



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 16 marzo 2012 (20.03)  
(OR. en)**

**7704/12**

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2011/0397 (COD)**

---

---

**AVIATION 46  
CODEC 675**

**RELAZIONE**

---

del: Segretariato generale

al: Consiglio

---

n. doc. Comm.: 18008/11 AVIATION 256 CODEC 2288

---

Oggetto: 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  
- Orientamento generale

---

**I. Introduzione**

1. Il 1° dicembre 2011 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio tre proposte legislative volte a rafforzare la competitività degli aeroporti europei e ad aumentarne le prestazioni in termini di efficienza, qualità e resistenza. La proposta summenzionata fa parte del cosiddetto "pacchetto aeroporti" e il suo obiettivo principale è stimolare la concorrenza tra i prestatori di servizi di assistenza a terra assicurando nel contempo parità di condizioni, nonché di garantire l'alta qualità dei servizi nel settore dell'assistenza a terra.

## II. Lavori in seno al Consiglio

2. Nel gennaio 2012 il Gruppo "Trasporti aerei" ha avviato l'esame della proposta summenzionata. In linea con l'approccio interistituzionale comune sulle valutazioni d'impatto, il gruppo ha altresì discusso ed esaminato la valutazione d'impatto della Commissione<sup>1</sup>.
3. A seguito delle discussioni tenute in varie riunioni del Gruppo "Trasporti aerei", la presidenza ha modificato diverse disposizioni della proposta della Commissione al fine di tenere conto delle preoccupazioni degli Stati membri. I considerando saranno adattati alle disposizioni sostanziali in una fase successiva.

Le delegazioni DE, FR, MT e UK hanno formulato una riserva di esame parlamentare. La delegazione AT ha formulato una riserva generale d'esame sul testo.

4. Il 16 marzo 2012 il progetto di orientamento generale è stato presentato al Comitato dei Rappresentanti permanenti (Coreper). Durante la riunione del Coreper diversi Stati membri hanno sostenuto energicamente la necessità di mantenere il delicato equilibrio dell'attuale compromesso della presidenza, opponendosi a ulteriori modifiche del testo; altri Stati membri hanno invece ribadito le loro preoccupazioni, presentando nuove proposte di formulazione. La presidenza ha preso atto delle osservazioni delle delegazioni e, per risolvere alcune questioni in sospeso ed agevolare il raggiungimento di un orientamento generale, ha accettato alcune proposte presentate dalle delegazioni. Tuttavia, talune questioni devono ancora essere discusse a livello di Consiglio, in quanto alcune delegazioni mantengono le loro riserve sul testo. Le modifiche rispetto alla relazione al Coreper, contenute nell'allegato I della presente relazione, sono indicate in **grassetto** e con [...].

---

<sup>1</sup> Miglioramento della regolamentazione: approccio interistituzionale comune sulle valutazioni d'impatto (VI), doc. 14901/05 JUR 486 COMPET 263.

La Commissione è favorevole al raggiungimento di un orientamento generale nella prossima sessione del Consiglio. Tuttavia, riserva la sua posizione sull'intera proposta di compromesso. Tale riserva riguarda in particolare le soluzioni trovate in materia di norme minime di qualità, separazione giuridica, relazioni con i paesi terzi e riconoscimenti di idoneità.

## **QUESTIONI IN SOSPESO**

### **a) Regolamentazione dei prezzi in caso di monopolio**

**(articolo 7, paragrafo 7 bis, articolo 10, paragrafo 5 bis, note in calce 13 e 15)**

5. Nei casi in cui la procedura di gara (articolo 7) non riesce a fornire il numero minimo di prestatori richiesto dalla proposta, ovvero se un prestatore cessa la sua attività in un aeroporto (articolo 10), può sopravvenire un monopolio temporaneo. La Commissione ha proposto che in tali casi gli Stati membri regolino i prezzi fino all'avvio dell'attività di un altro prestatore di servizi di assistenza a terra.

