



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento di seduta

A7-0364/2012

8.11.2012

*****I**

RELAZIONE

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))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Artur Zasada

Relatore per parere (*): Thomas Mann, commissione per l'occupazione e gli affari sociali

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

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto)

Emendamenti a un progetto di atto

Negli emendamenti del Parlamento le modifiche apportate al progetto di atto sono evidenziate in ***corsivo grassetto***. L'evidenziazione in *corsivo chiaro* è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del progetto di atto per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

L'intestazione di un emendamento relativo a un atto esistente che il progetto di atto intende modificare comprende una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo. Le parti riprese da una disposizione di un atto esistente che il Parlamento intende emendare senza che il progetto di atto l'abbia modificata sono evidenziate in **grassetto semplice**. Le eventuali soppressioni sono segnalate con l'indicazione: [...].

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'OCCUPAZIONE E GLI AFFARI SOCIALI(*)..	6
PARERE DELLA COMMISSIONE PER IL MERCATO INTERNO E LA PROTEZIONE DEI CONSUMATORI.....	27
PROCEDURA	55

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

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

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))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2011)0824),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0457/2011),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere motivato inviato dalla Camera dei deputati lussemburghese, nel quadro del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, in cui si dichiara la mancata conformità del progetto di atto legislativo al principio di sussidiarietà,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 28 marzo 2012¹,
 - visto il parere del Comitato delle regioni del 19 luglio 2012²,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e i pareri della commissione per l'occupazione e gli affari sociali e della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori (A7-0364/2012),
1. respinge la proposta della Commissione;
 2. invita la Commissione a ritirare la proposta;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ GU C 181 del 21.6.2012, pag. 173.

² GU C 277 del 13.9.2012, pag. 111.

19.9.2012

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

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

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

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

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 durata¹. 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 retribuzioni². 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 diminuiti³. Essa calcola che per le compagnie aeree tali costi rappresentino il 5-12% dei costi di gestione⁴.

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 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,

¹ 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.

² 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.

³ Relazione della Commissione sui servizi di assistenza a terra del 24 gennaio 2007.

⁴ Proposta di regolamento COM(2011) 824, relazione, pag. 2.

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

Visto 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

vista la sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 14 luglio 2005, causa C-386/03 Commissione contro Germania¹ e causa C-460/02 Commissione contro Repubblica italiana,

¹ [2005], I-6947.

Emendamento 2

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) ***Occorre chiarire e assicurare le modalità per la*** possibilità offerta agli Stati membri di chiedere ***in modo univoco*** 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 ***ha*** un effetto negativo sulla qualità dei servizi di assistenza a terra. È pertanto ***urgente e necessario*** chiarire, ***e se del caso modificare,*** le norme relative ***al trasferimento*** del personale ***tramite un'applicazione pertinente*** della direttiva 2001/23/CE sui trasferimenti di imprese, ***in consultazione con le parti sociali*** permettendo agli Stati membri di assicurare adeguate condizioni di occupazione, ***di sicurezza*** e di lavoro, ***nonché la protezione dei diritti dei lavoratori ed elevati standard occupazionali. Si raccomanda agli Stati membri che in detto contesto non siano consentiti licenziamenti dettati da ragioni economiche, tecniche od organizzative.***

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 17 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(17 bis) Occorre che le disposizioni del presente regolamento assicurino livelli adeguati di sicurezza, cosicché un avvicendamento elevato del personale e un elevato numero di contratti con subcontraenti non comporti rischi riguardanti i requisiti di sicurezza.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 17 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(17 ter) Occorre che il legislatore provveda a che gli Stati membri possano raccomandare il trasferimento del personale in caso di cambiamento del fornitore di un servizio limitato di assistenza a terra

Motivazione

Per consentire agli Stati membri di imporre ai fornitori o utilizzatori di servizi aeroportuali che il trasferimento di personale non incida sulla qualità dei servizi di assistenza a terra o sul livello di competitività.

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 28

Testo della Commissione

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*** 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.

(28) In un settore ad alta intensità di lavoro come quello dell'assistenza a terra, l'aggiornamento, l'istruzione e la formazione continua del personale influiscono notevolmente sulla qualità del servizio ***e sulla sicurezza operativa. Un organo europeo competente, in cooperazione con le competenti autorità degli Stati membri, gli operatori aeroportuali e le parti sociali dovrebbe*** fissare ***ambiziosi*** requisiti minimi per garantire la ***massima*** qualità ***dell'istruzione e della formazione dei dipendenti del settore dell'assistenza a terra. Detti requisiti vanno regolarmente aggiornati e sviluppati al fine di contribuire alla*** qualità delle operazioni in termini di affidabilità, resistenza e sicurezza, e creare condizioni di parità fra gli operatori. ***Fino all'osservanza piena dei requisiti previsti***

nell'aeroporto in questione, l'accreditamento dei prestatori di servizi è sospeso, revocato o rifiutato fino al conseguimento di adeguati requisiti minimi. Per la precisione, la formazione specifica supplementare di un aeroporto dovrebbe avere una durata minima di cinque giorni.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 28 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(28 bis) Al fine di migliorare le condizioni di lavoro degli addetti ai bagagli occorre ridurre ulteriormente il peso massimo consentito dei bagagli, specialmente quando il trattamento è eseguito manualmente. In caso di trattamento manuale dei bagagli il peso dei singoli bagagli dovrebbe essere indicato chiaramente con un sistema di marcatura inteso a separare i bagagli in categorie di peso diverse.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 31

Testo della Commissione

Emendamento

(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.

