell'UE. Il riconoscimento reciproco di idoneità nazionali con requisiti armonizzati ridurrà i costi amministrativi per gli operatori oltre che le barriere che ostacolano l'accesso.

Migliore gestione delle infrastrutture centralizzate¹⁰

Le infrastrutture centralizzate sono essenziali per la fornitura dei servizi di assistenza a terra. In assenza di un quadro giuridico chiaro è possibile che si verifichino distorsioni della concorrenza nel mercato dei servizi di assistenza a terra. La proposta include un quadro giuridico chiaro per la definizione di infrastrutture centralizzate e i corrispettivi a carico dei prestatori di servizi di assistenza a terra e delle compagnie aeree che effettuano l'autoassistenza per le infrastrutture centralizzate.

Separazione giuridica tra gli aeroporti e le loro attività di assistenza a terra

Se un aeroporto svolge anche attività di assistenza a terra, sarebbe opportuno garantire che i servizi di assistenza a terra erogati dall'aeroporto non traggano indebito beneficio dalle attività di gestione aeroportuale dell'aeroporto stesso.

L'attuale sistema di separazione contabile per gli aeroporti che effettuano servizi di assistenza a terra è molto difficile da controllare e non è considerato sufficiente a garantire una concorrenza leale. La proposta invita gli aeroporti a mantenere le loro attività di assistenza a terra in un soggetto giuridico separato dalle attività di gestione aeroportuale.

Miglioramento della procedura di gara

L'attuale periodo massimo di 7 anni per cui è selezionato un prestatore di servizi limitati di assistenza a terra è percepito come insufficiente, soprattutto per ammortizzare il costo delle apparecchiature di terra. La proposta prevede un aumento della durata massima a dieci anni.

La proposta contiene ulteriori specifiche riguardo ai dettagli della procedura di selezione dei prestatori di servizi limitati, nell'intento di garantire un'applicazione omogenea e per

¹⁰ Per infrastrutture centralizzate si intendono le infrastrutture "volte a fornire servizi di assistenza a terra e la cui complessità, costo o impatto ambientale non ne consentono la suddivisione o la duplicazione".

assicurare che le imprese selezionate siano realmente le più idonee a fornire i servizi di assistenza a terra.

Nella scelta del prestatore di servizi limitati di assistenza a terra deve essere consultato il comitato degli utenti. La proposta contiene disposizioni relative al regolamento interno del comitato degli utenti, al fine di evitare qualsiasi conflitto di interessi per le compagnie aeree che effettuano anche servizi di assistenza a terra.

Norme chiare per il subappalto

Anche se il subappalto consente di accrescere la flessibilità talvolta necessaria per i prestatori di servizi di assistenza a terra, il subappalto e il subappalto a cascata possono anche comportare vincoli in termini di capacità e possono avere effetti negativi sulla sicurezza.

La proposta contiene pertanto norme chiare per il subappalto, che autorizzano i prestatori di servizi di assistenza a terra a subappaltare le attività, ma limitano il subappalto da parte di aeroporti e compagnie aeree che effettuano l'autoassistenza a situazioni di forza maggiore e vietano il subappalto a cascata.

Ruolo dell'ente di gestione dell'aeroporto nel coordinamento dei servizi a terra

La crisi in cui si è trovato il settore del trasporto aereo nell'ultimo anno, causata da condizioni meteorologiche avverse, mette in evidenza la necessità di un maggior coordinamento per le operazioni a terra negli aeroporti. Infatti, in alcuni aeroporti è stato osservato un basso livello di resistenza alla crisi, anche per la fornitura di servizi di assistenza a terra. I problemi che emergono in un aeroporto possono avere gravi conseguenze sull'intera rete, rendendo ancora più pressante il bisogno di migliorare il livello di resistenza in situazioni di crisi.

L'ente di gestione dell'aeroporto dovrebbe essere responsabile dell'adeguato coordinamento delle attività di assistenza a terra nel suo aeroporto. Inoltre, nei grandi aeroporti, che sono particolarmente importanti per la rete europea del trasporto aereo, l'ente di gestione dell'aeroporto deve garantire che tali operazioni siano coordinate attraverso un processo decisionale collaborativo negli aeroporti e attraverso un piano di emergenza specifico.

Responsabilità degli operatori aeroportuali per quanto concerne i requisiti minimi di qualità per le operazioni di assistenza a terra da definire in un atto delegato

Se la qualità di un prestatore di servizi di assistenza a terra è inferiore alle norme, ciò può compromettere il sistema aeroportuale, a scapito di tutte le parti interessate del settore del trasporto aereo. Le parti interessate hanno riferito che l'assenza di norme minime di qualità per tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra in un aeroporto costituisce una lacuna della direttiva vigente.

Per le prestazioni di servizi di assistenza a terra la proposta prevede la fissazione di norme minime di qualità cui devono attenersi tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra e tutti gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza.

Obblighi di comunicazione in merito alle prestazioni di servizi di assistenza a terra da definire in un atto delegato

Dati sufficienti, indipendenti e centralizzati sulle prestazioni di servizi di assistenza a terra consentiranno di individuare misure politiche adeguate per il futuro. I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza dovrebbero essere tenuti a comunicare le prestazioni dei loro servizi di assistenza a terra.

Formazione minima obbligatoria per il personale

In un settore ad alta intensità di lavoro come quello dell'assistenza a terra, l'aggiornamento e la formazione continua del personale influiscono notevolmente sulla qualità del servizio. Al tempo stesso, il personale con una scarsa formazione aumenta il rischio di servizi di bassa qualità e, in particolare, può pregiudicare l'incolumità e la sicurezza dei servizi di assistenza a terra. Al fine di garantire l'incolumità e la sicurezza delle operazioni e creare condizioni di parità fra gli operatori, la proposta introduce requisiti minimi di formazione per tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra e le compagnie aeree che effettuano l'autoassistenza.

Possibilità per gli Stati membri di imporre l'obbligo di assumere personale alle stesse condizioni nell'ambito di un'eventuale procedura di gara

Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea¹¹, esiste attualmente un'ambiguità per quanto riguarda le misure che gli Stati membri sono autorizzati ad adottare in caso di cambiamento del prestatore di servizi di assistenza a terra a cui l'accesso è limitato.

L'avvicendamento del personale nel settore dell'assistenza a terra è elevato e sembra essere in parte determinato dalla direttiva. I prestatori selezionati mediante una procedura di gara per erogare servizi con accesso limitato sono autorizzati a operare solo per un termine massimo fissato. Il sistema di gara sembra quindi favorire l'avvicendamento del personale. La discontinuità del personale può avere un effetto negativo sulla qualità dei servizi di assistenza a terra. È quindi opportuno precisare le regole sull'assunzione del personale oltre al di là dell'applicazione della direttiva 2001/23/CE sui trasferimenti di imprese e permettere agli Stati membri di assicurare adeguate condizioni di occupazione e di lavoro.

3.2. Base giuridica

La proposta si basa sull'articolo 100 del TFUE.

3.3. Principio di sussidiarietà

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non rientra nella sfera di competenza esclusiva dell'UE.

Gli obiettivi della proposta non possono essere sufficientemente conseguiti dagli Stati membri, dal momento che le compagnie aeree operano in un mercato unico dell'aviazione civile e i prestatori di servizi di assistenza a terra operano anche in un mercato europeo o internazionale. Il quadro relativo ai servizi di assistenza a terra non può essere affrontato a un livello inferiore di regolamentazione. Qualsiasi azione individuale predisposta da uno Stato membro sarebbe potenzialmente pregiudizievole al funzionamento del mercato interno.

L'azione dell'UE consente invece di raggiungere gli obiettivi della proposta. Le norme europee sui servizi di assistenza a terra sono un complemento fondamentale della legislazione europea che sostiene il mercato interno dell'aviazione civile, in quanto un sistema equo, trasparente e non discriminatorio per la fornitura di servizi di assistenza a terra è fondamentale per ottenere servizi efficienti, di alta qualità e che rivestano una funzione indispensabile nella catena dei trasporti aerei.

La proposta è pertanto conforme al principio di sussidiarietà.

¹¹ Causa C-460/02, Commissione delle Comunità europee contro Repubblica italiana, sentenza del 9 dicembre 2004. Causa C-386/03, Commissione delle Comunità europee contro Repubblica federale di Germania, sentenza del 14 luglio 2005.

3.4. Principio di proporzionalità

La proposta è conforme al principio di proporzionalità. Gli oneri aggiuntivi che si sobbarcano gli operatori economici e le autorità nazionali sono limitati a quelli necessari a potenziare l'efficienza e la qualità complessiva dei servizi di assistenza a terra. Se, da un lato, la proposta comporta costi elevati soprattutto per migliorare la gestione delle infrastrutture centralizzate, la separazione giuridica degli aeroporti e gli obblighi di comunicazione, dall'altro lato tali costi dovrebbero essere compensati dai notevoli benefici economici e qualitativi ottenuti.

3.5. Scelta dello strumento

Lo strumento proposto è un regolamento. Altri mezzi non sarebbero adeguati. Considerando la nuova necessità negli aeroporti di norme minime di qualità armonizzate per l'attuazione dell'approccio gate-to-gate e di una maggiore armonizzazione delle condizioni di accesso al mercato per garantire una concorrenza più equa sul mercato dell'assistenza a terra, la flessibilità offerta dalla direttiva del 1996 non è più appropriata.

Lo strumento giuridico deve essere di applicazione generale.

Un regolamento risponde alla necessità di armonizzazione dei mercati dell'assistenza a terra a livello di UE, un aspetto questo che è stato identificato come problematico. La maggior parte delle difficoltà individuate con l'attuale quadro giuridico è legata alla diversa attuazione tra Stato membro e Stato membro.

Di conseguenza, lo strumento giuridico più appropriato è un regolamento, in quanto le opzioni alternative non sarebbero sufficienti a raggiungere gli obiettivi proposti.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

5. ELEMENTI FACOLTATIVI

5.1. Abrogazione di disposizioni vigenti

L'adozione della proposta comporterà l'abrogazione dell'attuale direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

5.2. Spazio economico europeo

L'atto proposto è rilevante ai fini del SEE e deve pertanto essere esteso allo Spazio economico europeo.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativo ai servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione e che abroga
la direttiva 96/67/CE del Consiglio**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹²,

visto il parere del Comitato delle regioni¹³,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità¹⁴ stabilisce l'apertura graduale del mercato dei servizi di assistenza a terra.
- (2) Gli aeroporti e i servizi di assistenza a terra sono essenziali al buon funzionamento del trasporto aereo e rivestono una funzione indispensabile nel sistema del trasporto aereo. I servizi di assistenza a terra riguardano tutte le attività di terra connesse con l'aviazione eseguite negli aeroporti per ogni singola compagnia aerea.
- (3) La dichiarazione adottata al vertice in materia di aviazione civile di Bruges, tenutosi nell'ottobre 2010, ha riconosciuto la necessità di riformare le norme dell'Unione allo scopo di promuovere la competitività di ogni componente del sistema del trasporto aereo (per esempio, aeroporti, vettori, prestatori di altri servizi).

¹² GU C , pag.

¹³ GU C , pag.

¹⁴ GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.