CZ e PL ritengono tuttavia preferibile che siano i mercati a fissare prezzi. Solo nel caso in cui i prezzi dovessero sembrare eccessivi, le norme sulla concorrenza dovrebbero consentire alle autorità nazionali di intervenire. A loro parere, pertanto, gli Stati membri dovrebbe avere solo la possibilità di fissare i prezzi, e nei summenzionati paragrafi del compromesso della presidenza, i termini "*lo Stato membro, se necessario, regola*" dovrebbero essere sostituiti da "*lo Stato membro può regolare*".

6. Nel Coreper, la maggioranza degli Stati membri ha sottolineato che apportare ulteriori modifiche al testo di compromesso della presidenza comprometterebbe l'equilibrio generale dell'approccio ai servizi di assistenza a terra, tra uno basato sul mercato e uno basato sulle regole, equilibrio raggiunto con grande sforzo nell'intera proposta. Pertanto la presidenza ha deciso di mantenere il testo della sua proposta di compromesso per quanto riguarda i paragrafi summenzionati.

**b) Riconoscimenti di idoneità (articoli da 16 a 25, note in calce 20 e 21)**

7. Alcuni Stati membri hanno espresso preoccupazioni sul valore aggiunto di un sistema di riconoscimenti di idoneità a livello di Unione, così come proposto dalla Commissione. Ha suscitato notevoli dubbi anche l'onere amministrativo che l'istituzione di tale sistema di riconoscimenti di idoneità imporrebbe agli Stati membri, in particolare a quelli che non ne sono dotati a livello nazionale. Pertanto, la presidenza ha modificato il testo e ha mantenuto il principio di un sistema di riconoscimenti di idoneità volontario, come previsto dalla direttiva 96/67/CE. Tuttavia, la struttura della proposta della Commissione è stata mantenuta e il testo di compromesso della presidenza, all'articolo 17, contiene un elenco di aspetti importanti, cui i criteri per il riconoscimento di idoneità devono fare riferimento. Per quanto riguarda l'elenco dei criteri, PL vorrebbe chiarire che quello contenuto nell'articolo 17 è solo un elenco "indicativo".
8. Diversi Stati membri hanno sostenuto che il sistema di riconoscimenti di idoneità volontario non debba essere ulteriormente indebolito aggiungendo nel testo il termine "indicativo". Pertanto la presidenza ha deciso di mantenere il testo della proposta di compromesso. AT e IT mantengono la loro riserva generale sul capitolo relativo ai riconoscimenti di idoneità.

**c) Decisioni relative alle infrastrutture centralizzate e ai corrispettivi per l'assistenza a terra (articolo 27 bis, paragrafi 5 e 8, articolo 28, paragrafi 6, 7 e 8, note in calce da 22 a 25)**

9. Secondo la proposta di compromesso della presidenza, le decisioni sulla centralizzazione delle infrastrutture aeroportuali di scarsa entità e sul livello dei corrispettivi per l'assistenza a terra sono prese dall'ente di gestione dell'aeroporto, o dal suo ente di controllo, previa consultazione delle parti interessate. Se le parti interessate consultate dissentono dalla decisione presa dall'ente di gestione dell'aeroporto, hanno il diritto di ricorrere dinanzi all'autorità nazionale, che prenderà la decisione definitiva sul livello di centralizzazione o sul livello dei corrispettivi per l'assistenza a terra.
10. Due delegazioni (CZ e PL) sono contrarie al suddetto sistema di ricorso in quanto ritengono che imponga un eccessivo onere amministrativo alle autorità degli Stati membri, che non hanno risorse sufficienti per trattare tali ricorsi. A loro avviso le controversie dovrebbero essere risolte al livello delle parti interessate e, in generale, preferirebbero un sistema meno vincolante.

11. Inoltre, UK ritiene che il termine di quattro settimane per una decisione provvisoria (e quattro più due mesi per una decisione definitiva) non siano sufficienti ad assicurare un "giusto processo".
12. Per rispondere ad alcune di tali preoccupazioni, la presidenza propone di sostituire "*chiede all'autorità*" con "*può chiedere all'autorità*" all'articolo 27 bis, paragrafo 5 e all'articolo 28, paragrafo 6, ripristinando pertanto la proposta iniziale della Commissione e lasciando maggiore flessibilità agli Stati membri per quanto riguarda i loro sistemi di ricorsi.