(31) È importante che gli Stati membri **garantiscono che il personale delle imprese che forniscono servizi di assistenza a terra possa fruire di un adeguato livello di protezione sociale nonché di condizioni dignitose di lavoro, anche in caso di subappalto e nel contesto di contratti di servizio. Qualora le autorità competenti di uno Stato membro constatino violazioni o lacune nel livello della protezione, l'accreditamento dei**

prestatori di servizi in questione può essere sospeso, revocato o rifiutato in attesa che venga nuovamente garantito il livello di protezione adeguato.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 31 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(31 bis) Dato che le attività, ad esempio, di assistenza bagagli comportano il rischio di logorare precocemente gli addetti nel corso della propria vita lavorativa, il presente regolamento offre agli Stati membri la possibilità di introdurre normative nazionali atte a migliorare le condizioni di lavoro.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Articolo 12 – titolo

Testo della Commissione

Emendamento

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

Mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimento del personale

Emendamento 10

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

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

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. *Nel*

prestatori, ai sensi degli articoli 6 e 14.

contesto del presente regolamento gli Stati membri valutano nei dettagli se una restrizione della concorrenza sia consigliata per ulteriori settori.

Emendamento 11

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 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.

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 il prestatore di servizi cessi di prestare 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.**

Emendamento 12

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Tali diritti includono l'applicazione di accordi collettivi di validità generale o convenzionale in un comparto economico, sulla base delle consuetudini negli Stati

membri.

Emendamento 13

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, ***compresi gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza***, addetti alla fornitura di servizi ***di assistenza a terra che*** il prestatore precedente ***decide di cessare*** e che accettano spontaneamente di essere assunti dal nuovo ***prestatore(i) o dal nuovo utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza***. ***I costi del piano sociale per i dipendenti in uscita sono a carico degli utenti aeroportuali in funzione del loro volume di traffico.***

Emendamento 14

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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

Emendamento

soppresso

Motivazione

Con l'articolo 12, paragrafo 4, la Commissione si propone di attenuare 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 15

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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.

Emendamento

5. 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. *I rappresentanti del personale e dei sindacati hanno accesso a tali documenti.*

Emendamento 16

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 6

Testo della Commissione

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.

Emendamento

soppresso

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 17

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***

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 18

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 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. ***soppresso***

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 19

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

Motivazione

Con l'articolo 12, paragrafo 9, la Commissione si propone di attenuare 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 20

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

10 bis. Gli Stati membri garantiscono di evitare il dumping salariale, non solo per quanto concerne i dipendenti a tempo indeterminato nel settore dei servizi di assistenza a terra, ma anche in caso di trasferimento del personale, al fine di garantire un adeguato livello di protezione sociale e di migliorare la

qualità dei servizi di assistenza a terra.

Emendamento 21

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 10 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

10 ter. Le autorità competenti degli Stati membri provvedono a che sia previsto un adeguato livello di protezione sociale per il personale addetto alla fornitura di tali servizi.

Emendamento 22

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 10 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

10 quater. Per ammortizzare eventuali effetti negativi della liberalizzazione nel settore dell'assistenza a terra, le autorità di gestione dell'aeroporto definiscono e impongono norme minime di qualità per le prestazioni di servizi, al fine di garantire la sicurezza, l'affidabilità e l'efficienza delle operazioni.

Emendamento 23

Proposta di regolamento

Articolo 20

Testo della Commissione

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.

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 **o ha chiesto** l'idoneità. **Le autorità competenti degli**

Stati membri, in cooperazione l'operatore aeroportuale e le parti sociali interessate, fissano e motivano per ogni aeroporto i singoli requisiti concernenti le qualifiche, l'esperienza professionale e l'anzianità di servizio. Le competenti autorità degli Stati membri ne controllano l'applicazione. Inoltre, a livello dell'UE, l'organo europeo competente, le autorità competenti degli Stati membri, gli operatori aeroportuali e le parti sociali stabiliscono norme generali per la formazione del personale addetto ai servizi di assistenza a terra. Qualora siano elaborate norme minime vincolanti europee in materia di istruzione e formazione, gli Stati membri le applicano e controllano al fine di garantire in tutta l'UE il livello di sicurezza più elevato possibile.

Emendamento 24

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 **specificata** 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 **professionale** e continua, **armonizzata a livello europeo**, per consentire loro di svolgere le mansioni assegnate **nonché di prevenire gli incidenti e gli infortuni. Un organo europeo competente, in cooperazione con le competenti autorità degli Stati membri, gli operatori aeroportuali e le parti sociali dovrebbero fissare ambiziosi requisiti minimi vincolanti per garantire la massima qualità dell'istruzione e della formazione dei dipendenti del settore dell'assistenza a terra. Detti requisiti sono regolarmente aggiornati e sviluppati al fine di**

contribuire alla qualità delle operazioni in termini di affidabilità, resistenza e sicurezza, e creare condizioni di parità fra gli operatori. Le autorità competenti degli Stati membri controllano con strumenti idonei che siano rispettate le norme in materia di istruzione e formazione. Fino all'osservanza dei requisiti previsti nell'aeroporto in questione, l'accREDITAMENTO dei prestatori di servizi è sospeso, revocato o rifiutato. La procedura punta a salvaguardare la sicurezza del trasporto aereo in Europa. Possono essere imposti corsi di formazione continua a spese dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza interessati.

Emendamento 25

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 **regolarmente a una formazione teorica e pratica di base così come a una formazione** attinente alle mansioni loro assegnate. **Le competenti autorità degli Stati membri, in cooperazione con gli operatori aeroportuali e le parti sociali interessate, stabiliscono i dettagli della formazione specifica supplementare per aeroporto, la relativa frequenza e la durata minima. L'acquisizione delle competenze e delle conoscenze fornite 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 **prima di assumere** un nuovo incarico **o cominciare** una nuova mansione assegnatagli.