- (4) Il Libro bianco intitolato "Tabella di marcia bianco verso uno spazio unico europeo dei trasporti"¹⁵ considera il miglioramento dell'accesso al mercato e la fornitura di servizi di qualità negli aeroporti misure di vitale importanza per la qualità di vita dei cittadini ed essenziali per conseguire uno spazio unico europeo dei trasporti.
- (5) Una graduale ulteriore apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra e l'introduzione di requisiti armonizzati per la fornitura di servizi di assistenza a terra potrebbero migliorare l'efficienza e la qualità generale dei servizi di assistenza a terra per le compagnie aeree così come per i passeggeri e gli spedizionieri delle merci. Ciò dovrebbe migliorare la qualità complessiva delle operazioni aeroportuali.
- (6) Alla luce della necessità di nuove norme minime di qualità armonizzate negli aeroporti nell'ambito dell'approccio gate-to-gate al fine di realizzare un cielo unico europeo e della necessità di un'ulteriore armonizzazione per sfruttare appieno i benefici della graduale apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra in termini di maggiore qualità ed efficienza dei servizi di assistenza a terra, occorre sostituire la direttiva 96/67/CE con un regolamento.
- (7) Il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra è compatibile con il buon funzionamento degli aeroporti dell'Unione, a condizione che vengano poste in essere le garanzie del caso. È necessario che il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra sia introdotto gradualmente e adattato alle esigenze del settore.
- (8) La graduale apertura del mercato ai sensi della direttiva 96/67/CE ha già prodotto risultati positivi in termini di maggiore efficienza e qualità. È quindi opportuno procedere con un'ulteriore graduale apertura.
- (9) A ogni utente aeroportuale va consentito di effettuare l'autoassistenza. Allo stesso tempo è necessario mantenere una definizione chiara e restrittiva di autoassistenza al fine di evitare abusi e impatti negativi sul mercato dell'assistenza ai terzi.
- (10) Per talune categorie di servizi di assistenza a terra l'accesso al mercato può essere ostacolato da vincoli di sicurezza, capacità e spazio disponibile. Occorre pertanto limitare il numero di prestatori autorizzati a fornire detti servizi di assistenza a terra.
- (11) In alcuni casi i vincoli di sicurezza, capacità e di spazio disponibile possono essere tali da giustificare ulteriori limitazioni di accesso al mercato o in materia di autoassistenza, a condizione che tali limitazioni siano pertinenti, obiettive, trasparenti e non discriminatorie. In questi casi è opportuno autorizzare gli Stati membri a richiedere deroghe alle disposizioni del presente regolamento.
- (12) Tali deroghe avrebbero lo scopo di consentire alle autorità aeroportuali di superare o almeno ridurre questi vincoli. È necessario che le deroghe siano approvate dalla Commissione.
- (13) Per il mantenimento di condizioni di concorrenza leale ed effettiva è necessario che, qualora il numero dei prestatori di servizi di assistenza a terra sia limitato, questi ultimi siano selezionati in base a una procedura di gara aperta, trasparente e non discriminatoria. I dettagli di tale procedura vanno ulteriormente specificati.

¹⁵ COM(2011) 144 definitivo.

- (14) È opportuno consultare gli utenti di un aeroporto in occasione della selezione dei prestatori di servizi, essendo questi i primi interessati alla qualità e al prezzo dei servizi.
- (15) È quindi necessario organizzare la rappresentanza degli utenti e la loro consultazione, in particolare in occasione della selezione dei prestatori autorizzati.
- (16) In determinate circostanze e condizioni specifiche dovrebbe essere possibile estendere, nell'ambito della selezione dei prestatori di servizi di assistenza a terra di un aeroporto, l'obbligo del servizio pubblico ad altri aeroporti della stessa regione geografica dello Stato membro in questione.
- (17) Vi sono elementi di ambiguità riguardo alla possibilità offerta agli Stati membri di chiedere l'assunzione del personale in caso di cambiamento del prestatore di servizi di assistenza a terra cui l'accesso è limitato. La discontinuità del personale può avere un effetto negativo sulla qualità dei servizi di assistenza a terra. È pertanto opportuno chiarire le norme relative all'assunzione del personale al di là dell'applicazione della direttiva 2001/23/CE sui trasferimenti di imprese permettendo agli Stati membri di assicurare adeguate condizioni di occupazione e di lavoro.
- (18) Al fine di assicurare il corretto e regolare funzionamento delle operazioni di trasporto aereo negli aeroporti, garantire la sicurezza all'interno del perimetro dell'aeroporto, tutelare l'ambiente e accertare il rispetto delle disposizioni e delle norme vigenti in materia sociale, occorre assoggettare la prestazione di servizi di assistenza a terra all'ottenimento di un adeguato riconoscimento di idoneità. Dato che nella maggior parte degli Stati membri esistono attualmente sistemi di riconoscimento per la prestazione di servizi di assistenza a terra, seppur con notevoli differenze, è opportuno introdurre a tal fine un sistema armonizzato.
- (19) Per garantire che tutti i prestatori di servizi e gli utenti di un aeroporto che effettuano l'autoassistenza posseggano una sufficiente stabilità economica, una sicura onorabilità, una copertura assicurativa sufficiente, nonché un'adeguata conoscenza delle operazioni di assistenza a terra e dell'ambiente aeroportuale, e al fine di stabilire condizioni di parità, si reputa opportuno subordinare l'ottenimento del riconoscimento di idoneità a requisiti minimi.
- (20) Il libero accesso alle infrastrutture centralizzate dell'aeroporto e un quadro giuridico chiaro per la definizione delle infrastrutture centralizzate sono essenziali per la prestazione efficiente di servizi di assistenza a terra. Dovrebbe essere possibile, tuttavia, riscuotere un corrispettivo economico per le infrastrutture centralizzate.
- (21) È necessario che i corrispettivi economici siano non discriminatori e che il calcolo corrispondente sia trasparente. I corrispettivi economici non devono eccedere quanto necessario a coprire i costi di fornitura delle infrastrutture centralizzate, compreso un profitto ragionevole.
- (22) L'ente di gestione dell'aeroporto e/o un altro gestore delle infrastrutture centralizzate di tale aeroporto deve consultare regolarmente gli utenti di un aeroporto riguardo alla definizione delle infrastrutture e al livello dei corrispettivi economici.

- (23) L'ente di gestione dell'aeroporto può esso stesso fornire servizi di assistenza a terra. Poiché al tempo stesso, con le sue decisioni, l'ente di gestione dell'aeroporto può esercitare un'influenza notevole sulla concorrenza tra i prestatori di servizi, si auspica che gli aeroporti mantengano i loro servizi a terra in un soggetto giuridico distinto dal soggetto giuridico che si occupa della gestione delle infrastrutture.
- (24) Al fine di permettere agli aeroporti di adempiere alle loro funzioni di gestione delle infrastrutture, garantire la sicurezza dell'ambiente aeroportuale e accertare la resistenza dei servizi di assistenza a terra anche in situazioni di crisi, c'è la necessità che l'ente di gestione dell'aeroporto si assuma la responsabilità di un adeguato coordinamento delle attività di assistenza a terra nell'aeroporto. L'ente di gestione dell'aeroporto deve riferire sul coordinamento delle attività aeroportuali di assistenza a terra all'organo di valutazione delle prestazioni di Eurocontrol in vista di un'ottimizzazione consolidata.
- (25) È opportuno inoltre che l'ente di gestione dell'aeroporto, un'autorità pubblica o qualsiasi altro ente di controllo dell'aeroporto disponga della facoltà di stabilire le norme necessarie per il corretto funzionamento delle infrastrutture aeroportuali.
- (26) È necessario definire norme minime di qualità obbligatorie che i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza saranno tenuti a rispettare per garantire la qualità complessiva del servizio e stabilire una parità di condizioni fra i prestatori.
- (27) Per migliorare le prestazioni nell'intero sistema del trasporto aereo e concretizzare l'approccio "gate-to-gate", i prestatori di servizi e gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza sono tenuti a riferire alla Commissione in merito alle loro prestazioni.
- (28) In un settore ad alta intensità di lavoro come quello dell'assistenza a terra, l'aggiornamento e la formazione continua del personale influiscono notevolmente sulla qualità del servizio. È pertanto opportuno fissare requisiti minimi di formazione per garantire la qualità delle operazioni in termini di affidabilità, resistenza e sicurezza, e creare condizioni di parità fra gli operatori.
- (29) Il subappalto aumenta la flessibilità dei prestatori di servizi. Tuttavia, il subappalto e il subappalto a cascata possono anche comportare vincoli in termini di capacità e avere effetti negativi sulla sicurezza. È pertanto necessario limitare i subappalti e fornire chiarimenti in merito alle norme che disciplinano il subappalto.
- (30) I diritti riconosciuti dal presente regolamento si applicano ai prestatori di servizi e agli utenti aeroportuali che ricorrono all'autoassistenza originari di paesi terzi solo a condizione che esista una reciprocità assoluta. In caso di mancanza di reciprocità, la Commissione dovrebbe poter decidere se uno o più Stati membri debbano sospendere questi diritti nei confronti di detti prestatori o utenti.
- (31) È importante che gli Stati membri conservino il potere di garantire un adeguato livello di protezione sociale al personale delle imprese che forniscono servizi di assistenza a terra.
- (32) Per garantire l'applicazione di requisiti assicurativi armonizzati ai prestatori di servizi e agli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza è necessario delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato in

relazione ai requisiti assicurativi applicabili ai prestatori di servizi e agli utenti che effettuano l'autoassistenza. Al fine di garantire l'applicazione di obblighi armonizzati e debitamente aggiornati per le norme minime di qualità sui servizi di assistenza a terra e sui requisiti di comunicazione per i prestatori di servizi e gli utenti di un aeroporto è necessario delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato in relazione a specifiche per le norme minime di qualità sui servizi di assistenza a terra e nel rispetto delle specifiche riguardanti il contenuto e la divulgazione delle comunicazioni per i prestatori di servizi e gli utenti che effettuano l'autoassistenza. È particolarmente importante che la Commissione svolga le consultazioni appropriate durante i lavori preparatori, anche a livello di esperti, coinvolgendo altresì il comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE.

- (33) Nel preparare e redigere gli atti delegati, la Commissione è tenuta a garantire una trasmissione simultanea, tempestiva e adeguata dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (34) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento è d'uopo conferire alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze devono essere esercitate in conformità del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione¹⁶.
- (35) Dato che tali atti sono di portata limitata, per l'adozione di decisioni esecutive sulle deroghe al grado di apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra in favore di terzi e compagnie aeree che effettuano l'autoassistenza è opportuno ricorrere alla procedura di consultazione.
- (36) Inoltre, sempre in considerazione della portata limitata di tali atti, è altrettanto opportuno ricorrere alla procedura di consultazione anche per adottare decisioni esecutive sull'estensione da parte degli Stati membri dell'obbligo di servizio pubblico presso un aeroporto insulare.
- (37) La procedura d'esame va utilizzata per l'adozione di decisioni esecutive sulla sospensione totale o parziale del diritto di accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra all'interno del territorio degli Stati membri per i prestatori di servizi e gli utenti di un aeroporto originari di un paese terzo.
- (38) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ossia l'applicazione più omogenea della legislazione dell'Unione per quanto riguarda i servizi di assistenza a terra, non può essere conseguito in maniera sufficiente dagli Stati membri a causa del carattere internazionale del trasporto aereo, e può dunque essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

¹⁶ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

- (39) La dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra concordata a Cordoba il 18 settembre 2006, durante la prima riunione ministeriale del Forum di dialogo su Gibilterra, sostituirà la dichiarazione comune sull'aeroporto di Gibilterra adottata a Londra il 2 dicembre 1987, e il pieno rispetto di essa equivarrà al rispetto della dichiarazione del 1987.
- (40) È pertanto necessario abrogare la direttiva 96/67/CE.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Capo I — Campo di applicazione e definizioni

Articolo 1 Campo di applicazione

Il regolamento si applica a qualsiasi aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto al trattato e aperto al traffico commerciale.

L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche rispettive del Regno di Spagna e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord in merito alla controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale detto aeroporto è situato.