**d) Altre questioni**

13. Relativamente all'articolo 35 sui subappalti, nella riunione del Coreper del 16 marzo 2012, IT ha proposto un nuovo testo che darebbe agli Stati membri la possibilità di introdurre una soglia per i subappalti, espressa in termini di fatturato annuo del principale contraente (nota in calce 30). AT, DE e EL mantengono la riserva sullo stesso articolo 35 (nota in calce 29).
14. Altre preoccupazioni e riserve espresse dalle delegazioni figurano nelle note in calce dell'allegato.

**III. Conclusione**

Si invita il Consiglio ad esaminare il testo figurante nell'allegato della presente relazione, a risolvere le questioni in sospeso e ad adottare un orientamento generale nella sessione del 22 marzo 2012.

2011/0397 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>2</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>3</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

---

<sup>2</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>3</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

- (1) La direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità<sup>4</sup> stabilisce l'apertura graduale del mercato dei servizi di assistenza a terra.
- (2) Gli aeroporti e i servizi di assistenza a terra sono essenziali al buon funzionamento del trasporto aereo e rivestono una funzione indispensabile nel sistema del trasporto aereo. I servizi di assistenza a terra riguardano tutte le attività di terra connesse con l'aviazione eseguite negli aeroporti per ogni singola compagnia aerea.
- (3) La dichiarazione adottata al vertice in materia di aviazione civile di Bruges, tenutosi nell'ottobre 2010, ha riconosciuto la necessità di riformare le norme dell'Unione allo scopo di promuovere la competitività di ogni componente del sistema del trasporto aereo (per esempio, aeroporti, vettori, prestatori di altri servizi).
- (4) Il Libro bianco intitolato "Tabella di marcia bianco verso uno spazio unico europeo dei trasporti"<sup>5</sup> considera il miglioramento dell'accesso al mercato e la fornitura di servizi di qualità negli aeroporti misure di vitale importanza per la qualità di vita dei cittadini ed essenziali per conseguire uno spazio unico europeo dei trasporti.
- (5) Una graduale ulteriore apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra e l'introduzione di requisiti armonizzati per la fornitura di servizi di assistenza a terra potrebbero migliorare l'efficienza e la qualità generale dei servizi di assistenza a terra per le compagnie aeree così come per i passeggeri e gli spedizionieri delle merci. Ciò dovrebbe migliorare la qualità complessiva delle operazioni aeroportuali.
- (6) Alla luce della necessità di nuove norme minime di qualità armonizzate negli aeroporti nell'ambito dell'approccio gate-to-gate al fine di realizzare un cielo unico europeo e della necessità di un'ulteriore armonizzazione per sfruttare appieno i benefici della graduale apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra in termini di maggiore qualità ed efficienza dei servizi di assistenza a terra, occorre sostituire la direttiva 96/67/CE con un regolamento.
- (7) Il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra è compatibile con il buon funzionamento degli aeroporti dell'Unione, a condizione che vengano poste in essere le garanzie del caso. È necessario che il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra sia introdotto gradualmente e adattato alle esigenze del settore.

---

<sup>4</sup> GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.

<sup>5</sup> COM(2011) 144 definitivo.