Emendamento 26

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 armonizzati a livello europeo e sono disciplinati e monitorati dalle competenti autorità degli Stati membri. Ove pertinente, per l'attività dei servizi di assistenza a terra in questione, la formazione e le prove devono essere incentrati per lo meno sugli argomenti riportati di seguito:

Emendamento 27

Proposta di regolamento Articolo 34 – paragrafo 3 – lettera g

Testo della Commissione

(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;

Emendamento

(g) addestramento funzionale per l'assistenza passeggeri, **con particolare attenzione per i passeggeri con esigenze specifiche, segnatamente le persone a mobilità ridotta o disabili**, 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;

Emendamento 28

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;

Emendamento 29

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.

Emendamento 30

Proposta di regolamento

Articolo 39 – paragrafo 1 – alinea

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 aeroporti:***

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 ***nonché*** l'occupazione e le condizioni di lavoro. La relazione ***analizza gli*** indicatori e ***i*** criteri ***seguenti:***

Emendamento 31

Proposta di regolamento

Articolo 39 – paragrafo 1 – lettera l

Testo della Commissione

Emendamento

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

(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;***

Emendamento 32

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;

Emendamento 33

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 il numero dei dipendenti trasferiti in caso di cambiamento del prestatore di servizi di assistenza a terra; il numero dei dipendenti dimessisi volontariamente in caso di cambiamento dei prestatori di servizi di assistenza a terra; l'evoluzione delle retribuzioni nel caso dei lavoratori trasferiti e il numero di cause legate a diritti del lavoro avviate nel contesto dei trasferimenti;

Emendamento 34

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.

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 35

Proposta di regolamento

Articolo 39 – punto 1 – lettera o bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(o bis) rapporto esistente tra ritardi dovuti ai servizi di assistenza a terra e insufficienti norme di qualità.

Emendamento 36

Proposta di regolamento

Articolo 39 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

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

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.

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 37
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 garantiscono giuridicamente che il personale delle imprese che forniscono a terzi servizi di assistenza a terra o servizi di autoassistenza possa fruire di un adeguato livello di protezione sociale nonché di condizioni dignitose di lavoro, anche in caso di subappalto e nel contesto di contratti di servizio. Qualora le competenti autorità degli Stati membri ritengano che i requisiti previsti nell'aeroporto in questione non siano osservati, l'accreditamento dei prestatori di servizi o di servizi di autoassistenza è sospeso, revocato o rifiutato fino al conseguimento di adeguati requisiti minimi.

PROCEDURA

Titolo	Servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'UE e abrogazione della direttiva 96/67/CE del Consiglio			
Riferimenti	COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD)			
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 15.12.2011			
Parere espresso da Annuncio in Aula	EMPL 15.12.2011			
Commissione(i) associata(e) Annuncio in Aula	24.5.2012			
Relatore per parere Nomina	Thomas Mann 27.10.2011			
Esame in commissione	31.5.2012	21.6.2012	6.9.2012	17.9.2012
Approvazione	18.9.2012			
Esito della votazione finale	+: -: 0:	36 4 1		
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Regina Bastos, Edit Bauer, Heinz K. Becker, Pervenche Berès, Vilija Blinkevičiūtė, Philippe Boulland, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Derek Roland Clark, Marije Cornelissen, Emer Costello, Andrea Cozzolino, Frédéric Daerden, Sari Essayah, Thomas Händel, Marian Harkin, Nadja Hirsch, Stephen Hughes, Danuta Jazłowiecka, Ádám Kósa, Jean Lambert, Veronica Lope Fontagné, Olle Ludvigsson, Thomas Mann, Elisabeth Morin-Chartier, Csaba Óry, Siiri Oviir, Licia Ronzulli, Elisabeth Schroedter, Jutta Steinruck, Traian Ungureanu, Inês Cristina Zuber			
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Kinga Göncz, Tunne Kelam, Jan Kozłowski, Svetoslav Hristov Malinov, Anthea McIntyre, Antigoni Papadopoulou, Birgit Sippel, Csaba Sógor			
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Cornelia Ernst			

23.8.2012

PARERE DELLA COMMISSIONE PER IL MERCATO INTERNO E LA PROTEZIONE DEI CONSUMATORI

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: Ildikó Gáll-Pelcz

BREVE MOTIVAZIONE

Il 1° dicembre 2011 la Commissione europea ha pubblicato la sua proposta di regolamento relativo ai servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione.

Il settore dell'assistenza a terra attendeva da tempo la proposta della Commissione che dovrebbe rafforzare l'efficienza e la qualità complessiva dei servizi di assistenza a terra attraverso un'ulteriore apertura del mercato. Benché tale proposta costituisca un miglioramento significativo nell'attuale quadro legislativo, devono ancora essere affrontate alcune questioni importanti al fine di assicurare un'apertura efficiente del mercato, basata sulla coerenza, sulla trasparenza e su un migliore servizio per gli utenti aeroportuali e quindi per i passeggeri.

Ampliare la scelta di soluzioni per i servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'UE

Nella sua proposta, la Commissione aumenta l'obbligo di un numero minimo di prestatori terzi autorizzati a fornire determinati servizi essenziali di assistenza a terra (assistenza bagagli, operazioni in pista, carburante e olio, merci e posta) da due a tre nei grandi aeroporti aventi un traffico annuale superiore a 5 milioni di movimenti passeggeri nonché stabilisce la possibilità per ogni compagnia aerea di effettuare l'autoassistenza, il che garantirà una scelta più vasta e contribuirà al miglioramento della qualità complessiva dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti europei.

La proposta della Commissione rappresenta un passo importante nella giusta direzione verso l'apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra.

Il relatore sostiene pertanto che, negli aeroporti con un traffico annuale superiore a 5 milioni di movimenti passeggeri, il numero minimo di prestatori debba essere tre. Per questa categoria

di aeroporti, il relatore non vede la necessità di introdurre ulteriori limitazioni di accesso per i prestatori di servizi di assistenza a terra, come proposto dalla Commissione all'articolo 14 per gli aeroporti con vincoli specifici.