Articolo 2 Definizioni

Ai fini del presente regolamento, si applicano le seguenti definizioni:

- (a) "aeroporto", qualsiasi terreno appositamente predisposto per l'atterraggio, il decollo e le manovre di aeromobili, inclusi gli impianti annessi che esso può comportare per le esigenze del traffico e per il servizio degli aeromobili, nonché gli impianti necessari per fornire assistenza ai servizi aerei commerciali;
- (b) "ente di gestione", l'ente cui le disposizioni legislative o regolamentari nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto;
- (c) "utente di un aeroporto", qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e/o merci, da e per l'aeroporto considerato;
- (d) "assistenza a terra", i servizi resi in un aeroporto a un utente, quali descritti nell'allegato;
- (e) "autoassistenza a terra", situazione nella quale un utente fornisce direttamente a se stesso una o più categorie di servizi di assistenza e non stipula alcun contratto con terzi, sotto qualsiasi denominazione, avente per oggetto la prestazione di siffatti servizi; ai fini del presente regolamento non sono considerati terzi fra loro gli utenti:

- di cui uno detiene una partecipazione maggioritaria nell'altro; o
 - la cui partecipazione in ciascuno degli altri è detenuta a titolo maggioritario da uno stesso ente;
- (f) "prestatore di servizi di assistenza a terra", qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisca a terzi una o più categorie di servizi di assistenza a terra;
- (g) "infrastrutture centralizzate", impianti e/o strutture specifici di un aeroporto che non possono, per ragioni tecniche, ambientali, di costo o di capacità, essere divisi o duplicati e la cui disponibilità è essenziale e necessaria per la prestazione dei successivi servizi di assistenza a terra;
- (h) "subappalto", la stipula di un contratto da parte di un prestatore di servizi di assistenza a terra, in qualità di principale contraente, o eccezionalmente di un utente aeroportuale con un terzo definito "subappaltatore", conformemente al quale il subappaltatore è tenuto a eseguire una o più categorie (o sottocategorie) di servizi di assistenza a terra;
- (i) "idoneità", un riconoscimento rilasciato dall'autorità competente a un'impresa per la fornitura di servizi di assistenza a terra secondo quanto indicato nel riconoscimento stesso;
- (j) "autorità di vigilanza indipendente", l'autorità di cui all'articolo 11 della direttiva 2009/12/CE.

Capo II — Requisiti preliminari generali

Articolo 3

Ente di gestione dell'aeroporto

1. Ai fini dell'applicazione del presente regolamento, qualora la gestione e l'esercizio di un aeroporto non siano di competenza di un solo ente, ma di diversi enti distinti, ognuno di essi è considerato come facente parte dell'ente di gestione.
2. Ai fini dell'applicazione del presente regolamento, qualora vi sia un solo ente di gestione per diversi aeroporti, ogni aeroporto è considerato separatamente.

Articolo 4

Comitato degli utenti

1. Ciascun aeroporto contemplato provvede a istituire un comitato composto da rappresentanti degli utenti o delle organizzazioni rappresentative di tali utenti ("comitato degli utenti").
2. Ciascun utente ha il diritto di partecipare ai lavori del comitato degli utenti o, a sua scelta, di affidare a un'organizzazione l'incarico di rappresentarlo. Tuttavia, se rappresentato da detta organizzazione, quest'ultima non fornisce servizi di assistenza a terra nell'aeroporto in questione.

3. Il comitato degli utenti stabilisce per iscritto il proprio regolamento interno, comprese le regole di voto.

Le regole di voto devono contenere disposizioni specifiche su come evitare qualsiasi conflitto di interessi nel comitato degli utenti derivanti dalla presenza di utenti aeroportuali che prestano servizi di assistenza a terra nell'aeroporto in questione. In particolare, quando il comitato degli utenti viene consultato nel corso della procedura di selezione in conformità degli articoli 8 e 9, detti utenti che chiedono un'autorizzazione per fornire uno o più servizi di assistenza a terra a terzi non esercitano il diritto di voto.

4. La ponderazione dei voti all'interno del comitato degli utenti deve essere tale che:
 - (a) a prescindere dal volume di traffico annuale effettuato da un singolo utente in un aeroporto, il suo potere di voto non superi il 49% della totalità dei voti;
 - (b) il potere di voto degli utenti che effettuano l'autoassistenza non superi un terzo della totalità dei voti.

5. L'ente di gestione dell'aeroporto funge da segretariato del comitato degli utenti.

Se l'ente di gestione dell'aeroporto si rifiuta di farlo o se il comitato degli utenti non lo accetta, l'ente di gestione dell'aeroporto designa un altro soggetto che deve essere accettato dal comitato degli utenti. Il segretariato del comitato degli utenti tiene e aggiorna l'elenco degli utenti o dei loro rappresentanti che fanno parte del comitato degli utenti.

6. Il segretariato del comitato degli utenti redige un verbale di ogni riunione del comitato degli utenti. Il verbale riflette fedelmente le opinioni e i voti espressi durante la riunione.

Capo III — Apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra

SEZIONE 1 AUTOASSISTENZA

Articolo 5 Autoassistenza

Ogni utente aeroportuale deve avere la possibilità di effettuare l'autoassistenza.

SEZIONE 2 ASSISTENZA AI TERZI

Articolo 6 Assistenza ai terzi

1. I prestatori di servizi di assistenza a terra hanno libero accesso al mercato per l'assistenza ai terzi in tutti gli aeroporti che almeno negli ultimi tre anni abbiano

registrato un volume di traffico annuale non inferiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci.

2. Per gli aeroporti di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono limitare il numero dei prestatori autorizzati a fornire le seguenti categorie di servizi:

- (a) assistenza bagagli;
- (b) assistenza operazioni in pista;
- (c) assistenza carburante e olio;
- (d) assistenza merci e posta per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta, in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aereo.

Tuttavia, per ciascuna categoria di servizi, gli Stati membri non possono limitare questo numero a meno di due prestatori o, per gli aeroporti che almeno negli ultimi tre anni abbiano registrato un volume di traffico annuale non inferiore a 5 milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci, a meno di tre prestatori.

3. Negli aeroporti in cui il numero di prestatori è limitato a due o più prestatori, conformemente al paragrafo 2 del presente articolo, o all'articolo 14, paragrafo 1, lettere a) e c), almeno un prestatore autorizzato non può essere controllato direttamente o indirettamente:

- (a) né dall'ente di gestione dell'aeroporto,
- (b) né da un utente che abbia trasportato più del 25% dei passeggeri o delle merci registrati nell'aeroporto durante l'anno precedente a quello in cui viene effettuata la selezione dei prestatori,
- (c) né da un ente che controlla o che è controllato direttamente o indirettamente da tale ente di gestione di cui alla lettera a) o da tale utente di cui alla lettera b).

Si ha controllo in presenza di diritti, contratti o altri mezzi che conferiscono, da soli o congiuntamente, e tenuto conto delle circostanze di fatto o di diritto, la possibilità di esercitare un'influenza determinante sull'attività di un prestatore, secondo quanto interpretato dalla Corte di giustizia dell'Unione europea.

4. Qualora, a norma del paragrafo 2, limitino il numero di prestatori autorizzati, gli Stati membri non possono impedire che un utente di un aeroporto, indipendentemente dalle parti dell'aeroporto assegnategli, usufruisca, per ciascuna categoria di servizi di assistenza a terra soggetta a limitazione, di un'effettiva scelta, alle condizioni di cui ai paragrafi 2 e 3, tra almeno:

- due prestatori di servizi di assistenza a terra o
- tre prestatori di servizi di assistenza a terra per gli aeroporti che almeno negli ultimi tre anni abbiano registrato un volume di traffico annuale non inferiore a 5 milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci.

5. Qualora un aeroporto raggiunga una delle soglie di traffico merci indicate nel presente articolo senza tuttavia raggiungere la corrispondente soglia di traffico di movimenti passeggeri, il presente regolamento non si applica alle categorie di servizi di assistenza a terra riservate esclusivamente ai passeggeri.
6. Nel caso in cui il volume di traffico annuale scenda al di sotto della soglia di 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci dopo essersi attestato per tre anni consecutivi a un livello pari o superiore a tale soglia, tutti gli aeroporti mantengono il proprio mercato aperto ai prestatori di servizi ai terzi per almeno i primi tre anni successivi all'anno in cui hanno registrato un calo rispetto alla soglia in questione.
7. Nel caso in cui il volume di traffico annuale scenda al di sotto della soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci dopo essersi attestato per tre anni consecutivi a un livello pari o superiore a tale soglia, tutti gli aeroporti mantengono il proprio mercato aperto ai prestatori di servizi ai terzi per almeno i primi tre anni successivi all'anno in cui hanno registrato un calo rispetto alla soglia in questione.

Articolo 7
Selezione dei prestatori di servizi

1. Nei casi in cui il loro numero sia limitato secondo quanto prescritto dall'articolo 6 o dall'articolo 14, i prestatori autorizzati a fornire servizi di assistenza a terra in un aeroporto sono selezionati mediante una procedura di selezione trasparente, aperta e non discriminatoria.
2. L'autorità di gara è
 - (a) l'ente di gestione dell'aeroporto, a condizione che:
 - non fornisca servizi analoghi di assistenza a terra; e
 - non controlli, direttamente o indirettamente, nessuna impresa fornitrice di tali servizi; e
 - non detenga alcuna partecipazione in detta impresa;
 - (b) in tutti gli altri casi, un'autorità competente indipendente dall'ente di gestione dell'aeroporto.
3. Durante le fasi della procedura di selezione, il comitato degli utenti non ha accesso alle candidature. Se non è l'autorità di gara, l'ente di gestione dell'aeroporto non ha accesso alle domande dei candidati in nessuna fase della procedura di selezione.
4. Dopo avere informato la Commissione, lo Stato membro interessato può prevedere, fra le specifiche tecniche cui devono conformarsi i prestatori, l'obbligo di servizio pubblico per gli aeroporti che servono le regioni periferiche o regioni in via di sviluppo facenti parte del suo territorio, in cui i fornitori non intendono fornire servizi di assistenza a terra senza finanziamento pubblico (per esempio, diritti esclusivi o pagamenti a titolo compensativo) ma che hanno un'importanza capitale

per lo Stato membro in questione in termini di accessibilità. Tale disposizione non pregiudica le norme relative agli aiuti di Stato dell'UE.

5. L'invito a partecipare alla gara d'appalto è indetto e pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.
6. L'autorità di gara procederà alla selezione dei prestatori mediante una procedura che prevede due fasi:
 - (a) una procedura di qualificazione per esaminare l'idoneità dei candidati; e
 - (b) una procedura di aggiudicazione per la selezione del prestatore o dei prestatori autorizzati.

Articolo 8 Procedura di qualificazione

1. Nella procedura di qualificazione l'autorità di gara verifica se i candidati soddisfano una serie di criteri minimi. L'autorità di gara stabilisce i criteri minimi previa consultazione del comitato degli utenti e l'ente di gestione dell'aeroporto, se quest'ultimo non è l'autorità di gara.
2. I criteri minimi sono i seguenti:
 - (a) il candidato è in possesso di un valido riconoscimento di idoneità conformemente al capo IV Procedure relative al riconoscimento di idoneità;
 - (b) il candidato dimostra la sua capacità e il suo impegno per iscritto ad applicare le pertinenti disposizioni e regole, fra cui le leggi sul lavoro vigenti, i contratti collettivi applicabili, le norme di comportamento da assumere negli aeroporti e i requisiti di qualità per gli aeroporti.
3. L'autorità di gara stila una rosa dei candidati che soddisfano i criteri previsti dalla procedura di qualificazione.