- (8) La graduale apertura del mercato ai sensi della direttiva 96/67/CE ha già prodotto risultati positivi in termini di maggiore efficienza e qualità. È quindi opportuno procedere con un'ulteriore graduale apertura.
- (9) A ogni utente aeroportuale va consentito di effettuare l'autoassistenza. Allo stesso tempo è necessario mantenere una definizione chiara e restrittiva di autoassistenza al fine di evitare abusi e impatti negativi sul mercato dell'assistenza ai terzi.
- (10) Per talune categorie di servizi di assistenza a terra l'accesso al mercato può essere ostacolato da vincoli di sicurezza, capacità e spazio disponibile. Occorre pertanto limitare il numero di prestatori autorizzati a fornire detti servizi di assistenza a terra.
- (11) In alcuni casi i vincoli di sicurezza, capacità e di spazio disponibile possono essere tali da giustificare ulteriori limitazioni di accesso al mercato o in materia di autoassistenza, a condizione che tali limitazioni siano pertinenti, obiettive, trasparenti e non discriminatorie. In questi casi è opportuno autorizzare gli Stati membri a richiedere deroghe alle disposizioni del presente regolamento.
- (12) Tali deroghe avrebbero lo scopo di consentire alle autorità aeroportuali di superare o almeno ridurre questi vincoli. È necessario che le deroghe siano approvate dalla Commissione.
- (13) Per il mantenimento di condizioni di concorrenza leale ed effettiva è necessario che, qualora il numero dei prestatori di servizi di assistenza a terra sia limitato, questi ultimi siano selezionati in base a una procedura di gara aperta, trasparente e non discriminatoria. I dettagli di tale procedura vanno ulteriormente specificati.
- (14) È opportuno consultare gli utenti di un aeroporto in occasione della selezione dei prestatori di servizi, essendo questi i primi interessati alla qualità e al prezzo dei servizi.
- (15) È quindi necessario organizzare la rappresentanza degli utenti e la loro consultazione, in particolare in occasione della selezione dei prestatori autorizzati.



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

- (22) L'ente di gestione dell'aeroporto e/o un altro gestore delle infrastrutture centralizzate di tale aeroporto deve consultare regolarmente gli utenti di un aeroporto riguardo alla definizione delle infrastrutture e al livello dei corrispettivi economici.
- (23) L'ente di gestione dell'aeroporto può esso stesso fornire servizi di assistenza a terra. Poiché al tempo stesso, con le sue decisioni, l'ente di gestione dell'aeroporto può esercitare un'influenza notevole sulla concorrenza tra i prestatori di servizi, si auspica che gli aeroporti mantengano i loro servizi a terra in un soggetto giuridico distinto dal soggetto giuridico che si occupa della gestione delle infrastrutture.
- (24) Al fine di permettere agli aeroporti di adempiere alle loro funzioni di gestione delle infrastrutture, garantire la sicurezza dell'ambiente aeroportuale e accertare la resistenza dei servizi di assistenza a terra anche in situazioni di crisi, c'è la necessità che l'ente di gestione dell'aeroporto si assuma la responsabilità di un adeguato coordinamento delle attività di assistenza a terra nell'aeroporto. L'ente di gestione dell'aeroporto deve riferire sul coordinamento delle attività aeroportuali di assistenza a terra all'organo di valutazione delle prestazioni di Eurocontrol in vista di un'ottimizzazione consolidata.
- (25) È opportuno inoltre che l'ente di gestione dell'aeroporto, un'autorità pubblica o qualsiasi altro ente di controllo dell'aeroporto disponga della facoltà di stabilire le norme necessarie per il corretto funzionamento delle infrastrutture aeroportuali.
- (26) È necessario definire norme minime di qualità obbligatorie che i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza saranno tenuti a rispettare per garantire la qualità complessiva del servizio e stabilire una parità di condizioni fra i prestatori.
- (27) Per migliorare le prestazioni nell'intero sistema del trasporto aereo e concretizzare l'approccio "gate-to-gate", i prestatori di servizi e gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza sono tenuti a riferire alla Commissione in merito alle loro prestazioni.

- (28) In un settore ad alta intensità di lavoro come quello dell'assistenza a terra, l'aggiornamento e la formazione continua del personale influiscono notevolmente sulla qualità del servizio. È pertanto opportuno fissare requisiti minimi di formazione per garantire la qualità delle operazioni in termini di affidabilità, resistenza e sicurezza, e creare condizioni di parità fra gli operatori.
- (29) Il subappalto aumenta la flessibilità dei prestatori di servizi. Tuttavia, il subappalto e il subappalto a cascata possono anche comportare vincoli in termini di capacità e avere effetti negativi sulla sicurezza. È pertanto necessario limitare i subappalti e fornire chiarimenti in merito alle norme che disciplinano il subappalto.
- (30) I diritti riconosciuti dal presente regolamento si applicano ai prestatori di servizi e agli utenti aeroportuali che ricorrono all'autoassistenza originari di paesi terzi solo a condizione che esista una reciprocità assoluta. In caso di mancanza di reciprocità, la Commissione dovrebbe poter decidere se uno o più Stati membri debbano sospendere questi diritti nei confronti di detti prestatori o utenti.
- (31) È importante che gli Stati membri conservino il potere di garantire un adeguato livello di protezione sociale al personale delle imprese che forniscono servizi di assistenza a terra.

