



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Commissione per l'occupazione e gli affari sociali

2011/0397(COD)

5.6.2012

PROGETTO DI PARERE

della commissione per l'occupazione e gli affari sociali

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla 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
(COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD))

Relatore per parere (*): Thomas Mann

(*): Procedura con le commissioni associate – articolo 50 del regolamento

PA_Legam

BREVE MOTIVAZIONE

Il 31 maggio 2012 la commissione EMPL ha organizzato un'audizione sui servizi di assistenza a terra alla quale hanno partecipato rappresentanti dei sindacati, degli operatori aeroportuali, delle compagnie aeree e della Commissione europea. Il presente parere tiene conto di quanto emerso in tale sede.

I servizi di assistenza a terra, che sono determinanti per il regolare svolgimento delle operazioni aeree, comprendono le undici 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 e (11) assistenza ristorazione (catering). Per quanto riguarda le categorie 3, 4, 5 e 7 l'accesso al mercato può essere attualmente soggetto a limitazioni.

Rilevanza dei servizi di assistenza a terra

Secondo i dati della Commissione, il volume d'affari dei servizi di assistenza a terra ammonta a livello mondiale a circa 50 miliardi di EUR¹. Si stima che il settore offra lavoro ad almeno 60 000 persone in Europa².

La liberalizzazione del 1996 e le sue conseguenze

Il relatore per parere ha redatto nel 1996 e nel 2008 pareri sui servizi di assistenza a terra. Nel 1996 Parlamento europeo e Consiglio hanno adottato la direttiva 96/97/CE, che perseguiva l'obiettivo di aprire il mercato dei servizi di assistenza a terra e di consentire una maggiore concorrenza. Lo studio Ecorys più volte citato dalla Commissione giunge alla conclusione che la prima liberalizzazione del mercato ha precarizzato il lavoro e determinato un aumento dei contratti di breve durata³. Inoltre, metà delle organizzazioni sindacali dell'UE ha sottolineato che l'evoluzione delle retribuzioni nel settore dei servizi di assistenza a terra è inferiore al tasso di inflazione e all'aumento medio delle retribuzioni⁴. Le spese per il personale rappresentano circa il 75% dei costi operativi del settore. In base ai dati della Commissione, i costi per le compagnie aeree sono notevolmente diminuiti⁵. Essa calcola che per le compagnie aeree tali costi rappresentino il 5-12% dei costi di gestione⁶.

I progetti di liberalizzazione del 2012 per ridurre i ritardi

Il 1° dicembre 2011 la Commissione ha presentato la proposta di regolamento in esame sui servizi di assistenza a terra, che dovrebbe sostituire la direttiva 96/97/CE. Il regolamento si propone di ridurre i ritardi e di migliorare la qualità dei servizi offerti ai passeggeri. Per raggiungere tale obiettivo la Commissione intende liberalizzare ulteriormente il mercato dei servizi di assistenza a terra, prevedendo nella fattispecie il rilascio del riconoscimento di

¹ Proposta di regolamento COM(2011) 824, relazione, pag. 2.

² Proposta di regolamento COM(2011) 824, relazione, pag. 2.

³ Studio Ecorys del 21 dicembre 2007: *Social developments in the EU air transport: A study of developments in employment, wages and working conditions in the period of 1997 - 2007*, pag. 56.

⁴ Studio Ecorys del 21 dicembre 2007: *Social developments in the EU air transport: A study of developments in employment, wages and working conditions in the period of 1997 - 2007*, pag. 56.

⁵ Relazione della Commissione sui servizi di assistenza a terra del 24 gennaio 2007.

⁶ Proposta di regolamento COM(2011) 824, relazione, pag. 2.

idoneità quanto meno a un'ulteriore, terza impresa indipendente che eroga servizi di assistenza a terra.

I servizi di assistenza a terra non sono una delle cause principali dei ritardi

Il relatore per parere contesta con veemenza le stime della Commissione, secondo cui tre quarti dei ritardi sono imputabili ai servizi di assistenza a terra. Quanto meno per gli scali tedeschi, egli dispone di informazioni attendibili dalle quali risulta che i servizi di assistenza a terra sono responsabili dei ritardi solo in una percentuale davvero minima, in parte insignificante, che oscilla tra lo 0,6% e il 4%.