Articolo 9 Procedura di aggiudicazione

1. Nella procedura di aggiudicazione, l'autorità di gara seleziona un prestatore presente nella rosa dei candidati e gli concede l'autorizzazione, previa consultazione del comitato degli utenti e l'ente di gestione dell'aeroporto, se quest'ultimo non è l'autorità di gara.
2. Per il rilascio dell'autorizzazione, il prestatore viene selezionato confrontando le candidature pervenute a fronte di una serie di criteri di aggiudicazione. I criteri di aggiudicazione sono pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori. L'autorità di gara stabilisce i criteri di aggiudicazione previa consultazione del comitato degli utenti e l'ente di gestione dell'aeroporto, se quest'ultimo non è l'autorità di gara.
3. I criteri di aggiudicazione sono i seguenti:

- (a) coerenza e plausibilità del piano aziendale, valutato sulla base del modello del calcolo dei costi;
 - (b) livello della qualità delle operazioni valutato sulla base di un programma di volo rappresentativo, valutando eventualmente anche l'impiego efficiente del personale e delle attrezzature, l'ultima accettazione dei bagagli e delle merci, i tempi di consegna dei bagagli e delle merci e i tempi massimi di avvicendamento.
 - (c) adeguatezza delle risorse materiali in termini di disponibilità e compatibilità ambientale delle attrezzature;
 - (d) adeguatezza delle risorse umane in termini di esperienza dei lavoratori e adeguatezza dei programmi di formazione/qualificazione;
 - (e) qualità delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione;
 - (f) qualità della pianificazione organizzativa;
 - (g) prestazioni ambientali.
4. La ponderazione relativa dei criteri di aggiudicazione è indicata nel bando di gara e nell'apposita documentazione. A ciascun criterio di aggiudicazione si applica una serie di punti con un adeguato scarto massimo. Per alcuni criteri di aggiudicazione specifici, l'autorità di gara può stabilire un numero minimo di punti che il candidato idoneo deve ottenere. Il numero minimo di punti stabilito deve essere non discriminatorio e deve essere chiaramente indicato nel bando di gara e nell'apposita documentazione. L'autorità di gara non può eliminare uno dei criteri di aggiudicazione, aggiungere altri o suddividere quelli inizialmente indicati nel bando di gara.
5. L'autorizzazione a fornire servizi di assistenza a terra nel rispettivo aeroporto viene rilasciata al candidato che ottiene il maggior numero di punti e il numero minimo di punti necessari per taluni criteri di aggiudicazione.
6. Gli utenti che presentano la propria candidatura per fornire servizi di assistenza ai terzi o che effettuano l'autoassistenza non sono consultati nella procedura di aggiudicazione.
7. L'autorità di gara provvede affinché la decisione di aggiudicazione e le motivazioni della stessa siano rese pubbliche.

Articolo 10

Periodo di selezione e conclusione delle attività

1. I prestatori di servizi di assistenza a terra sono autorizzati per un periodo minimo di sette anni e un periodo massimo di dieci anni, tranne in caso di deroghe per l'apertura dell'autoassistenza e dell'assistenza ai terzi, conformemente all'articolo 14, paragrafo 1. Il periodo esatto per il quale viene rilasciata l'autorizzazione ai prestatori di servizi e la data di inizio delle operazioni devono essere chiaramente indicati nel bando di gara.

2. Un prestatore di servizi di assistenza a terra inizia le sue attività entro un mese dalla data di inizio indicata nel bando di gara. L'autorità di gara può, in casi debitamente giustificati, su richiesta del prestatore di servizi di assistenza a terra e previa consultazione del comitato degli utenti, prorogare tale periodo fino a un massimo di sei mesi. Alla scadenza di tale termine, l'autorizzazione cessa di essere valida.
3. L'autorità di gara prevede la fine del periodo di autorizzazione e si adopera affinché ogni prestatore selezionato dopo un nuovo bando di gara sia autorizzato ad avviare la propria attività il giorno successivo all'ultimo giorno del periodo di autorizzazione del prestatore o dei prestatori precedentemente selezionati.
4. Quando cessa la sua attività prima della fine del periodo per il quale è stato autorizzato, il prestatore è sostituito sulla base della procedura di selezione di cui agli articoli 7, 8, 9 e al presente articolo. Il prestatore che cessa la sua attività comunica all'autorità di gara pertinente la sua intenzione in tal senso con un preavviso sufficiente e almeno sei mesi prima di lasciare l'aeroporto. Se non informa l'autorità di gara con sufficiente anticipo il prestatore è passibile di sanzioni pecuniarie, a meno che possa invocare circostanze di forza maggiore.
5. Quando un prestatore cessa la sua attività prima della fine del periodo per il quale è stato autorizzato e prima di lasciare l'aeroporto non lascia tempo sufficiente all'autorità di gara di selezionare un nuovo prestatore, cagionando in tal modo una situazione di monopolio temporaneo per taluni servizi di assistenza a terra in questo aeroporto, lo Stato membro autorizza un prestatore di servizi a fornire assistenza a terra in tale aeroporto per un periodo di tempo limitato non superiore a dieci mesi, senza dover ricorrere alla procedura di selezione di cui agli articoli 7, 8, 9 e al presente articolo.

Se durante questo periodo di tempo limitato non è in grado di trovare un prestatore di servizi, lo Stato membro è tenuto a regolare i prezzi di tali servizi per i quali esiste un monopolio temporaneo fino all'avvio delle attività di un altro prestatore di servizi presso l'aeroporto interessato.
6. L'autorità di gara informa il comitato degli utenti e, se del caso, l'ente di gestione dell'aeroporto in merito alle decisioni adottate ai sensi degli articoli 7, 8 e 9 e del presente articolo.
7. Gli articoli 7, 8 e 9, nonché le disposizioni del presente articolo non si applicano in caso di aggiudicazione di appalti pubblici e pubbliche concessioni disciplinati a loro volta da altre disposizioni previste dal diritto dell'Unione.

Articolo 11

Ente di gestione dell'aeroporto quale prestatore di servizi di assistenza a terra

1. Qualora il numero dei prestatori di servizi sia limitato a norma dell'articolo 6, l'ente di gestione dell'aeroporto può, senza essere soggetto alla procedura di selezione di cui agli articoli 7-10, fornire esso stesso i servizi e può altresì autorizzare un'impresa prestatrice a fornire servizi di assistenza a terra nell'aeroporto considerato senza che tale impresa sia soggetta alla medesima procedura:
 - (a) se controlla quell'impresa direttamente o indirettamente;

- (b) se è controllato, direttamente o indirettamente, da quest'impresa.
2. Qualora un ente di gestione dell'aeroporto che fornisce i servizi ai sensi del paragrafo 1 non soddisfi più le condizioni di cui al paragrafo 1, il prestatore può continuare a fornire i servizi in questione per un periodo di cinque anni senza essere soggetto alla procedura di selezione di cui agli articoli 7-10. Allo scadere dei cinque anni, il prestatore informa l'autorità di gara competente con sufficiente anticipo e in ogni caso almeno sei mesi prima dalla scadenza del periodo di cinque anni. Il prestatore è passibile di sanzioni pecuniarie se non informa l'autorità di gara con sufficiente anticipo, a meno che il prestatore possa invocare circostanze di forza maggiore. Se il prestatore cessa la sua attività prima dello scadere dei cinque anni, si applica l'articolo 10, paragrafi 4 e 5.

Articolo 12

Mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimento del personale per servizi soggetti a restrizioni di accesso al mercato

1. Il presente articolo si applica esclusivamente ai servizi di assistenza a terra per i quali lo Stato membro interessato ha limitato il numero di prestatori, ai sensi degli articoli 6 e 14.
2. Qualora, a seguito della procedura di selezione di cui agli articoli 7-10, un prestatore di servizi di assistenza a terra di cui al precedente paragrafo 1 perda la sua autorizzazione a fornire tali servizi, gli Stati membri possono esigere che il prestatore o i prestatori sostitutivi concedano ai lavoratori precedentemente assunti allo scopo di svolgere tali servizi i diritti che spetterebbero loro in caso di trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23/CE del Consiglio¹⁷.
3. Gli Stati membri limitano l'obbligo di cui al paragrafo 2 ai dipendenti del precedente prestatore addetti alla fornitura di servizi per i quali il prestatore precedente ha perso l'autorizzazione, e che accettano spontaneamente di essere assunti dal nuovo prestatore.
4. Gli Stati membri limitano quanto prescritto al paragrafo 2 proporzionalmente al volume di attività di fatto trasferito all'altro prestatore.
5. Qualora uno Stato membro imponga un requisito di cui al paragrafo 2, i documenti di gara richiesti per la procedura di selezione di cui agli articoli 7-10 contengono un elenco dei lavoratori interessati e i dettagli pertinenti sui loro diritti contrattuali, nonché le condizioni alle quali si ritiene che i dipendenti siano vincolati ai servizi in questione.
6. Quando un prestatore di servizi di assistenza a terra cessa la prestazione nei confronti di un utente aeroportuale di tali servizi che rappresentano una parte importante delle attività di assistenza a terra del prestatore in questione nei casi non previsti dal paragrafo 2, o quando un utente aeroportuale che effettua servizi di autoassistenza

¹⁷ Direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti, GU L 82 del 22.3.2001, pag. 16.

decide di cessare tale attività, gli Stati membri possono esigere che i prestatori di servizi di assistenza a terra o dall'utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza sostitutivi concedano al personale precedentemente assunto allo scopo di prestare tali servizi, i diritti che spetterebbero loro in caso di trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23/CE del Consiglio.

7. Gli Stati membri limitano l'obbligo di cui al paragrafo 6 ai dipendenti del precedente prestatore addetti alla fornitura di servizi di assistenza a terra che il precedente prestatore decide di cessare e che accettano spontaneamente di essere assunti dal nuovo prestatore(i) o dal nuovo utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza.
8. Gli Stati membri limitano l'obbligo di cui al paragrafo 6 ai dipendenti dell'utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza addetti alla fornitura di servizi di assistenza a terra che l'utente aeroportuale in questione decide di cessare e che accettano spontaneamente di essere assunti dal nuovo prestatore(i) o utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza.
9. Gli Stati membri limitano quanto prescritto al paragrafo 6 proporzionalmente al volume di attività di fatto trasferito all'altro prestatore o utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza.
10. Gli Stati membri possono incaricare il personale dirigente e i dipendenti di livello adeguato di definire tramite un accordo negoziato le modalità pratiche di attuazione del presente articolo.
11. Gli Stati membri comunicano alla Commissione eventuali misure adottate a norma del presente articolo.

Articolo 13 *Aeroporti insulari*

Nell'ambito della selezione dei prestatori di servizi in un aeroporto, di cui agli articoli 7-10, uno Stato membro può estendere l'obbligo di servizio pubblico ad altri aeroporti nel suo territorio a condizione:

- (a) che detti aeroporti siano situati su isole in una medesima regione geografica;
- (b) che essi abbiano un volume non inferiore a un movimento di 100 000 passeggeri all'anno;
- (c) e che infine la Commissione dia la sua approvazione a tale estensione.

La decisione di approvare l'estensione costituisce un provvedimento attuativo che sarà adottato secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 43, paragrafo 2. Tale disposizione non pregiudica le norme relative agli aiuti di Stato dell'UE.

SEZIONE 3 DEROGHE PER L'AUTOASSISTENZA E L'ASSISTENZA AI TERZI

Articolo 14

Deroghe

1. Laddove in un aeroporto, per vincoli specifici di spazio o di capacità disponibile, specialmente in funzione della congestione e del coefficiente di utilizzazione delle superfici, risulti impossibile un'apertura del mercato e/o l'effettuazione dell'autoassistenza ai livelli previsti dal presente regolamento, lo Stato membro di cui trattasi può decidere:
 - (a) di limitare a non meno di due il numero di prestatori per una o più categorie di servizi di assistenza non elencata all'articolo 6, paragrafo 2 in tutto l'aeroporto o in una parte di esso; in questo caso si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 3;
 - (b) di riservare a un solo prestatore una o più categorie di servizi di assistenza di cui all'articolo 6, paragrafo 2 per gli aeroporti il cui traffico annuale non è inferiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci;
 - (c) di limitare a uno o due prestatori una o più categorie di servizi di assistenza di cui all'articolo 6, paragrafo 2, per gli aeroporti il cui traffico annuale non è inferiore a 5 milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci; in questo caso si applicano le disposizioni dell'articolo 6, paragrafo 3;
 - (d) di riservare l'effettuazione dell'autoassistenza di cui al precedente articolo 5 a un numero limitato di utenti, a condizione che questi utenti siano scelti in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.
2. Qualsiasi deroga a norma del paragrafo 1 deve:
 - (a) specificare la categoria o le categorie di servizi cui si applica la deroga e i vincoli specifici di spazio o di capacità disponibili che la giustificano;
 - (b) essere accompagnata da un piano di misure adeguate mirante a superare questi vincoli.
3. La deroga non deve:
 - (a) dar luogo a distorsioni della concorrenza tra i prestatori di servizi e/o gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza;
 - (b) essere più ampia del necessario.
4. Gli Stati membri notificano alla Commissione, almeno sei mesi prima della loro entrata in vigore, le deroghe che intendono concedere in base al paragrafo 1, nonché i motivi che le giustificano.