- (32) Per garantire l'applicazione di requisiti assicurativi armonizzati ai prestatori di servizi e agli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza è necessario delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato in relazione ai requisiti assicurativi applicabili ai prestatori di servizi e agli utenti che effettuano l'autoassistenza. Al fine di garantire l'applicazione di obblighi armonizzati e debitamente aggiornati per le norme minime di qualità sui servizi di assistenza a terra e sui requisiti di comunicazione per i prestatori di servizi e gli utenti di un aeroporto è necessario delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato in relazione a specifiche per le norme minime di qualità sui servizi di assistenza a terra e nel rispetto delle specifiche riguardanti il contenuto e la divulgazione delle comunicazioni per i prestatori di servizi e gli utenti che effettuano l'autoassistenza. È particolarmente importante che la Commissione svolga le consultazioni appropriate durante i lavori preparatori, anche a livello di esperti, coinvolgendo altresì il comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE.
- (33) Nel preparare e redigere gli atti delegati, la Commissione è tenuta a garantire una trasmissione simultanea, tempestiva e adeguata dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (34) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento è d'uopo conferire alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze devono essere esercitate in conformità del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione<sup>6</sup>.
- (35) Dato che tali atti sono di portata limitata, per l'adozione di decisioni esecutive sulle deroghe al grado di apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra in favore di terzi e compagnie aeree che effettuano l'autoassistenza è opportuno ricorrere alla procedura di consultazione.

---

<sup>6</sup> GU L 55 del 28.02.11, pag. 13.

- (36) Inoltre, sempre in considerazione della portata limitata di tali atti, è altrettanto opportuno ricorrere alla procedura di consultazione anche per adottare decisioni esecutive sull'estensione da parte degli Stati membri dell'obbligo di servizio pubblico presso un aeroporto insulare.
- (37) La procedura d'esame va utilizzata per l'adozione di decisioni esecutive sulla sospensione totale o parziale del diritto di accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra all'interno del territorio degli Stati membri per i prestatori di servizi e gli utenti di un aeroporto originari di un paese terzo.
- (38) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ossia l'applicazione più omogenea della legislazione dell'Unione per quanto riguarda i servizi di assistenza a terra, non può essere conseguito in maniera sufficiente dagli Stati membri a causa del carattere internazionale del trasporto aereo, e può dunque essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (39) La dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra concordata a Cordoba il 18 settembre 2006, durante la prima riunione ministeriale del Forum di dialogo su Gibilterra, sostituirà la dichiarazione comune sull'aeroporto di Gibilterra adottata a Londra il 2 dicembre 1987, e il pieno rispetto di essa equivarrà al rispetto della dichiarazione del 1987.
- (40) È pertanto necessario abrogare la direttiva 96/67/CE.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## Capo I — Campo di applicazione e definizioni

### *Articolo 1*

#### *Campo di applicazione*

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

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

### *Articolo 2*

#### *Definizioni*

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

- a) "aeroporto", qualsiasi terreno appositamente predisposto per l'atterraggio, il decollo e le manovre di aeromobili, inclusi gli impianti annessi che esso può comportare per le esigenze del traffico e per il servizio degli aeromobili, nonché gli impianti necessari per fornire assistenza ai servizi aerei commerciali;
- a bis) "rete aeroportuale", un gruppo di aeroporti, debitamente designato come tale da uno Stato membro, gestiti dallo stesso gestore aeroportuale;
- b) "ente di gestione dell'aeroporto", il soggetto al quale le disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali o della rete aeroportuale e di coordinare e di controllare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti o nella rete aeroportuale interessati;

- c) "utente di un aeroporto", qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e/o merci, da e per l'aeroporto considerato;
- d) "assistenza a terra" o "servizi di assistenza a terra", i servizi resi in un aeroporto a un utente, quali descritti nell'allegato;
- e) "autoassistenza a terra", situazione nella quale un utente fornisce direttamente a se stesso una o più categorie di servizi di assistenza e non stipula alcun contratto con terzi, sotto qualsiasi denominazione, avente per oggetto la prestazione di siffatti servizi<sup>7</sup>.
  - [...]
  - [...]