Nella sua risposta a un'interrogazione del relatore per parere, il Commissario europeo ai trasporti, Siim Kallas, ha precisato che la Commissione non dispone, né a livello di Unione né a livello degli Stati membri, di dati relativi ai ritardi riconducibili specificamente ai servizi di assistenza a terra. Alla luce di tutto ciò, il relatore per parere deplora il fatto che la Commissione abbia scelto il quadro giuridico del regolamento per formulare le proprie proposte, poiché tale scelta priva, a suo giudizio, gli Stati membri dei necessari margini di manovra.

Rifiuto della liberalizzazione

Il relatore per parere bocchia categoricamente qualsiasi ulteriore liberalizzazione. Il mercato dei servizi di assistenza a terra ha già raggiunto un elevato livello di produttività. L'ottimizzazione dei processi è stata in gran parte completata. Vari prestatori di servizi realizzano già oggi utili modesti.

In queste condizioni, il rilascio dell'idoneità a nuovi prestatori di servizi determinerebbe un aumento della pressione sui prezzi, che verrebbe scaricata direttamente sui lavoratori, attraverso la riduzione dei costi del personale. I risultati dell'ultima liberalizzazione mostrano che occorre evitare tutto ciò. Non è accettabile che le retribuzioni nel settore dei servizi di assistenza a terra diminuiscano ulteriormente e che altri contratti di lavoro stabili vengano trasformati in contratti a tempo determinato. I lavoratori dei servizi di assistenza a terra sono responsabili della sicurezza del traffico aereo, del rispetto della sicurezza sotto il profilo tecnico, ma anche della prevenzione dei rischi terroristici.

Aumentare la pressione sociale sui lavoratori del settore e costringerli in una situazione di precarietà è contrario agli interessi della sicurezza della popolazione. Non è con il dumping sociale che si raggiunge l'obiettivo del miglioramento della qualità. Sono a rischio gli standard attuali, la regolarità delle operazioni e la forte motivazione dei lavoratori.

Garanzie in materia di riassunzione

La Commissione ha previsto all'articolo 12 che i dipendenti dei servizi di assistenza a terra *possano* beneficiare di tutele e di garanzie di riassunzione. In questo modo si intendono mitigare gli effetti di un'ulteriore liberalizzazione. Il relatore per parere accoglie con favore questa impostazione. Qualora tuttavia, malgrado le forti resistenze, si dovesse davvero arrivare a una liberalizzazione, è necessario trasformare questa vaga possibilità in un obbligo. Tale obbligo deve prevedere ampie tutele e garantire un livello massimo di qualità e sicurezza. Queste esigenze costituiscono la base degli emendamenti del relatore per parere.

EMENDAMENTI

La commissione per l'occupazione e gli affari sociali invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 17

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(17) **È necessario che il legislatore chiarisca e garantisca senza ambiguità che** in caso di cambiamento del prestatore di servizi di assistenza a terra cui l'accesso è limitato **gli Stati membri impongono l'assunzione del personale**. La discontinuità del personale può avere un effetto negativo sulla qualità dei servizi di assistenza a terra. È pertanto **urgentemente necessario** chiarire, **e se del caso modificare**, 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.

Or. de

Motivazione

Con riferimento alla direttiva 2001/23/CE, la situazione giuridica non è chiara, dal momento che la Corte di giustizia ha ad esempio ritenuto incompatibili con i trattati UE talune disposizioni del diritto tedesco e italiano volte a tutelare i lavoratori dei servizi di assistenza a terra in caso di sostituzione del prestatore del servizio¹. La Commissione dovrebbe fare tutto il possibile affinché siano effettivamente concesse tutele. Qualora si dovesse arrivare a

¹ Nota: cfr. CGCE, sentenza del 14.7.2005 nella causa C-386/03, Commissione contro Repubblica federale di Germania, punti da 26 a 28, e CGCE, sentenza del 9.12.2004 nella causa C-460/02, Commissione contro Repubblica Italiana, punti 31 e 32.

una liberalizzazione, sarebbe perfido da parte dell'UE prospettare quale contropartita ai dipendenti una protezione che in ultima analisi non potrà essere accordata.