Il relatore accoglie con favore l'introduzione di un reciproco riconoscimento delle idoneità di altri Stati membri, un principio fondamentale per la libera circolazione e quindi per il mercato interno. In generale, la procedura per il rilascio di un riconoscimento di idoneità deve essere trasparente, non discriminatoria e non può comportare una riduzione di fatto dell'accesso al mercato e della pratica dell'autoassistenza a un livello inferiore a quello previsto dal presente regolamento.

Una liberalizzazione equilibrata del mercato UE dei servizi di assistenza a terra

L'apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra dovrebbe essere tuttavia equilibrata. L'assistenza a terra è un'attività competitiva e ad uso intensivo di capitale, con elevati costi fissi in termini di personale e di apparecchiature. Dall'apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra, le compagnie aeree sono riuscite a diminuire continuamente i corrispettivi per l'assistenza. Di conseguenza, negli ultimi dieci anni il settore europeo dell'assistenza a terra ha subito una contrazione di margini benché il numero di passeggeri in tutta l'UE sia cresciuto rapidamente.

Un'apertura completa del mercato accentuerebbe la pressione sugli assistenti a terra, che, a loro volta, sarebbero costretti a ridurre i costi del personale. Tale circostanza comporterebbe una pressione al ribasso sui salari, una minore stabilità del posto di lavoro, una minore formazione del personale, nonché un aumento del lavoro a tempo parziale e interinale.

Ulteriori miglioramenti alle gare d'appalto - necessità di una maggiore flessibilità

Il relatore riconosce che la proposta della Commissione introduce miglioramenti alle gare d'appalto attraverso specifiche tecniche più dettagliate in merito alla procedura di selezione e attraverso una proroga a dieci anni della durata massima del periodo di selezione di un prestatore di determinati servizi essenziali di assistenza a terra. Secondo il relatore la durata massima dovrebbe essere garantita per tutti i servizi di assistenza a terra e non limitarsi ai casi delle deroghe di cui all'articolo 14 della proposta.

Al fine di permettere una maggiore flessibilità per i prestatori di servizi e, in particolare, di garantire un migliore accesso alle PMI, il relatore suggerisce di permettere all'ente aggiudicatore di dividere i servizi di assistenza a terra in lotti e di organizzare una gara d'appalto distinta per ogni lotto. Per non compromettere l'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra, è importante preservare la centralità delle gare d'appalto aperte; il relatore propone pertanto l'obbligo per l'ente aggiudicatore, in caso di gara d'appalto dall'esito negativo, di indirne una nuova entro il termine previsto di dodici mesi.

Il relatore sottolinea che una gara d'appalto dall'esito negativo per un periodo limitato, in cui un altro prestatore di servizi ha sospeso le attività prima del periodo previsto, debba essere considerata un monopolio di fatto, il che permette agli Stati membri di regolamentare i prezzi

dei servizi di assistenza a terra, come proposto dalla Commissione, mentre il mercato viene ancora considerato legalmente aperto.

Infrastrutture centralizzate e chiarimenti in merito ai corrispettivi

Al fine di garantire la trasparenza e la pianificazione degli utenti negli aeroporti, è importante assicurare un sistema di tariffazione comune e trasparente per le infrastrutture e gli impianti aeroportuali centralizzati. Il relatore propone inoltre l'obbligo per gli enti di gestione di includere nelle informazioni destinate al comitato degli utenti e alle imprese una previsione sulla situazione negli aeroporti per quanto concerne i corrispettivi per l'assistenza a terra, l'aumento del traffico e gli investimenti infrastrutturali.

Per evitare che vengano presentati ricorsi vessatori semplicemente per rinviare l'applicazione di un onere, sarebbe importante che le autorità aeroportuali potessero recuperare i corrispettivi relativi al periodo di tempo trascorso per l'esame del ricorso. Se una decisione sui livelli dei corrispettivi per l'assistenza a terra è portata dinanzi all'autorità di vigilanza indipendente, come previsto dal paragrafo 6 del presente articolo, essa non entra in vigore sino a che l'autorità indipendente non ha esaminato la questione. Qualora l'autorità di vigilanza indipendente convenga con la decisione presa dall'ente di gestione dell'infrastruttura sui livelli dei corrispettivi per l'assistenza a terra, questi ultimi potrebbero essere recuperati a partire dall'adozione della decisione iniziale.

Coordinamento delle attività

Al fine di rafforzare il ruolo di coordinamento dell'ente di gestione dell'aeroporto, l'operatore aeroportuale ha la facoltà di applicare le norme di condotta. Il relatore sottolinea che l'ente di gestione dell'aeroporto dovrebbe essere responsabile dell'adeguato coordinamento delle attività di assistenza a terra nel suo aeroporto.

Impiego di norme

Il relatore è favorevole all'introduzione di norme minime di qualità per i servizi aeroportuali, che migliorerebbero i servizi stessi e contribuirebbero al funzionamento degli aeroporti. È importante che le norme minime rispettino i requisiti di sicurezza, gli accordi e i sistemi di gestione dell'aeroporto di cui al regolamento (CE) n. 261/2008 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile. Inoltre, il relatore introduce l'obbligo per i prestatori di servizi di assistenza a terra di istituire e attuare un sistema di gestione della sicurezza che sostenga l'applicazione delle norme minime di qualità. L'operatore aeroportuale ha inoltre la facoltà di attuare queste ultime.

Conclusione

Il relatore sottolinea che l'apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra nell'UE dovrebbe essere equilibrata, poiché una piena liberalizzazione potrebbe portare ad un alto livello di instabilità, dovuto al fatto che sempre più assistenti a terra sarebbero costretti ad abbandonare il settore. Le società che offrono servizi di assistenza a terra rappresentano la struttura portante del trasporto aereo e un mercato instabile dei servizi di assistenza causerebbe ripetuti intralci agli aeroporti europei nonché massicci licenziamenti. A lungo

termine, la completa liberalizzazione potrebbe tuttavia portare a un oligopolio a livello europeo da parte delle poche società rimaste del settore. Tale situazione di oligopolio sarebbe contraria agli interessi delle compagnie aeree, dei lavoratori e dei passeggeri ed eserciterebbe un effetto negativo sulla concorrenza, sulla crescita e sull'occupazione.