5. Alla ricezione, la Commissione pubblica nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea un riassunto delle decisioni di deroga notificate e invita le parti interessate a presentare le loro osservazioni.
6. La Commissione effettua un esame approfondito delle decisioni di deroga presentate dagli Stati membri. A tale scopo la Commissione svolge un'analisi particolareggiata della situazione e uno studio delle misure appropriate presentate dallo Stato membro per accertare l'esistenza dei vincoli adottati e l'impossibilità di aprire il mercato e/o di consentire l'effettuazione dell'autoassistenza ai livelli previsti dal presente regolamento.
7. In seguito a tale esame e previa consultazione dello Stato membro interessato, la Commissione può approvare la decisione dello Stato membro o opporvisi se ritiene che i vincoli richiamati non siano accertati o non siano di entità tale da giustificare una deroga. Previa consultazione dello Stato membro interessato, la Commissione può altresì esigere che lo Stato membro stesso modifichi la portata della deroga o la limiti alle sole parti di un aeroporto in cui i vincoli adottati sono accertati.
8. La decisione della Commissione deve essere adottata non oltre sei mesi dalla notifica completa da parte dello Stato membro ed è pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.
9. Le decisioni di attuazione di cui ai paragrafi 7 e 8 del presente articolo sono adottate secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 43, paragrafo 2.
10. La durata delle deroghe concesse dagli Stati membri a norma del paragrafo 1 non può eccedere i tre anni, salvo per le deroghe concesse in base al paragrafo 1, lettere b) e c). Non oltre sei mesi prima della scadenza di detto termine, ogni domanda di deroga deve formare oggetto di una nuova decisione dello Stato membro, che sarà a sua volta soggetta alla procedura prevista dal presente articolo.
11. La durata delle deroghe concesse a norma del paragrafo 1, lettere b) e c) non può eccedere i due anni. Tuttavia, ogni Stato membro può chiedere, in base al paragrafo 1, che tale periodo sia prolungato una sola volta di due anni. La Commissione decide in merito alla domanda. La decisione di attuazione è adottata secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 43, paragrafo 2.

Articolo 15

Consultazioni dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti

L'ente di gestione dell'aeroporto organizza una procedura di consultazione relativa all'applicazione del presente regolamento tra l'ente di gestione, il comitato degli utenti e le imprese prestatrici di servizi. Questa consultazione verte, fra l'altro, sui prezzi dei servizi oggetto di una deroga concessa a norma dell'articolo 14, paragrafo 1, lettere b) e c), nonché sull'organizzazione della fornitura di detti servizi. La consultazione deve aver luogo almeno una volta all'anno. L'ente di gestione dell'aeroporto redige un verbale della riunione che sarà trasmesso alla Commissione su richiesta.

Capo IV — Procedure relative al riconoscimento di idoneità

Articolo 16

Requisiti per ottenere un riconoscimento di idoneità appropriato valido in tutti gli Stati membri dell'UE

1. Negli aeroporti che almeno negli ultimi tre anni abbiano registrato un volume di traffico annuale non inferiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci, nessuna impresa è autorizzata a fornire servizi come prestatore di servizi o come utente che effettua l'autoassistenza, a meno che non abbia ottenuto a tal fine il rilascio dell'idoneità. Un'impresa che soddisfa le prescrizioni del presente capo ha diritto a ricevere l'idoneità.
2. Ogni Stato membro designa un'autorità competente ("autorità che rilascia il riconoscimento") che sia indipendente da tutti gli enti di gestione dell'aeroporto per il rilascio del riconoscimento di idoneità a fornire servizi di assistenza a terra.
3. Detta autorità non rilascia riconoscimenti né li mantiene in vigore se non sono soddisfatte le prescrizioni del presente capo.

Articolo 17

Condizioni per il rilascio di un riconoscimento di idoneità

1. Un'impresa ottiene il riconoscimento di idoneità da parte dell'autorità competente di uno Stato membro se:
 - (a) è costituita e registrata in uno Stato membro;
 - (b) la sua struttura societaria è tale da consentire all'autorità che rilascia il riconoscimento di attuare le disposizioni del presente capo;
 - (c) soddisfa le condizioni finanziarie di cui all'articolo 18;
 - (d) è conforme alla prova di onorabilità di cui all'articolo 19;
 - (e) risponde al requisito relativo alla qualifica del personale di cui all'articolo 20;
 - (f) soddisfa i requisiti riguardanti il manuale operativo contemplati dall'articolo 21;
 - (g) soddisfa le condizioni in materia di assicurazione previste dall'articolo 22.
2. Il paragrafo 1, lettere a), c) e d), non si applica agli utenti che effettuano l'autoassistenza e che non forniscono servizi di assistenza a terra ai terzi. Gli utenti che hanno ottenuto un riconoscimento di idoneità per l'autoassistenza non sono autorizzati a fornire l'assistenza ai terzi sulla base di questo riconoscimento.

3. Un'impresa che richieda il riconoscimento o che l'abbia ottenuto sarà tenuta a rispettare le disposizioni nazionali in materia di protezione sociale, tutela dell'ambiente e di sicurezza negli aeroporti di tutti gli Stati membri in cui opera.

Articolo 18

Condizioni finanziarie per il rilascio di un riconoscimento di idoneità

1. Un'impresa che richieda il riconoscimento di idoneità non dovrà essere soggetta a procedure di insolvenza o equivalenti, o fallimentari.
2. L'autorità che rilascia il riconoscimento valuta attentamente se un'impresa che richiede il riconoscimento sia in grado di dimostrare di:
 - (a) poter far fronte in qualsiasi momento ai suoi impegni effettivi e potenziali stabiliti in base a presupposti realistici per un periodo di 24 mesi a decorrere dall'inizio delle operazioni;
 - (b) poter far fronte ai costi fissi e operativi connessi con le operazioni secondo i suoi piani economici e determinati in base a presupposti realistici per un periodo di tre mesi dall'inizio delle operazioni e senza tener conto delle entrate derivanti da dette operazioni.
3. Ai fini della valutazione di cui al paragrafo 1, il richiedente presenta il bilancio certificato degli ultimi due esercizi finanziari.
4. Ai fini della valutazione di cui al paragrafo 2, ciascun richiedente presenta un piano economico riguardante almeno i primi tre anni di attività. Il piano economico deve inoltre indicare i legami finanziari esistenti tra il richiedente e qualsiasi altra attività commerciale cui esso partecipi, sia direttamente che attraverso imprese associate. Il richiedente deve inoltre fornire tutte le informazioni pertinenti, in particolare i seguenti dati:
 - (a) un bilancio programmatico, compreso il conto profitti e perdite dei tre anni a venire;
 - (b) proiezioni concernenti le relazioni sui movimenti di cassa e piani di liquidità per i primi tre anni d'esercizio;
 - (c) informazioni dettagliate sul finanziamento dell'acquisto/leasing di attrezzature; in caso di leasing, i termini e le condizioni di ciascun contratto, ove pertinente.

Articolo 19

Prova di onorabilità

1. Un'impresa che richieda il riconoscimento di idoneità dovrà fornire una prova di pagamento delle imposte e dei contributi previdenziali versati nell'ultimo anno agli Stati membri in cui svolge un'attività o, nel caso in cui non svolga alcuna attività nell'Unione, al suo paese di origine.

2. L'impresa deve inoltre attestare che le persone che gestiscono l'attività dell'impresa effettivamente e in modo continuato abbiano presentato prove relative alla moralità o all'assenza di dichiarazioni di fallimento. L'autorità che rilascia il riconoscimento di idoneità accetta come prova sufficiente, per i cittadini degli Stati membri, la presentazione di documenti prodotti dalle autorità competenti dello Stato membro in cui l'impresa ha sede ed è registrata o dello Stato membro in cui la persona fisica ha la residenza permanente, e dai quali risulti che i requisiti sono soddisfatti.
3. Qualora lo Stato membro in cui l'impresa ha sede ed è registrata o lo Stato membro in cui la persona fisica ha la residenza permanente non fornisca i documenti di cui al paragrafo 2, tali documenti sono sostituiti da una dichiarazione giurata o — negli Stati membri in cui non vige tale pratica — da una dichiarazione solenne resa dalla persona interessata dinanzi a un'autorità giudiziaria o amministrativa competente o, eventualmente, un notaio o organo professionale qualificato dello Stato membro in cui l'impresa ha sede ed è registrata o dello Stato membro in cui la persona fisica ha la residenza permanente. Tale autorità, notaio o organo professionale qualificato rilascia un certificato che attesta l'autenticità della dichiarazione giurata o solenne.

Articolo 20
Qualifica del personale

Un'impresa che richieda il riconoscimento di idoneità dovrà dimostrare che i propri dipendenti abbiano le qualifiche, l'esperienza professionale e l'anzianità di servizio necessari allo svolgimento dell'attività per cui chiede l'idoneità.

Articolo 21
Manuale operativo

Un'impresa che richieda il riconoscimento di idoneità dovrà redigere un manuale operativo delle attività pertinenti contenente le seguenti informazioni:

- (a) organigramma, membri dirigenti, descrizione delle responsabilità e dei doveri, affidabilità;
- (b) capacità di operare in sicurezza in un contesto aeroportuale;
- (c) misure riguardanti le attrezzature;
- (d) requisiti relativi alla qualifica del personale, nonché i requisiti di formazione e il programma formativo corrispondenti;
- (e) procedure per la gestione della sicurezza e della qualità;
- (f) procedure di assistenza ordinarie, compreso il coordinamento con gli utenti e gli enti di gestione degli aeroporti, e il coordinamento delle attività e le procedure di assistenza ad hoc per clienti specifici;
- (g) misure di intervento in caso di emergenza;
- (h) procedure di gestione della sicurezza.

Articolo 22
Requisiti assicurativi

1. I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza nell'Unione stipulano una copertura assicurativa per la responsabilità derivante dall'esercizio delle attività di assistenza in relazione ai danni causati sul territorio di uno Stato membro e per i quali sussista un diritto al risarcimento.
2. La Commissione ha la facoltà di indicare con maggiori dettagli i requisiti assicurativi e gli importi minimi per mezzo di un atto delegato ai sensi dell'articolo 42.

Articolo 23
Validità di un riconoscimento di idoneità

1. Il riconoscimento di idoneità è valido per un periodo di cinque anni.
2. Il riconoscimento di idoneità è valido per le categorie e/o sottocategorie indicate nel riconoscimento stesso.
3. Su richiesta dell'autorità competente che rilascia il riconoscimento, il prestatore di servizi di assistenza a terra deve poter sempre dimostrare di soddisfare tutti i requisiti contemplati dal presente capo.
4. L'autorità che rilascia il riconoscimento controlla che siano rispettati i requisiti del presente capo. Tuttavia, procede alla verifica della conformità a tali requisiti nelle situazioni indicate in appresso:
 - (a) quando sorge il sospetto di un problema potenziale; o
 - (b) su richiesta di un'autorità che rilascia il riconoscimento di un altro Stato membro; o
 - (c) su richiesta della Commissione.
5. La richiesta del riconoscimento di idoneità deve essere nuovamente presentata se l'impresa che presta i servizi di assistenza a terra:
 - (a) non ha iniziato le attività entro dodici mesi dal rilascio del riconoscimento di idoneità;
 - (b) ha sospeso le attività per oltre dodici mesi.
6. Un'impresa che presta servizi di assistenza a terra notifica all'autorità che rilascia il riconoscimento:
 - (a) preventivamente in caso di modifica sostanziale della portata della loro attività;
 - (b) se è stata avviata una procedura di insolvenza contro l'impresa.