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 28

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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 **stabilire che le norme più elevate attualmente vigenti nell'Unione debbano costituire le norme minime per la formazione di tutti i dipendenti del settore dei servizi di assistenza a terra, così da** garantire la qualità delle operazioni in termini di affidabilità, resistenza e sicurezza, e creare condizioni di parità fra gli operatori. **Qualora le autorità competenti di uno Stato membro constatino che le norme minime non sono rispettate, il rilascio dell'idoneità ad altri prestatori di servizi dovrebbe essere sospeso in attesa che si ristabilisca la conformità al livello richiesto. Tale misura è intesa a contribuire alla salvaguardia della sicurezza dei trasporti aerei in Europa.**

Or. de

Motivazione

Il relatore per parere è favorevole alla definizione di norme minime, che dovrebbero essere ispirate ai requisiti di formazione più elevati vigenti nell'UE, così da garantire in tutta Europa servizi di assistenza a terra della massima qualità. Le autorità di vigilanza degli Stati membri devono sorvegliare che ciò avvenga. In caso di violazione delle norme minime, la tutela dei lavoratori deve prevalere su ulteriori liberalizzazioni per continuare a garantire l'attuale livello di sicurezza del traffico aereo in Europa.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 31

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(31) È importante che gli Stati membri **si accertino che venga garantito** un adeguato livello di protezione sociale al personale delle imprese che forniscono servizi di assistenza a terra. **Qualora le autorità competenti di uno Stato membro constatino violazioni o lacune nel livello della protezione, il rilascio dell'idoneità ad altri prestatori di servizi dovrebbe essere sospeso in attesa che venga nuovamente garantito il livello di protezione adeguato. Tale misura è intesa a contribuire alla salvaguardia della sicurezza dei trasporti aerei in Europa.**

Or. de

Motivazione

Il relatore per parere desidera riempire di contenuto l'approccio positivo ma vago della Commissione. La commissione per l'occupazione dovrebbe stabilire concretamente quali sono le istanze deputate a vigilare sul rispetto dei diritti e quali provvedimenti occorre adottare in caso di lacune nella protezione. In quest'ultimo caso, la tutela dei lavoratori deve prevalere su ulteriori liberalizzazioni per continuare a garantire l'attuale livello di sicurezza del traffico aereo in Europa, che rappresenta un bene cui occorre attribuire un peso maggiore rispetto alle considerazioni relative alla concorrenza.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

2. Qualora un prestatore di servizi di assistenza a terra di cui al precedente paragrafo 1 perda la sua autorizzazione a fornire tali servizi *a seguito della procedura di selezione di cui agli articoli 7-10*, **ovvero qualora esso cessi di prestare**

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 Consiglio.

tali servizi a un utente aeroportuale o qualora un utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza decida di non effettuarla più, gli Stati membri esigono che il prestatore o i prestatori ovvero gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza 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 Consiglio. ***L'articolo 4, paragrafo 1, primo comma, seconda frase, della direttiva 2001/23/CE non trova applicazione nelle fattispecie di cui alla prima frase del presente paragrafo. Non è ammesso il licenziamento per motivi economici, tecnici o d'organizzazione.***

Or. de

Motivazione

Le garanzie in materia di riassunzione prospettate dalla Commissione ai lavoratori quale contropartita per le liberalizzazioni devono essere obbligatorie e ampie. In caso contrario la contropartita si trasforma in una beffa. Inoltre, occorre semplificare l'articolo 12 trattando congiuntamente nel paragrafo 2 i tre casi possibili (perdita dell'autorizzazione da parte del prestatore, cessazione della prestazione di servizi di assistenza a terra da parte del prestatore, cessazione della prestazione di servizi di assistenza a terra da parte di un utente che effettua l'autoassistenza). In questo modo l'articolo 12, paragrafo 6, può essere soppresso, e di conseguenza possono essere soppressi i paragrafi 7 e 8 dello stesso articolo.

Emendamento 5

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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. ***I costi del piano sociale per i dipendenti in uscita sono a***

***carico degli utenti aeroportuali in
funzione del loro volume di traffico.***

Or. de

Motivazione

La protezione sociale prospettata dalla Commissione ai lavoratori quale contropartita per le liberalizzazioni deve valere anche per la categoria dei lavoratori in uscita, che dovrebbero essere tutelati da piani sociali. La ripartizione dei costi tra gli utenti aeroportuali creerebbe un incentivo a riassumere nella misura del possibile tutti i dipendenti. Occorre evitare un'elevata fluttuazione del personale nel settore dei servizi di assistenza a terra poiché essa compromette la sicurezza del traffico aereo in Europa.