EMENDAMENTI

La commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori 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 18

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

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 **e dei contratti collettivi rappresentativi** 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.

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 27 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

27 bis) Gli aeroporti devono essere tenuti ad applicare indicatori essenziali di

prestazione che illustrino i risultati dei servizi a terra e favoriscano una maggiore efficienza e, in prospettiva, servizi rapidi e di qualità per i passeggeri.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 27 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

27 ter) Dato che uno degli obiettivi essenziali dei servizi a terra presso gli aeroporti europei è quello di migliorare la qualità dell'assistenza nell'interesse delle compagnie aeree, il presente regolamento deve contribuire in particolare a migliorare la qualità dell'assistenza bagagli.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 29

Testo della Commissione

Emendamento

(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.

29) Il subappalto **può aumentare** 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. ***Nei limiti del campo d'applicazione del presente regolamento, il subappalto non dovrebbe mai comportare un peggioramento delle condizioni di lavoro e della sicurezza.***

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 31 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

31 bis) Poiché i disabili incontrano spesso problemi nell'assistenza relativa alle proprie apparecchiature di ausilio, il presente regolamento è conforme alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 31 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

31 ter) Sebbene i diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo siano disciplinati dal regolamento (CE) n. 1107/2006, il presente regolamento promuove una maggiore convergenza tra i prestatori di assistenza alle persone con disabilità o alle persone con mobilità ridotta, da un lato, e gli addetti alla movimentazione delle apparecchiature di ausilio ai viaggiatori, compresi i dispositivi medici, dall'altro.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. Ciascun aeroporto contemplato provvede a istituire un comitato composto da rappresentanti degli utenti o delle

1. Ciascun aeroporto contemplato provvede a istituire, ***su richiesta degli utenti dell'aeroporto***, un comitato composto da

organizzazioni rappresentative di tali utenti ("comitato degli utenti").

rappresentanti degli utenti o delle organizzazioni rappresentative di tali utenti ("comitato degli utenti").

Motivazione

In alcuni aeroporti, non essendovi gravi problemi o settori di disaccordo, i rappresentanti hanno smesso di frequentare le riunioni dei comitati degli utenti aeroportuali. Pertanto, non dovrebbe esserci l'obbligo di istituire un tale comitato se non ci sono richieste in tal senso da parte degli utenti. Inoltre, per i piccoli aeroporti regionali, l'istituzione e la gestione delle spese del comitato degli utenti può comportare un aggravio dell'onere amministrativo e finanziario.

Emendamento 8

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

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.**

Emendamento

Tuttavia, per ciascuna categoria di servizi, gli Stati membri non possono limitare questo numero a meno di due prestatori, **purché siano scelti sulla base di criteri pertinenti, oggettivi, trasparenti e non discriminatori.**

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, la Commissione europea valuta se vi siano valide ragioni per aumentare a tre il numero di prestatori di servizi di assistenza a terra e, su questa base, formula raccomandazioni destinate alle autorità di vigilanza nazionali, le quali decidono in qualità di enti normativi indipendenti se le specificità europee, nazionali e regionali richiedano un siffatto aumento del numero di prestatori di servizi per ciascuna categoria di servizi di assistenza a terra, purché i prestatori di servizi in questione siano scelti sulla base di criteri

pertinenti, oggettivi, trasparenti e non discriminatori.

Entro due anni dalla data di cui all'articolo 46, secondo comma, la Commissione valuta l'impatto del presente regolamento sul mercato dei servizi di assistenza a terra dell'UE e, in particolare, sui diritti dei lavoratori. La Commissione presenta le sue conclusioni in una relazione destinata al Parlamento europeo e al Consiglio. Ove opportuno, tale relazione è corredata da una proposta legislativa di modifica del presente regolamento.

Emendamento 9

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 4 – alinea

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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.

Emendamento 10

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.**

Emendamento

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, non discriminatoria, **aperta a tutte le parti interessate, in conformità con le disposizioni della direttiva 2004/17/CE in materia di appalti da enti che operano nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali. L'ente appaltante può suddividere questi servizi di assistenza a terra in più lotti e organizzare una procedura di gara per ciascun lotto.**

Emendamento 11

**Proposta di regolamento
Articolo 7 – paragrafo 4**

Testo della Commissione

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.

Emendamento

4. Dopo avere informato la Commissione, **e fatte salve le norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato,** 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.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

6 bis. Se attraverso una gara non si riesce a trovare un numero sufficiente di prestatori ai sensi dell'articolo 6, l'autorità di gara indice una nuova gara entro 12 mesi dalla fine della precedente procedura di gara. L'autorità di gara, previa consultazione del comitato degli utenti aeroportuali, può prolungare tale periodo fino a un massimo di 36 mesi.

Emendamento 13

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 3 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

(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.

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, **capacità di garantire un'assistenza bagagli e una movimentazione di apparecchiature sicure e responsabili** e i tempi massimi di avvicendamento.

Emendamento 14

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 3 – lettera d

Testo della Commissione

Emendamento

(d) adeguatezza delle risorse umane in termini di esperienza dei lavoratori e adeguatezza dei programmi di

d) adeguatezza delle risorse umane in termini di esperienza **e affidabilità** dei lavoratori e adeguatezza dei programmi di

formazione/qualificazione;

formazione/qualificazione;

Emendamento 15

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 3 – lettera g bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

g bis) prestazioni innovative;

Emendamento 16

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 3 – lettera g ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

g ter) applicazione di condizioni eque ai propri dipendenti, in particolare in materia di retribuzione e condizioni di lavoro.