Articolo 24
Revoca del riconoscimento di idoneità

1. L'autorità che rilascia il riconoscimento può in qualsiasi momento revocare il riconoscimento di idoneità se il prestatore di servizi di assistenza a terra o l'utente che effettua l'autoassistenza non soddisfa, per motivi imputabili al suo operato, i criteri stabiliti nel presente capo. Le motivazioni alla base della revoca sono comunicati al prestatore o all'utente interessato e alle autorità che rilasciano il riconoscimento di altri Stati membri.
2. L'autorità che rilascia il riconoscimento revoca il riconoscimento se il prestatore di servizi fornisce deliberatamente e volutamente all'autorità in questione informazioni false che riguardano un punto importante.

Articolo 25
Decisioni sul riconoscimento di idoneità

1. L'autorità che rilascia il riconoscimento decide sulla richiesta quanto prima, e comunque non oltre due mesi dalla data alla quale sono state fornite tutte le informazioni necessarie, tenendo conto di tutti gli elementi di giudizio disponibili. La decisione è comunicata al richiedente e alle autorità che rilasciano il riconoscimento di idoneità di altri Stati membri. Ogni decisione di diniego deve recare l'indicazione dei motivi.
2. Il riconoscimento può essere negato solo se il prestatore di servizi o l'utente che effettua l'autoassistenza non soddisfa, per motivi imputabili al proprio operato, i criteri di cui al presente capo.
3. Le procedure di rilascio e revoca del riconoscimento di idoneità sono rese pubbliche dalle autorità che rilasciano il riconoscimento e che provvedono a informarne la Commissione.

Articolo 26
Reciproco riconoscimento di idoneità

Un riconoscimento di idoneità è rilasciato in uno Stato membro in conformità del presente capo per autorizzare un operatore a fornire servizi di assistenza a terra in tutti gli Stati membri, in qualità di prestatore di servizi di assistenza a terra o utente che effettua l'autoassistenza, ferme restando le condizioni di cui al riconoscimento e fatte salve le restrizioni all'accesso al mercato a norma degli articoli 6 e 14.

Capo V — Obbligo per gli enti di gestione dell'aeroporto e delle infrastrutture centralizzate

Articolo 27

Accesso alle infrastrutture centralizzate e agli impianti

1. Il presente articolo si applica solamente agli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci.
2. L'ente di gestione dell'aeroporto pubblica un elenco delle infrastrutture centralizzate presenti in aeroporto.
3. La gestione delle infrastrutture centralizzate può essere riservata all'ente di gestione dell'aeroporto o ad altro ente, che può rendere obbligatorio l'uso di tali infrastrutture per i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza. La gestione di tali infrastrutture è svolta in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio.
4. L'ente di gestione dell'aeroporto, o se del caso l'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'ente di gestione dell'aeroporto, decide di centralizzare le infrastrutture su una base oggettiva e previa consultazione del comitato degli utenti e le imprese che prestano servizi di assistenza a terra in aeroporto. L'ente di gestione dell'aeroporto, o se del caso l'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'ente di gestione dell'aeroporto, assicura che qualsiasi infrastruttura o impianto che rientra nella definizione di "infrastruttura centralizzata" sia designata come tale e che per detta infrastruttura o detto impianto sia osservato quanto disposto dal presente capo.
5. Se il comitato degli utenti dissente dalla decisione presa dall'ente di gestione dell'aeroporto di centralizzare o meno un'infrastruttura o dall'ambito della centralizzazione, può chiedere all'autorità di vigilanza indipendente dello Stato membro interessato di decidere se le infrastrutture di cui trattasi debbano essere centralizzate o meno e in quale misura.
6. Per essere messi nella condizione di svolgere le proprie attività, i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza hanno libero accesso alle infrastrutture aeroportuali, alle infrastrutture centralizzate e agli impianti aeroportuali. L'ente di gestione dell'aeroporto oppure il gestore delle infrastrutture centralizzate o, eventualmente, l'autorità pubblica oppure qualsiasi altro ente che controlla l'ente di gestione dell'aeroporto o, in alternativa, il gestore delle infrastrutture centralizzate, può subordinare tale accesso a delle condizioni che siano pertinenti, obiettive, trasparenti e non discriminatorie.
7. Lo spazio disponibile per l'assistenza a terra nell'aeroporto è ripartito fra i vari prestatori di servizi di assistenza a terra e utenti che effettuano l'autoassistenza, compresi eventuali nuovi operatori, nella misura necessaria all'esercizio dei loro diritti e a consentire una concorrenza effettiva e leale, sulla base di norme e criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

8. Se una decisione riguardante l'ambito delle infrastrutture centralizzate è portata dinanzi all'autorità di vigilanza indipendente in linea con il paragrafo 5 del presente articolo, si applica la procedura prevista dall'articolo 6 della direttiva 2009/12/CE.

Articolo 28

Corrispettivi per le infrastrutture centralizzate e gli impianti

1. Il presente articolo si applica solamente agli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci.
2. Se l'uso delle infrastrutture centralizzate o degli impianti aeroportuali comporta la riscossione di un corrispettivo economico, l'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, il gestore delle infrastrutture centralizzate garantisce che l'ammontare del corrispettivo venga stabilito sulla base di criteri obiettivi, trasparenti e non discriminatori.
3. L'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, il gestore delle infrastrutture centralizzate ha il diritto di recuperare i costi sostenuti e di realizzare ragionevoli proventi dalle entrate derivanti dalla riscossione dei corrispettivi economici. Il corrispettivo economico viene corrisposto per un servizio reso.
4. Tutti i corrispettivi di cui al paragrafo 1 sono fissati a livello di singolo aeroporto, previa consultazione del comitato degli utenti e delle imprese che prestano servizi di assistenza a terra presso l'aeroporto. L'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, il gestore delle infrastrutture centralizzate, fornisce ogni anno al comitato degli utenti e alle imprese che prestano di servizi di assistenza a terra presso l'aeroporto le informazioni sugli elementi di base per la determinazione dei corrispettivi. Le informazioni contengono almeno quanto segue:
 - (a) un elenco dei vari servizi e infrastrutture forniti dietro corresponsione di un corrispettivo;
 - (b) la metodologia utilizzata per il calcolo dei corrispettivi;
 - (c) la struttura globale dei costi relativamente alle infrastrutture e ai servizi cui sono connessi i corrispettivi;
 - (d) gli introiti dei vari corrispettivi, il costo totale dei servizi erogati e i proventi dalle entrate;
 - (e) eventuali finanziamenti erogati dalle autorità pubbliche delle infrastrutture e dei servizi cui si riferiscono i corrispettivi;
 - (f) i risultati attesi dagli investimenti di rilievo proposti con riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto.
5. L'ente di gestione dell'aeroporto pubblica i livelli dei corrispettivi, compreso un elenco dettagliato dei servizi prestati, dimostrando in questo modo che i corrispettivi riscossi per la fornitura delle infrastrutture centralizzate, dello spazio adibito ai servizi di assistenza a terra e ai servizi essenziali pertinenti sono utilizzati

esclusivamente per recuperare integralmente o parzialmente i relativi costi. Se del caso, il gestore delle infrastrutture centralizzate comunica all'ente di gestione dell'aeroporto i livelli dei corrispettivi, compreso un elenco dettagliato dei servizi prestati.

6. Qualora dissenta da un corrispettivo stabilito dall'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, dal gestore delle infrastrutture centralizzate, il comitato degli utenti può chiedere all'autorità di vigilanza indipendente dello Stato membro interessato di decidere l'ammontare del corrispettivo contestato.
7. Se una decisione riguardante l'ammontare dei corrispettivi è portata dinanzi all'autorità di vigilanza indipendente in linea con il paragrafo 6 del presente articolo, si applica la procedura prevista dall'articolo 6 della direttiva 2009/12/CE.

Articolo 29 *Separazione giuridica*

1. Negli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci, l'ente di gestione dell'aeroporto o l'ente di gestione delle infrastrutture centralizzate costituisce, in caso di fornitura di servizi di assistenza a terra ai terzi, un soggetto giuridico distinto per la fornitura di detti servizi.

In termini di forma giuridica, organizzazione e processo decisionale, tale soggetto è indipendente da qualsiasi ente interessato alla gestione delle infrastrutture aeroportuali in cui l'ente di gestione dell'aeroporto fornisce servizi di assistenza a terra ai terzi, e da qualsiasi ente coinvolto nelle infrastrutture centralizzate dove l'ente di gestione delle infrastrutture centralizzate fornisce detti servizi.

2. Negli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci, i responsabili della gestione delle infrastrutture aeroportuali o della gestione delle infrastrutture centralizzate non possono partecipare direttamente o indirettamente alle strutture societarie dell'ente indipendente che fornisce i servizi di assistenza a terra.
3. Onde evitare che possa ridurre i prezzi praticati per i servizi di assistenza a terra resi ai terzi, il soggetto giuridico che fornisce servizi di assistenza a terra di cui al paragrafo 1 non può ricevere alcuna sovvenzione finanziaria incrociata da attività aeronautiche legate alla gestione di infrastrutture aeroportuali nei casi in cui l'ente di gestione dell'aeroporto fornisca servizi di assistenza a terra, o da attività aeronautiche legate alla gestione di infrastrutture centralizzate nei casi in cui l'ente di gestione dell'infrastruttura centralizzata renda servizi di assistenza a terra.
4. Ai fini del presente articolo, le "attività aeronautiche" di un ente di gestione dell'aeroporto sono le attività che l'ente di gestione dell'aeroporto svolge nel proprio aeroporto, correlate alla fornitura di servizi o infrastrutture per gli utenti, prestatori di servizi nell'ambito delle attività del trasporto aereo, o passeggeri aerei che utilizzano l'aeroporto, come la riscossione dei diritti aeroportuali, l'assegnazione di infrastrutture e impianti, la sicurezza e l'attuazione di misure di sicurezza in

aeroporto. Le attività non aeronautiche comprendono attività immobiliari o qualsiasi attività svolta in un settore diverso dal trasporto aereo.

5. Alla chiusura di ciascun esercizio finanziario, un revisore contabile indipendente dichiara pubblicamente che le suddette sovvenzioni finanziarie incrociate non sono state erogate, previa verifica della situazione economica. Qualora il soggetto giuridico che fornisce servizi di assistenza a terra riceva sovvenzioni finanziarie incrociate derivanti da attività non aeronautiche, l'ente di gestione delle infrastrutture aeroportuali o il gestore delle infrastrutture centralizzate è tenuto a dimostrare la conformità al paragrafo 3.

Capo VI — Coordinamento delle attività e qualità

Articolo 30

Ruolo dell'ente di gestione dell'aeroporto nel coordinamento dei servizi di assistenza a terra

1. L'ente di gestione dell'aeroporto è incaricato dell'adeguato coordinamento delle attività di assistenza a terra nel suo aeroporto. Come coordinatore a terra, l'ente di gestione dell'aeroporto garantisce, in particolare, che le operazioni dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza siano svolte nel rispetto delle norme di comportamento applicabili all'aeroporto di cui all'articolo 31.
2. Inoltre, negli aeroporti che abbiano registrato per almeno tre anni consecutivi un volume di traffico annuale non inferiore a 5 milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci:
 - (a) le operazioni dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza devono essere conformi alle norme minime di qualità, come stabilito nell'articolo 32;
 - (b) l'ente di gestione dell'aeroporto garantisce che le operazioni dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza siano coordinate attraverso un processo decisionale collaborativo e un adeguato piano di emergenza.
3. Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano le norme dell'UE in materia di concorrenza.
4. L'ente di gestione dell'aeroporto trasmette all'organo di valutazione delle prestazioni di Eurocontrol una relazione annuale sull'applicazione delle misure presentate al paragrafo 2. L'organo di valutazione delle prestazioni invia una relazione consolidata alla Commissione.
5. L'ente di gestione dell'aeroporto segnala all'autorità nazionale che rilascia il riconoscimento di idoneità eventuali problemi con i prestatori di servizi di assistenza a terra o gli utenti che effettuano l'autoassistenza nel suo aeroporto.