Emendamento 6

**Proposta di regolamento
Articolo 12 – paragrafo 4**

Testo della Commissione

Emendamento

***4. Gli Stati membri limitano quanto
prescritto al paragrafo 2
proporzionalmente al volume di attività di
fatto trasferito all'altro prestatore.***

soppresso

Or. de

Motivazione

Con l'articolo 12, paragrafo 1, la Commissione si propone di annacquare l'applicazione della direttiva sui trasferimenti di imprese (2001/23/CE) introducendo una clausola di proporzionalità. Le garanzie in materia di riassunzione prospettate dalla Commissione ai lavoratori quale contropartita per le liberalizzazioni devono essere obbligatorie e ampie. In caso contrario la contropartita si trasforma in una beffa. Per questo motivo il relatore per parere intende sopprimere tale clausola.

Emendamento 7

**Proposta di regolamento
Articolo 12 – paragrafo 5**

Testo della Commissione

Emendamento

***5. Qualora uno Stato membro imponga
un requisito di cui al paragrafo 2, i
documenti di gara richiesti per la procedura***

***5. I documenti di gara richiesti per la
procedura di selezione di cui agli articoli 7-
10 contengono un elenco dei lavoratori***

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.

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.

Or. de

Motivazione

Con l'articolo 12, paragrafo 5, la Commissione vuole permettere alle imprese interessate alla riassunzione di prendere visione della tipologia dei contratti dei dipendenti, ma questo solo nel caso in cui ai dipendenti sono riconosciuti i diritti contemplati dalla direttiva sui trasferimenti di imprese. Il relatore per parere è favorevole a una protezione sociale ampia e all'obbligo di riassunzione dei dipendenti. Per questo motivo, in tutte le procedure di selezione relative a servizi soggetti a restrizioni di accesso al mercato si deve applicare il principio della trasparenza.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 6

Testo della Commissione

Emendamento

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 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.

soppresso

Or. de

Motivazione

Occorre semplificare l'articolo 12 trattando congiuntamente nel paragrafo 2 i tre casi possibili (perdita dell'autorizzazione da parte del prestatore, cessazione della prestazione di servizi di assistenza a terra da parte del prestatore, cessazione della prestazione di servizi di assistenza a terra da parte di un utente che effettua l'autoassistenza). In questo modo l'articolo 12, paragrafo 6, può essere soppresso.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 7

Testo della Commissione

Emendamento

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.

soppresso

Or. de

Motivazione

Occorre semplificare l'articolo 12 trattando congiuntamente nel paragrafo 2 i tre casi possibili (perdita dell'autorizzazione da parte del prestatore, cessazione della prestazione di servizi di assistenza a terra da parte del prestatore, cessazione della prestazione di servizi di assistenza a terra da parte di un utente che effettua l'autoassistenza). In questo modo è possibile sopprimere sia il paragrafo 6 che il paragrafo 7 dell'articolo 12, poiché quest'ultimo paragrafo viene automaticamente ripreso dal paragrafo 3 dello stesso articolo.

Emendamento 10

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 8

Testo della Commissione

Emendamento

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

soppresso

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.

Or. de

Motivazione

Occorre semplificare l'articolo 12 trattando congiuntamente nel paragrafo 2 i tre casi possibili (perdita dell'autorizzazione da parte del prestatore, cessazione della prestazione di servizi di assistenza a terra da parte del prestatore, cessazione della prestazione di servizi di assistenza a terra da parte di un utente che effettua l'autoassistenza). In questo modo è possibile sopprimere sia il paragrafo 6 che i paragrafi 7 e 8 dell'articolo 12, poiché questi ultimi vengono automaticamente ripresi dal paragrafo 3 dello stesso articolo.

Emendamento 11

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 9

Testo della Commissione

Emendamento

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.

soppresso

Or. de

Motivazione

Con l'articolo 12, paragrafo 9, la Commissione si propone di annacquare l'applicazione della direttiva sui trasferimenti di imprese (2001/23/CE) introducendo una clausola di proporzionalità. Le garanzie in materia di riassunzione prospettate dalla Commissione ai lavoratori quale contropartita per le liberalizzazioni devono essere obbligatorie e ampie. In caso contrario la contropartita si trasforma in una beffa. Per questo motivo il relatore per parere intende sopprimere tale clausola.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Articolo 20

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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. ***Gli operatori aeroportuali interessati descrivono, in relazione alle varie sedi, le qualifiche, la durata dell'esperienza professionale e l'anzianità di servizio, che devono essere stabilite e controllate dalle autorità competenti degli Stati membri.***

Or. de

Motivazione

Al fine di garantire il livello delle qualifiche, le imprese che presentano domanda alle autorità competenti degli Stati membri per ottenere il riconoscimento di idoneità a prestare servizi di assistenza a terra devono dimostrare che i propri dipendenti soddisfano requisiti elevati. Il relatore per parere accoglie con favore questa iniziativa intesa a garantire la qualità. Tuttavia, egli ritiene che i criteri siano troppo vaghi e che vadano precisati.