Emendamento 17

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

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.

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. 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.

Emendamento 18

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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. 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.

Emendamento

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 almeno sei mesi prima di lasciare l'aeroporto. Il prestatore è passibile di sanzioni pecuniarie se non informa l'autorità di gara **almeno sei mesi prima**, a meno che il prestatore possa invocare circostanze di forza maggiore.

Emendamento 19

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 5 – comma 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

soppresso

Motivazione

Il proposto regolamento dei prezzi in caso di un temporaneo monopolio 'de facto' non ha alcuna base giuridica perché il mercato è ancora considerato aperto. I prezzi tra un operatore e il suo cliente sono il risultato di un accordo commerciale con informazioni riservate che non possono essere divulgate. Tale regolamento non può essere imposto in un mercato commerciale. Ciò porterebbe ad una distorsione della concorrenza nei confronti di potenziali concorrenti.

Emendamento 20

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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.

Emendamento

5. **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.

Motivazione

L'armonizzazione delle condizioni sociali all'interno del mercato unico è un requisito fondamentale per evitare pratiche discriminatorie. Il mercato dei servizi di assistenza a terra è molto volatile e gli operatori possono cambiare a ogni nuova gara. Questo porta a notevole incertezza per il personale, che può essere soggetto alle regole e alle condizioni sociali del nuovo operatore, o anche estromesso. È quindi indispensabile garantire una maggiore continuità di condizioni di lavoro del personale.

Emendamento 21

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 7

Testo della Commissione

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.

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 **decidono di accettare di** essere assunti dal nuovo prestatore(i) o dal nuovo utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza.

Emendamento 22

Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 1 – alinea

Testo della Commissione

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:

Emendamento

1. Laddove in un aeroporto **gravino** vincoli di spazio o di capacità **tali da rendere** 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:

Emendamento 23

Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione

(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;

Emendamento

soppresso

Emendamento 24

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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.

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. ***Il personale e i rappresentanti sindacali assistono, su richiesta, a dette consultazioni in qualità di osservatori.*** L'ente di gestione dell'aeroporto redige un verbale della riunione che sarà trasmesso alla Commissione su richiesta.

Emendamento 25

Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

1. Nessuna impresa è autorizzata a fornire servizi come prestatore di servizi, ***come subappaltatore*** 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.

Motivazione

Tale requisito è in linea con la dichiarazione comune adottata da tre dei quattro partner sociali (aeroporti, sindacati, gestori indipendenti) ad aprile 2011. È opportuno precisare, tuttavia, che si applica a qualsiasi impresa, compresi i subappaltatori. Inoltre, non vi è nessun motivo per limitare questo requisito solo agli aeroporti più grandi.

Emendamento 26

Proposta di regolamento Articolo 18 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Ai fini della valutazione di cui al paragrafo 1, il richiedente presenta il bilancio certificato degli ultimi due esercizi finanziari.

Emendamento

3. Ai fini della valutazione di cui al paragrafo 1, il richiedente presenta il bilancio certificato degli ultimi due esercizi finanziari. ***L'autorità che rilascia il riconoscimento stabilisce il formato della documentazione da presentare.***

Motivazione

Dato che esistono, soprattutto nel settore del trasporto aereo, modelli di rendiconto dei costi e modelli contabili molto diversi, è opportuno che l'autorità che rilascia il riconoscimento possa stabilire il formato della documentazione da presentare per facilitare la comparabilità.

Emendamento 27

Proposta di regolamento

Articolo 21 – paragrafo 1 – lettera d

Testo della Commissione

(d) requisiti relativi alla qualifica del personale, ***nonché*** i requisiti di formazione e il programma formativo corrispondenti;

Emendamento

d) requisiti relativi alla qualifica del personale, i requisiti di formazione e il programma formativo corrispondenti ***e le procedure per la prevenzione degli incidenti e degli infortuni.***

Emendamento 28

Proposta di regolamento

Articolo 25 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. La procedura per il rilascio di un riconoscimento di idoneità è trasparente, non discriminatoria e non può portare a una riduzione di fatto dell'accesso al mercato o della pratica dell'autoassistenza sino a un livello inferiore a quello previsto dal presente regolamento.

Emendamento 29

Proposta di regolamento Articolo 27 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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.***

Emendamento

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 ***esaminare la motivazione della decisione adottata dall'ente di gestione dell'aeroporto.***

Motivazione

Il regolamento proposto fa riferimento alla direttiva 2009/12/CE concernente i diritti aeroportuali. I requisiti devono essere quindi in linea con i principi e le disposizioni della direttiva. In questo contesto, il ruolo dell'autorità di vigilanza si deve limitare a verificare la motivazione della decisione e stabilirne la validità.

Emendamento 30

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 4 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

e bis) le previsioni riguardanti la situazione dell'aeroporto relativamente ai corrispettivi per l'assistenza a terra, all'evoluzione del traffico e agli investimenti previsti per le infrastrutture;

Emendamento 31

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. Se l'uso delle infrastrutture

aeroportuali, escluse quelle centralizzate, comporta la riscossione di un corrispettivo economico, esso viene stabilito sulla base di criteri obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

Gli Stati membri conservano la facoltà di autorizzare il gestore aeroportuale di una rete aeroportuale, quale definito nella direttiva 2009/12/CE, ad applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente.

Motivazione

Per quanto riguarda la determinazione del corrispettivo, occorre mantenere la distinzione tra, da un lato, i corrispettivi per l'uso delle infrastrutture aeroportuali riscossi dall'autorità aeroportuale ai sensi di norme già stabilite e, dall'altro, i corrispettivi riscossi dal gestore designato delle infrastrutture centralizzate che fornisce servizi in una situazione di monopolio e nel rispetto di requisiti specifici. Questi ultimi corrispettivi dovrebbero essere soggetti ai requisiti della direttiva concernente i diritti aeroportuali (2009/12/CE). Tuttavia, il regolamento proposto va oltre la direttiva istituendo il diritto del gestore di realizzare ragionevoli proventi dalle entrate derivanti dalla riscossione dei corrispettivi economici. Pertanto, è necessario conformare il regolamento alla formulazione della direttiva sui diritti aeroportuali.