Articolo 31
Norme di comportamento

1. Ai fini del presente articolo, le "norme di comportamento" comprendono tutte le norme stabilite dall'ente di gestione dell'aeroporto, da un'autorità pubblica o da qualsiasi altro ente che controlla l'aeroporto per il corretto funzionamento dello stesso.
2. L'ente di gestione dell'aeroporto, un'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'aeroporto possono stabilire le norme di comportamento.
3. Le norme di comportamento devono rispettare i seguenti principi:
 - (a) devono essere applicate in modo non discriminatorio ai diversi prestatori e utenti;
 - (b) devono essere in rapporto con l'obiettivo perseguito;
 - (c) non possono portare a una riduzione di fatto dell'accesso al mercato o dell'effettuazione dell'autoassistenza sino a un livello inferiore a quello previsto dal presente regolamento.
4. Lo Stato membro può, eventualmente su proposta dell'ente di gestione dell'aeroporto:
 - (a) vietare a un prestatore di servizi o a un utente di fornire la prestazione o effettuare l'autoassistenza se il prestatore o l'utente non si attengono alle norme di comportamento;
 - (b) imporre in particolare ai prestatori che forniscono servizi di assistenza nell'aeroporto di partecipare in modo equo e non discriminatorio all'adempimento degli obblighi di servizio pubblico contemplati dalle disposizioni legislative o regolamentari nazionali, soprattutto l'obbligo di garantire la permanenza dei servizi.

Articolo 32
Norme minime di qualità

1. Ai fini del presente articolo, per "norme minime di qualità" si intendono i requisiti qualitativi minimi dei servizi di assistenza a terra.
2. Negli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a 5 milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci, l'ente di gestione dell'aeroporto o, in alternativa, l'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'aeroporto stabilisce le norme minime di qualità per le prestazioni di servizi di assistenza a terra.
3. I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza sono tenuti a rispettare le norme minime di qualità. Inoltre, gli utenti e i prestatori di servizi devono attenersi alle norme minime di qualità nell'ambito dei loro rapporti contrattuali.

4. Le norme minime di qualità riguardano in particolare i seguenti campi: prestazioni operative, formazione, informazioni e assistenza ai passeggeri, in particolare ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸ e del regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹, processo decisionale collaborativo, sicurezza, misure di emergenza e ambiente.
5. Le norme minime di qualità devono essere eque, trasparenti, non discriminatorie e non pregiudizievoli alla normativa vigente dell'Unione, fra cui i regolamenti (CE) n. 261/2004 e (CE) n. 1107/2006. Le norme sono coerenti, proporzionate e pertinenti in ordine alla qualità delle operazioni aeroportuali. A questo proposito si tiene debitamente conto della qualità delle procedure che riguardano i controlli doganali, la sicurezza in aeroporto e le immigrazioni.
6. Le norme minime di qualità sono conformi alle specifiche stabilite dalla Commissione. Alla Commissione è conferito il potere di adottare tali specifiche per mezzo di atti delegati ai sensi dell'articolo 42.
7. Prima di stabilire tali norme, l'ente di gestione dell'aeroporto consulta il comitato degli utenti e i prestatori di servizi di assistenza a terra.

Articolo 33

Obblighi di comunicazione in merito alle prestazioni di servizi assistenza a terra

1. Negli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a 5 milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci, i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza informano la Commissione sulle loro prestazioni operative.
2. La Commissione ha la facoltà di adottare specifiche dettagliate riguardo al contenuto e alla divulgazione degli obblighi di comunicazione per mezzo di un atto delegato ai sensi dell'articolo 42.

Articolo 34

Formazione

1. I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza garantiscono che tutti gli addetti alla fornitura di servizi, compreso il personale di gestione e i controllori, prendano regolarmente parte a una formazione specifica e continua per consentire loro di svolgere le mansioni assegnate.
2. Tutti i lavoratori coinvolti nella fornitura di servizi di assistenza a terra partecipano ad almeno due giorni di formazione attinente alle mansioni loro assegnate. Ogni lavoratore segue un corso formativo quando assume un nuovo incarico o quando gli viene assegnata una nuova mansione.

¹⁸ GU L 46 del 17.2.2004, pag. 1.

¹⁹ GU L 204 del 26.7.2006, pag. 1.

3. Ove pertinente, per l'attività di servizi di assistenza a terra in questione, la formazione deve essere incentrata per lo meno sugli argomenti riportati di seguito:
- (a) sicurezza, compreso il controllo della sicurezza, la sicurezza delle operazioni, le attrezzature di sicurezza, e la gestione delle minacce alla sicurezza;
 - (b) merci pericolose;
 - (c) sicurezza dell'area lato volo, compresa la filosofia della sicurezza, norme di sicurezza, rischi, fattori umani, marcature e segnaletica, situazioni di emergenza, prevenzione di danni causati da oggetti estranei, tutela del personale, incidenti, inconvenienti e "quasi incidenti", e vigilanza della sicurezza dell'area lato volo;
 - (d) formazione dei conducenti nell'area lato volo, incluse le responsabilità generali e le procedure (procedure in caso di visibilità ridotta), attrezzature in dotazione sui veicoli, norme applicabili agli aeroporti, e una planimetria delle aree deputate al traffico e alle manovre;
 - (e) funzionamento e gestione delle attrezzature di supporto a terra, compresa la manutenzione e le operazioni;
 - (f) controllo del carico, fra cui peso generale e competenza e conoscenza della stabilità, limiti di carico aereo strutturali, dispositivi delle unità di carico, carico alla rinfusa, scheda di carico, tabelle/grafici di stabilità, relazione delle istruzioni di carico (LIR), messaggi di carico, controllo del carico di merci pericolose;
 - (g) addestramento funzionale per l'assistenza passeggeri, compresa la formazione in materia di ponte di imbarco passeggeri e informazioni e assistenza ai passeggeri in conformità dei regolamenti (CE) n. 261/2004 e (CE) n. 1107/2006;
 - (h) addestramento funzionale per l'assistenza bagagli;
 - (i) formazione per l'assistenza agli aeromobili e al carico;
 - (j) movimento terra aeromobili, comprese le operazioni di movimento a terra degli aeromobili, funzionamento delle apparecchiature, procedure per il collegamento e scollegamento delle apparecchiature agli aeromobili, segnali manuali del movimento a terra degli aeromobili, scali degli aeromobili e di assistenza a terra agli aeromobili in movimento;
 - (k) assistenza merci e posta, compresi divieti e limitazioni sul traffico merci;
 - (l) formazione sul coordinamento delle operazioni di turnaround (arrivo e partenza);
 - (m) ambiente, compreso il controllo degli spandimenti, gestione scarico e smaltimento rifiuti;
 - (n) misure di emergenza e gestione degli eventi contingenti;

- (o) sistemi di comunicazione;
 - (p) esternalizzazione del controllo della qualità.
4. Tutti i prestatori di servizi di assistenza e tutti gli utenti che effettuano l'autoassistenza riferiscono ogni anno all'ente di gestione dell'aeroporto in merito all'adempimento del loro obbligo di formazione.

Articolo 35
Subappalto

1. Fatti salvi i paragrafi 2, 3 e 4, i prestatori di servizi possono impegnarsi in subappalti.
2. Gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza possono subappaltare i servizi di assistenza a terra solo se sono temporaneamente impossibilitati a effettuare l'autoassistenza per cause di forza maggiore.
3. I subappaltatori non possono subappaltare i servizi di assistenza a terra.
4. Un prestatore di servizi di assistenza a terra di cui all'articolo 11, paragrafo 1, non può subappaltare i servizi, a meno che non sia temporaneamente impossibilitato a fornire i servizi in questione per cause di forza maggiore.
5. I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che si avvalgono di uno o più subappaltatori si adoperano affinché i subappaltatori rispettino gli obblighi dei prestatori di servizi di assistenza a terra ai sensi del presente regolamento.
6. Tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza che fanno ricorso a uno o più subappaltatori informano l'ente di gestione dell'aeroporto riguardo al nome e alle attività dei subappaltatori in questione.
7. Nella sua richiesta di autorizzazione a fornire servizi di assistenza a terra nell'ambito della procedura di selezione di cui all'articolo 7, il prestatore di servizi di assistenza a terra indica il numero, le attività e i nomi dei subappaltatori di cui intende avvalersi.

Capo VII — Rapporti internazionali

Articolo 36
Rapporti con paesi terzi

1. Fatti salvi gli impegni internazionali dell'Unione, la Commissione può, conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 43, paragrafo 3, decidere che uno Stato membro o gli Stati membri adottino misure, compresa la sospensione totale o parziale del diritto di accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra nel suo territorio nei confronti dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza di quel paese terzo, al fine di porre rimedio al comportamento discriminatorio del paese terzo interessato, qualora risulti che, in

materia di accesso al mercato dell'assistenza a terra o dell'autoassistenza, un paese terzo:

- (a) non riserva, de jure o de facto, ai prestatori o agli utenti che praticano l'autoassistenza di uno Stato membro un trattamento paragonabile a quello riservato dagli Stati membri ai prestatori o agli utenti che praticano l'autoassistenza, di quel paese terzo nei suoi aeroporti, oppure
 - (b) riserva, de jure o de facto, ai prestatori o agli utenti di uno Stato membro che effettuano l'autoassistenza un trattamento meno favorevole di quello accordato ai propri prestatori di servizi e utenti che effettuano l'autoassistenza; oppure
 - (c) riserva ai prestatori e agli utenti di altri paesi terzi che effettuano l'autoassistenza un trattamento più favorevole di quello riservato ai prestatori o agli utenti di uno Stato membro che effettuano l'autoassistenza.
2. Un prestatore di servizi di assistenza o un utente che effettua l'autoassistenza di un paese terzo è considerato una persona fisica o un soggetto giuridico costituito a norma delle leggi di quel paese terzo e avente la sede sociale, l'amministrazione centrale o il principale centro di attività nel territorio di quel paese terzo.
 3. L'Unione e/o gli Stati membri provvedono affinché, in materia di diritti di accesso ai mercati nei paesi terzi, non vi sia alcuna discriminazione tra gli utenti dell'Unione prestatori di servizi ai terzi e altri prestatori dell'Unione di servizi di assistenza a terra.

Capo VIII — Obblighi di comunicazione e monitoraggio

Articolo 37

Obblighi di comunicazione per gli Stati membri

1. Entro il 1° luglio di ogni anno, gli Stati membri trasmettono alla Commissione l'elenco degli aeroporti sottoposti ad almeno una delle limitazioni sull'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra di cui all'articolo 6, paragrafo 2, o all'articolo 14.
2. Entro il 1° luglio di ogni anno, gli Stati membri forniscono alla Commissione l'elenco dei prestatori di servizi di assistenza e degli utenti che effettuano l'autoassistenza approvati dallo Stato membro ai sensi del capo IV Procedure relative al riconoscimento di idoneità.

Articolo 38

Pubblicazione degli elenchi degli aeroporti

Entro la fine di ogni anno, la Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* le seguenti informazioni:

- (a) elenco degli aeroporti dell'Unione che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a 5 milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci;
- (b) elenco degli aeroporti dell'Unione che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci;
- (c) elenco degli aeroporti dell'Unione aperti al traffico commerciale;
- (d) elenco degli aeroporti soggetti alle limitazioni ai sensi degli articoli 6, paragrafo 2, e 14;
- (e) elenco dei prestatori di servizi di assistenza e degli utenti che effettuano l'autoassistenza approvato ai sensi del capo IV Procedure relative al riconoscimento di idoneità.