Emendamento 13

Proposta di regolamento Articolo 34 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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. ***Le autorità di vigilanza degli Stati membri controllano con mezzi adeguati il rispetto delle norme in materia di formazione.***

Qualora le autorità competenti di uno Stato membro constatino che le norme in materia di formazione sono disattese, il rilascio dell'idoneità ad altri prestatori di servizi viene sospeso in attesa che si ristabilisca la conformità al livello richiesto. Possono essere imposti corsi di aggiornamento a spese dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza interessati.

Or. de

Motivazione

Con l'articolo 34, paragrafo 1, la Commissione intende incoraggiare i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza a organizzare periodicamente corsi di aggiornamento per i propri dipendenti. Il relatore per parere accoglie positivamente l'idea, ma vorrebbe conferirle maggiore concretezza e la formula pertanto quale chiaro obbligo soggetto a verifica.

Emendamento 14

Proposta di regolamento Articolo 34 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

2. Tutti i lavoratori coinvolti nella fornitura di servizi di assistenza a terra partecipano **a una formazione teorica e pratica di base così come a una formazione** attinente alle mansioni loro assegnate **la cui durata minima e le cui caratteristiche specifiche in funzione della localizzazione dello scalo sono stabilite dalle autorità competenti degli Stati membri in collaborazione con gli operatori aeroportuali interessati. L'acquisizione delle competenze e delle conoscenze fornite nella formazione è attestata dal superamento di una prova pratica e di una prova teorica. Il costo della formazione è interamente a carico del datore di lavoro.**

Ogni lavoratore segue un corso formativo

quando assume un nuovo incarico o
quando gli viene assegnata una nuova
mansione.

Or. de

Motivazione

La Commissione utilizza l'articolo 34, paragrafo 2, per imporre ai dipendenti di seguire corsi di formazione. Il relatore per parere intende concretizzare tale obbligo. A suo giudizio è importante che il numero dei giorni di formazione non sia stabilito dall'UE, bensì fissato a livello regionale in funzione delle specificità. Le prove sono intese a dimostrare l'acquisizione delle nozioni fornite durante la formazione. Occorre inoltre stabilire chiaramente che il costo della formazione è a carico dei datori di lavoro.

Emendamento 15

Proposta di regolamento

Articolo 34 – paragrafo 3 –alinea

Testo della Commissione

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:

Emendamento

3. I contenuti specifici delle prove e dei corsi di formazione nonché il regolare svolgimento di questi ultimi sono disciplinati mediante l'adozione di disposizioni a livello nazionale. Ove pertinente, per l'attività di servizi di assistenza a terra in questione, la formazione **e le prove devono** essere **incentrate** per lo meno sugli argomenti riportati di seguito:

Or. de

Motivazione

La Commissione definisce all'articolo 34, paragrafo 3, gli argomenti sui quali deve vertere la formazione. Si tratta di un'iniziativa positiva, poiché consente di applicare norme uniformi a livello europeo. Il relatore ritiene inoltre importante che il regolare svolgimento dei corsi di formazione e delle prove siano disciplinati mediante l'adozione di disposizioni a livello nazionale.

Emendamento 16

Proposta di regolamento Articolo 34 – paragrafo 3 – lettera n

Testo della Commissione

(n) misure di emergenza e gestione degli eventi contingenti;

Emendamento

(n) misure di emergenza, ***primo intervento*** e gestione degli eventi contingenti;

Or. de

Emendamento 17

Proposta di regolamento Articolo 34 – paragrafo 3 – lettera p bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(p bis) misure di protezione contro i rischi per la salute legati al profilo professionale dei dipendenti dei servizi di assistenza a terra.