Emendamento 32

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 7

Testo della Commissione

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.***

Emendamento

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, ***essa non prende effetto sino a che l'autorità di vigilanza indipendente non abbia esaminato la questione. Qualora l'autorità di vigilanza indipendente concordasse con la decisione presa dall'ente di gestione dell'infrastruttura sui livelli dei corrispettivi per l'assistenza a terra, in tal caso i corrispettivi potrebbero essere recuperati a partire da quando è stata***

presa la decisione iniziale.

Motivazione

Per evitare che vengano presentati ricorsi vessatori semplicemente per rinviare l'applicazione di un onere, sarebbe importante che le autorità aeroportuali potessero recuperare i corrispettivi relativi al periodo di tempo trascorso per l'esame del ricorso.

Emendamento 33

Proposta di regolamento Articolo 30 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 ***che i*** prestatori di servizi di assistenza a terra e ***gli*** utenti che effettuano l'autoassistenza ***rispettino le*** norme di comportamento applicabili all'aeroporto di cui all'articolo 31.

L'ente di gestione ha facoltà di adottare misure per far rispettare le norme di condotta. Tali misure sono trasparenti, proporzionate e non discriminatorie.

Motivazione

Nell'ambito dell'iniziativa "Cielo unico europeo", l'ente di gestione dell'aeroporto è responsabile del coordinamento di tutte le parti interessate nei propri locali. Ciò non comprende, tuttavia, la responsabilità del coordinamento di ogni attività o operazione di assistenza a terra effettuata nei suoi locali. Ad esempio, non è possibile per l'operatore aeroportuale verificare se scale o ponti siano stati installati tempestivamente. Inoltre, l'aeroporto non può interferire nel rapporto contrattuale tra i prestatori di servizi di assistenza a terra e i loro clienti. Tuttavia, misure di applicazione adeguate e proporzionate dovrebbero assicurare il rispetto delle norme di comportamento che tutti devono osservare all'interno del perimetro dell'aeroporto.

Emendamento 34

Proposta di regolamento Articolo 30 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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. ***Occorre nominare come coordinatore a terra un ente indipendente.***

Emendamento 35

Proposta di regolamento Articolo 30 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano le norme dell'UE in materia di concorrenza.

Emendamento 36

Proposta di regolamento Articolo 31 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. L'ente di gestione dell'aeroporto, un'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'aeroporto possono stabilire le norme di comportamento.

Emendamento

2. L'ente di gestione dell'aeroporto, un'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'aeroporto possono stabilire le norme di comportamento ***per garantire il buon funzionamento dell'aeroporto.***

Emendamento 37

Proposta di regolamento Articolo 32 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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. ***Tali norme devono tenere conto ed essere compatibili con le regole di sicurezza, gli accordi e i sistemi di gestione dell'operatore aeroportuale e degli operatori aerei interessati di cui al regolamento (CE) n. 261/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.***

Emendamento 38

Proposta di regolamento Articolo 32 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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. ***L'ente di gestione dell'aeroporto può esigere che i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza istituiscano ed attuino un sistema di gestione della sicurezza commisurato alla dimensione dell'impresa e alla natura e complessità dell'attività, che sia compatibile con i sistemi di gestione dell'operatore aeroportuale e che sia conforme agli altri requisiti di sicurezza stabiliti nel diritto nazionale o dell'Unione.*** Inoltre, gli utenti e i prestatori di servizi devono attenersi alle

norme minime di qualità nell'ambito dei loro rapporti contrattuali.

Motivazione

Le norme minime di qualità sono in linea con la posizione comune adottata da tre dei quattro partner sociali (aeroporti, sindacati, gestori indipendenti) nell'aprile 2011. Tuttavia, il sistema non prevede alcuna soluzione praticabile per garantirne l'applicazione (ad eccezione della sproporzionata revoca dell'approvazione per un prestatore di servizi a terra da parte di uno Stato membro).

Emendamento 39

**Proposta di regolamento
Articolo 32 – paragrafo 3 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Se ciò non garantisce il rispetto delle norme minime di qualità, l'autorità pubblica o qualsiasi altro ente di gestione dell'aeroporto ha la facoltà di adottare misure per far rispettare le norme minime di qualità. Le misure adottate sono trasparenti, proporzionate e non discriminatorie.

Emendamento 40

**Proposta di regolamento
Articolo 32 – paragrafo 3 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

3 ter. Se ciò non garantisce la conformità, l'ente di gestione ha facoltà di adottare misure per far rispettare le norme minime di qualità. Tali misure sono trasparenti, proporzionate e non discriminatorie.