Articolo 39

Relazione di valutazione e informazione

1. La Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione del presente regolamento entro e non oltre 5 anni dalla data di applicazione. Tale relazione ne valuta in particolare l'eventuale impatto significativo sulla qualità dei servizi di assistenza a terra, l'occupazione e le condizioni di lavoro. La relazione comprende il seguente insieme di indicatori e criteri per un campione di aeroporti:
 - (a) numero medio di prestatori di servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione, per le 11 categorie di servizi;
 - (b) numero di utenti che effettuano l'autoassistenza in ogni aeroporto dell'Unione, per le 11 categorie di servizi;
 - (c) numero di aeroporti in cui è limitato il numero di prestatori di servizi di assistenza a terra, e la valenza della limitazione o delle limitazioni;
 - (d) numero delle società che hanno ottenuto il riconoscimento di idoneità da uno Stato membro e che operano in un altro Stato membro;
 - (e) parere delle parti interessate sul sistema dei riconoscimenti di idoneità (criteri per il riconoscimento, problemi di attuazione, prezzo, ecc.);
 - (f) numero dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza che operano nell'Unione (totale);
 - (g) sistema dei prezzi e di gestione delle infrastrutture centralizzate in ogni aeroporto;
 - (h) quota di mercato degli enti di gestione degli aeroporti nel settore dell'assistenza a terra in ogni aeroporto, per le 11 categorie di servizi;

- (i) quota di mercato degli utenti che effettuano l'autoassistenza ai terzi in ogni aeroporto, per tutte le categorie di servizi;
 - (j) incidenti di sicurezza che coinvolgono i servizi di assistenza a terra;
 - (k) parere delle parti interessate sulla qualità dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti in termini di competenza del personale, ambiente, sicurezza e coordinamento delle attività (processo decisionale collaborativo, misure di emergenza, formazione in un contesto aeroportuale, subappalto);
 - (l) norme minime di qualità per le imprese che erogano servizi di assistenza a terra;
 - (m) componenti formativi;
 - (n) trasferimento del personale e relativo impatto sulla tutela dei lavoratori;
 - (o) condizioni occupazionali e lavorative nel settore dell'assistenza a terra. .
2. La Commissione e gli Stati membri collaborano nella raccolta delle suddette informazioni ai fini della relazione di cui al paragrafo 1.
3. Sulla base della suddetta relazione la Commissione può decidere di rivedere il presente regolamento se necessario.

Capo IX — Protezione sociale

Articolo 40 Protezione sociale

Fatta salva l'applicazione delle disposizioni del presente regolamento e nel rispetto delle altre disposizioni del diritto dell'Unione, gli Stati membri possono adottare le misure necessarie per garantire la tutela dei diritti dei lavoratori.

Capo X — Ricorso contro decisioni o misure individuali

Articolo 41 Diritti di ricorso

1. Gli Stati membri o, se del caso, gli enti di gestione degli aeroporti provvedono affinché le parti che abbiano un legittimo interesse dispongano di un diritto di ricorso avverso le decisioni o misure individuali adottate a norma degli articoli seguenti: articolo 6, paragrafo 2 (Assistenza ai terzi), articoli 7-10 (Procedura di selezione), articolo 13 (Aeroporti insulari), articoli 23 e 24 (Decisioni sul riconoscimento di idoneità), articolo 27 (Accesso alle infrastrutture centralizzate e agli impianti), articolo 28 (Corrispettivi per le infrastrutture centralizzate e gli impianti), articolo 31 (Norme di comportamento) e articolo 32 (Norme minime di qualità).
2. Il ricorso deve poter essere proposto dinanzi a un'autorità pubblica diversa dall'ente di gestione dell'aeroporto di cui trattasi e, all'occorrenza, indipendente dall'autorità

pubblica che controlla tale ente. Ove specificato nel presente regolamento, il ricorso viene proposto dinanzi all'autorità di vigilanza indipendente.

Capo XI — Disposizioni sull'applicazione e delega di poteri

Articolo 42 Esercizio di delega

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, fatte salve le condizioni di cui al presente articolo.
2. La delega di poteri di cui agli articoli 22, 32 e 33 è conferita per un periodo indeterminato di tempo dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
3. La delega di poteri di cui agli articoli 22, 32 e 33 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. Una decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione medesima. Essa entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o a una data successiva ivi precisata. La decisione di revoca non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. Un atto delegato adottato ai sensi degli articoli 22, 32 e 33 entra in vigore soltanto se il Parlamento europeo o il Consiglio non ha espresso obiezioni entro un periodo di 2 mesi dalla notifica di tale atto al Parlamento europeo e al Consiglio o se, prima della scadenza di tale termine, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione dell'assenza di obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 43 Procedura del comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato, ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Quando si fa riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il parere del comitato debba essere reso mediante procedura scritta, tale procedura viene chiusa senza esito quando, entro il termine per la trasmissione del parere, il presidente del comitato decide in tal senso o su richiesta della maggioranza semplice dei membri del comitato.
3. Quando si fa riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il parere del comitato debba essere reso mediante procedura scritta, tale procedura viene chiusa senza esito quando, entro il termine per la trasmissione del parere, il presidente del comitato decide in tal senso o su richiesta della maggioranza semplice dei membri del comitato.

Capo XII — Disposizioni finali

Articolo 44 Abrogazione

La direttiva 96/67/CE è abrogata con efficacia a decorrere dalla data di applicazione del presente regolamento.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono come riferimenti al presente regolamento.

Articolo 45 Disposizioni transitorie

1. I prestatori selezionati in conformità dell'articolo 11 della direttiva 96/67/CE prima della data di applicazione del presente regolamento continuano a essere autorizzati alle condizioni stabilite nella direttiva 96/67/CE fino allo scadere del periodo di selezione inizialmente previsto.
2. Negli aeroporti in cui sono stati selezionati solo due prestatori per categoria di servizi ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 96/67/CE e in cui un numero minimo di tre fornitori deve essere selezionato ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, del presente regolamento, è organizzata una procedura di selezione ai sensi degli articoli 7-13 del presente regolamento in modo che il terzo prestatore selezionato sia in grado di iniziare le operazioni entro un anno dalla data di applicazione del presente regolamento.
3. I riconoscimenti di idoneità rilasciati ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 96/67/CE continuano a essere validi fino alla loro scadenza, e comunque non oltre i due anni dalla data di applicazione del presente regolamento.
4. Quando ottiene un riconoscimento di idoneità ai sensi del presente regolamento, l'impresa chiede entro due mesi la cancellazione dei riconoscimenti rilasciati ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 96/67/CE. Tuttavia, se un riconoscimento rilasciato ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 96/67/CE scade entro due mesi dal rilascio del nuovo riconoscimento a norma del presente regolamento, l'impresa non ha l'obbligo di chiederne la cancellazione.
5. L'articolo 26 del presente regolamento non si applica ai riconoscimenti di idoneità rilasciati ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 96/67/CE.

Articolo 46 Entrata in vigore e applicazione

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

Il presente regolamento si applica il XX.XX.20XX [18 mesi dalla data di adozione].

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

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO

ELENCO DEI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA

1. L'assistenza amministrativa a terra e la supervisione comprende:
 - 1.1. i servizi di rappresentanza e di collegamento con le autorità locali o con altri soggetti, le spese effettuate per conto dell'utente e la fornitura di locali ai suoi rappresentanti,
 - 1.2. il controllo del caricamento, dei messaggi e delle telecomunicazioni,
 - 1.3. il trattamento, il magazzinaggio, la manutenzione e l'amministrazione delle unità di carico,
 - 1.4. gli altri servizi di supervisione prima, durante e dopo il volo, nonché gli altri servizi amministrativi richiesti dall'utente.
2. L'assistenza passeggeri comprende qualsiasi forma di assistenza ai passeggeri in partenza, in arrivo, in transito o in coincidenza, in particolare il controllo dei biglietti, dei documenti di viaggio, le registrazioni dei bagagli e il trasporto di questi ultimi fino ai sistemi di smistamento.
3. L'assistenza bagagli comprende il trattamento dei bagagli nel locale di smistamento, lo smistamento degli stessi, la loro preparazione in vista della partenza, il loro caricamento e scaricamento rispettivamente su e dai sistemi trasportatori da e per l'aereo nonché il trasporto dei bagagli dal locale di smistamento alla sala di distribuzione.
4. L'assistenza merci e posta comprende:
 - 4.1. per le merci: esportate, importate o in transito, la movimentazione fisica delle merci, il trattamento dei relativi documenti, le formalità doganali e tutte le misure conservative convenute tra le parti o richieste dalle circostanze,
 - 4.2. per la posta: in arrivo e in partenza, il trattamento fisico della corrispondenza, il trattamento dei relativi documenti e tutte le misure conservative convenute tra le parti o richieste dalle circostanze.
5. L'assistenza operazioni in pista comprende:
 - 5.1. la guida dell'aereo all'arrivo e alla partenza (*),
 - 5.2. l'assistenza al parcheggio dell'aereo e la fornitura di mezzi appropriati (*),
 - 5.3. l'organizzazione delle comunicazioni tra l'aeromobile e il prestatore dei servizi lato pista (*),
 - 5.4. il caricamento e lo scaricamento dell'aereo, compresa la fornitura e la messa in opera dei mezzi necessari, nonché il trasporto dell'equipaggio e dei passeggeri tra l'aereo e l'aerostazione e il trasporto dei bagagli tra l'aeromobile e l'aerostazione,
 - 5.5. l'assistenza all'avviamento dell'aereo e la fornitura di mezzi appropriati,

- 5.6. lo spostamento dell'aereo alla partenza e all'arrivo, la fornitura e la messa in opera dei mezzi necessari,
- 5.7. il trasporto, il caricamento sull'aereo dei cibi e delle bevande e il relativo scaricamento.
6. L'assistenza pulizia e servizi di scalo comprende:
 - 6.1. la pulizia esterna e interna dell'aereo, il servizio dei gabinetti e dell'acqua,
 - 6.2. la climatizzazione e il riscaldamento della cabina, la rimozione della neve e del ghiaccio, lo sbrinamento dell'aereo,
 - 6.3. la sistemazione della cabina mediante attrezzature di cabina, il magazzinaggio di queste attrezzature.
7. L'assistenza carburante e olio comprende:
 - 7.1. l'organizzazione e l'esecuzione del rifornimento e del recupero del carburante, compreso il magazzinaggio, anche se in prossimità dell'aeroporto, il controllo della qualità e della quantità delle forniture,
 - 7.2. il rifornimento di olio e di altre sostanze liquide.
8. L'assistenza manutenzione dell'aereo comprende:
 - 8.1. le operazioni ordinarie effettuate prima del volo,
 - 8.2. le operazioni particolari richieste dall'utente,
 - 8.3. la fornitura e la gestione del materiale necessario per la manutenzione e dei pezzi di ricambio,
 - 8.4. la richiesta o prenotazione di un'area di parcheggio e/o di un hangar per effettuare la manutenzione.
9. L'assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi comprende:
 - 9.1. la preparazione del volo nell'aeroporto di partenza o altrove,
 - 9.2. l'assistenza in volo, compreso all'occorrenza, il cambio d'itinerario in volo,
 - 9.3. i servizi dopo il volo,
 - 9.4. la gestione degli equipaggi.
10. L'assistenza trasporto a terra comprende:
 - 10.1. l'organizzazione e l'effettuazione del trasporto dei passeggeri, dell'equipaggio, dei bagagli, delle merci e della posta tra diverse aerostazioni dello stesso aeroporto, ma escluso il trasporto tra l'aereo e qualsiasi altro punto all'interno del perimetro dello stesso aeroporto,

- 10.2. qualsiasi trasporto speciale richiesto dall'utente.
- 11. L'assistenza ristorazione («catering») comprende:
 - 11.1. il collegamento con i fornitori e la gestione amministrativa,
 - 11.2. il magazzinaggio dei cibi, delle bevande e degli accessori necessari alla loro preparazione,
 - 11.3. la pulizia degli accessori,
 - 11.4. la preparazione e la fornitura del materiale e delle provviste di cibi e bevande.