Or. de

Emendamento 18

Proposta di regolamento Articolo 39 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

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**

1. La Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione del presente regolamento entro e non oltre **3 anni** dalla data di applicazione. Tale relazione ne valuta in particolare l'impatto sulla qualità dei servizi di assistenza a terra, l'occupazione e le condizioni di lavoro **e analizza gli** indicatori e **i** criteri **seguenti**:

aeroporti:

Or. de

Emendamento 19

Proposta di regolamento

Articolo 39 – paragrafo 1 – lettera l

Testo della Commissione

(l) norme minime di qualità per le imprese che erogano servizi di assistenza a terra;

Emendamento

(l) norme minime di qualità per le imprese che erogano servizi di assistenza a terra ***in ognuno degli aeroporti dell'Unione per le undici categorie di servizi; analisi del rapporto esistente tra ritardi dovuti ai servizi di assistenza a terra e norme minime di qualità;***

Or. de

Emendamento 20

Proposta di regolamento

Articolo 39 – paragrafo 1 – lettera m

Testo della Commissione

(m) *componenti formativi;*

Emendamento

(m) ***livello di formazione relativamente agli argomenti indicati all'articolo 34, paragrafo 3, lettere da a) a p bis); analisi del rapporto esistente tra ritardi dovuti dai servizi di assistenza a terra e livello di formazione;***

Or. de

Emendamento 21

Proposta di regolamento

Articolo 39 – paragrafo 1 – lettera n

Testo della Commissione

(n) trasferimento del personale e relativo impatto sulla tutela dei lavoratori;

Emendamento

(n) trasferimento del personale e relativo impatto sulla tutela dei lavoratori, ***in***

particolare numero dei dipendenti trasferiti in caso di trasferimento d'impresa, numero dei dipendenti dimessisi volontariamente in caso di trasferimento d'impresa, entità della diminuzione o dell'aumento delle retribuzioni del personale trasferito; numero di cause di diritto del lavoro connesse ai trasferimenti; numero dei dipendenti dimessisi volontariamente che fruiscono delle prestazioni dei sistemi nazionali di previdenza sociale;

Or. de

Emendamento 22

Proposta di regolamento Articolo 39 – paragrafo 1 – lettera o

Testo della Commissione

(o) condizioni occupazionali e lavorative nel settore dell'assistenza a terra.

Emendamento

(o) condizioni occupazionali e lavorative nel settore dell'assistenza a terra, ***in particolare evoluzione delle retribuzioni e dei salari rispetto all'evoluzione dei prezzi dei servizi nonché rispetto all'evoluzione della produttività dell'insieme dei servizi di assistenza a terra dell'aeroporto e dei singoli prestatori di tali servizi.***

Or. de

Motivazione

La relazione dovrebbe essere presentata già dopo tre anni al fine di individuare tempestivamente eventuali ripercussioni negative del regolamento. Limitare la valutazione al solo impatto "significativo" significa concedere un margine d'interpretazione eccessivo. Occorre precisare gli indicatori per illustrare sulla base di dati validi il nesso tra servizi di assistenza a terra e ritardi.

Emendamento 23

Proposta di regolamento Articolo 39 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Sulla base della suddetta relazione la Commissione può decidere di rivedere il presente regolamento se necessario.

Emendamento

3. Sulla base della suddetta relazione **e in stretta cooperazione con il Parlamento europeo**, la Commissione può decidere di rivedere il presente regolamento se necessario.

Or. de

Motivazione

Con l'articolo 39, paragrafo 3, la Commissione tenta di sancire la sua competenza esclusiva sulla necessità di una revisione del regolamento. Il Parlamento europeo deve essere strettamente coinvolto nella decisione.

Emendamento 24

Proposta di regolamento Articolo 40

Testo della Commissione

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.

Emendamento

Gli Stati membri provvedono a che al personale delle imprese che forniscono servizi di assistenza a terra sia garantito un livello adeguato di protezione sociale. Qualora le autorità competenti di uno Stato membro constatino violazioni o lacune nel livello della protezione, il rilascio dell'idoneità ad altri prestatori di servizi viene essere sospeso in attesa che venga nuovamente garantito il livello di protezione adeguato.

Or. de

Motivazione

Il relatore per parere desidera riempire di contenuto l'approccio positivo ma vago della Commissione. La commissione per l'occupazione dovrebbe stabilire concretamente qual è l'istanza deputata a vigilare sul rispetto dei diritti e quali provvedimenti occorre adottare in

caso di lacune nella protezione. In quest'ultimo caso, la tutela dei lavoratori deve prevalere su ulteriori liberalizzazioni per continuare a garantire l'attuale livello di sicurezza del traffico aereo in Europa, che rappresenta un bene maggiore rispetto alle considerazioni relative alla concorrenza.