Emendamento 41

**Proposta di regolamento
Articolo 32 bis (nuovo)**

Le norme minime di qualità definite dagli enti di gestione aeroportuali consistono in:

1) norme minime di qualità delle prestazioni operative

a) assistenza ai passeggeri

– tempo massimo di attesa al check-in

b) assistenza bagagli

– tempi massimi di attesa per la riconsegna dei bagagli (fra il primo e l'ultimo bagaglio)

– tempo massimo di attesa per la riconsegna dei bagagli in transito

– assistenza bagagli e movimentazione di apparecchiature eseguite in sicurezza e in maniera responsabile

c) assistenza merci e posta

– tempi massimi di attesa per merci e/o posta

– tempi massimi di attesa per merci e/o posta in transito

d) piano neve

– tempo massimo per lo sbrinamento dell'aereo

– riserve minime di liquidi per lo sbrinamento

e) durata delle operazioni a terra dell'aereo rispetto all'orario programmato (ritardi)

f) assenza di danni causati da oggetti estranei nelle piazzole

2) norme minime di qualità in materia di formazione

– partecipazione a corsi di aggiornamento nel quadro della formazione aeroportuale per quanto concerne le procedure dell'area lato volo, la sicurezza intrinseca ed estrinseca (safety e security), la

gestione delle crisi, la protezione dell'ambiente

3) norme minime di qualità in materia di informazione e assistenza ai passeggeri

a) trasmissione di informazioni in tempo reale da parte dell'aeroporto sui tempi di riconsegna dei bagagli

b) trasmissione di informazioni in tempo reale ai passeggeri interessati da voli in ritardo e cancellati

4) norme minime di qualità in materia di processo decisionale collaborativo

– partecipazione al processo decisionale collaborativo dell'aeroporto

5) norme minime di qualità in materia di sicurezza intrinseca (safety)

a) sistema di gestione della sicurezza intrinseca in vigore (Safety Management System – SMS) e obbligo di coordinamento con l'SMS aeroportuale

b) segnalazione di incidenti e inconvenienti

6) norme minime di qualità in materia di sicurezza estrinseca (security)

– sistema di gestione della sicurezza estrinseca (security) in vigore

7) norme minime di qualità del piano di emergenza

– piano di emergenza in vigore (comprensivo del piano neve) e obbligo di coordinamento con il piano aeroportuale

8) ambiente

– segnalazione di incidenti ambientali (versamenti)

– emissioni dei veicoli utilizzati per le operazioni in pista

Emendamento 42

Proposta di regolamento Articolo 32 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Definizione e aggiornamento delle norme minime di qualità

1. Per ciascuna delle norme minime di qualità, l'ente di gestione aeroportuale definisce il livello e il tipo di prestazione attesi nel proprio aeroporto. Il comitato degli utenti viene consultato in merito alla definizione precisa, al campo di applicazione e alle modalità di valutazione del rispetto delle norme minime di qualità. Tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza ricevono una formazione anteriormente all'adozione del sistema di valutazione del rispetto delle norme minime di qualità.

2. Tutte le norme minime di qualità (e, se del caso, i relativi obiettivi quantitativi) sono rese disponibili al pubblico.

3. Prima di procedere all'aggiornamento o alla modifica delle norme minime di qualità, l'ente di gestione dell'aeroporto consulta il comitato degli utenti e i prestatori di servizi di assistenza a terra presso l'aeroporto.

4. L'ente di gestione dell'aeroporto riferisce al comitato degli utenti circa l'osservanza delle norme in questione da parte dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza.

Emendamento 43

Proposta di regolamento Articolo 33 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. Negli aeroporti che abbiano registrato

soppresso

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.

Motivazione

Il moltiplicarsi delle relazioni comporta un aggravio dell'onere amministrativo per tutti i prestatori di servizi a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza, senza un effettivo valore aggiunto.

Emendamento 44

Proposta di regolamento Articolo 33 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

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.

soppresso

Motivazione

Il moltiplicarsi delle relazioni comporta un aggravio dell'onere amministrativo per tutti i prestatori di servizi a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza, senza un effettivo valore aggiunto.

Emendamento 45

Proposta di regolamento Articolo 35 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. Tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti in regime di autoassistenza che si avvalgono di uno o più subappaltatori continuano a essere finanziariamente responsabili del

subappalto.

Emendamento 46

Proposta di regolamento

Allegato I – punto 2

Testo della Commissione

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* registrazione dei bagagli e il trasporto di questi ultimi fino ai sistemi di smistamento.

Emendamento

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, *la* registrazione dei bagagli, ***la verifica dell'appartenenza del bagaglio al passeggero interessato, ad esempio per via elettronica***, e il trasporto di questi ultimi fino ai sistemi di smistamento.

PROCEDURA

Titolo	Servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'UE e abrogazione della direttiva 96/67/CE del Consiglio
Riferimenti	COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 15.12.2011
Parere espresso da Annuncio in Aula	IMCO 15.12.2011
Relatore per parere Nomina	Ildikó Gáll-Pelcz 29.2.2012
Esame in commissione	7.6.2012 9.7.2012
Approvazione	10.7.2012
Esito della votazione finale	+: 36 -: 0 0: 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Pablo Arias Echeverría, Cristian Silviu Buşoi, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Cornelis de Jong, Vicente Miguel Garcés Ramón, Evelyne Gebhardt, Louis Grech, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Sandra Kalniete, Edvard Kožušník, Hans-Peter Mayer, Sirpa Pietikäinen, Phil Prendergast, Mitro Repo, Robert Rochefort, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Emilie Turunen, Barbara Weiler
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Raffaele Baldassarre, Jürgen Creutzmann, Ashley Fox, Marielle Gallo, Ildikó Gáll-Pelcz, María Irigoyen Pérez, Olle Schmidt, Sabine Verheyen

PROCEDURA

Titolo	Servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'UE e abrogazione della direttiva 96/67/CE del Consiglio		
Riferimenti	COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD)		
Presentazione della proposta al PE	1.12.2011		
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 15.12.2011		
Commissioni competenti per parere Annuncio in Aula	EMPL 15.12.2011	ENVI 15.12.2011	IMCO 15.12.2011
Pareri non espressi Decisione	ENVI 20.12.2011		
Commissione associata Annuncio in Aula	EMPL 24.5.2012		
Relatore Nomina	Artur Zasada 19.12.2011		
Esame in commissione	8.5.2012	18.9.2012	5.11.2012
Approvazione	6.11.2012		
Esito della votazione finale	+: -: 0:	22 20 2	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Ţicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada		
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Phil Bennion, Michael Gahler, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke		
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Peter Simon, Patricia van der Kammen		
Deposito	9.11.2012		