Ai fini del presente regolamento non sono considerati terzi fra loro gli utenti:

- di cui uno detiene una partecipazione maggioritaria nell'altro; o
  - la cui partecipazione in ciascuno degli altri è detenuta a titolo maggioritario da uno stesso ente;
- f) "prestatore di servizi di assistenza a terra", qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisca a terzi una o più categorie di servizi di assistenza a terra;
  - g) "infrastrutture centralizzate", impianti e/o strutture specifici di un aeroporto, compresi, se del caso, i servizi necessari per la corretta gestione di tali impianti e/o strutture, che non possono, per ragioni tecniche, ambientali, di costo o di capacità, essere divisi o duplicati e la cui disponibilità è essenziale e necessaria per la prestazione dei successivi servizi di assistenza a terra;

---

<sup>7</sup> Verrà redatto un considerando per chiarire la relazione tra l'autoassistenza a terra e code-sharing, franchising e alleanze.

- g bis) "impianti aeroportuali", tutti gli impianti e/o strutture utilizzati per i servizi di assistenza a terra di un aeroporto, che non siano designati come "infrastrutture centralizzate";
- g ter) "infrastrutture", le infrastrutture centralizzate e gli impianti aeroportuali considerati nel loro insieme;
- g quater) "ente di gestione delle infrastrutture", l'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, un altro ente incaricato della gestione delle infrastrutture.
- h) "subappalto", la stipula di un contratto da parte di un prestatore di servizi di assistenza a terra, nella qualità tecnica e organizzativa di principale contraente, di un utente aeroportuale con un terzo definito "subappaltatore", conformemente al quale il subappaltatore è tenuto a eseguire servizi di assistenza a terra;
- i) [...]
- j) "autorità di vigilanza indipendente", l'autorità notificata a norma dell'articolo 11, paragrafo 4 della direttiva 2009/12/CE;
- k) "controllo", una relazione costituita da diritti, contratti o altri mezzi, di fatto o di diritto, che conferiscono, da soli o congiuntamente, la possibilità di esercitare un'influenza determinante sull'attività di un prestatore.



## Capo II — Requisiti preliminari generali

### *Articolo 3*

#### *Ente di gestione dell'aeroporto*

1. Ai fini dell'applicazione del presente regolamento, qualora la gestione e l'esercizio di un aeroporto non siano di competenza di un solo ente, ma di diversi enti distinti, ognuno di essi è considerato come facente parte dell'ente di gestione dell'aeroporto.
2. Ai fini dell'applicazione del presente regolamento, qualora vi sia un solo ente di gestione per diversi aeroporti, ogni aeroporto è considerato separatamente eccetto, ove applicabile, nel caso di una rete aeroportuale, ai fini dell'applicazione dell'articolo 28, paragrafo 4.

### *Articolo 4*

#### *Comitato degli utenti*

1. Negli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale superiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50.000 tonnellate di merci, l'ente di gestione dell'aeroporto provvede a istituire un comitato composto da rappresentanti degli utenti o delle organizzazioni rappresentative di tali utenti ("comitato degli utenti").
2. Ciascun utente ha il diritto di partecipare ai lavori del comitato degli utenti o, a sua scelta, di affidare a un'organizzazione l'incarico di rappresentarlo. Tuttavia, se rappresentato da detta organizzazione, quest'ultima non fornisce servizi di assistenza a terra nell'aeroporto in questione.
3. Il comitato degli utenti stabilisce per iscritto il proprio regolamento interno, comprese le regole di voto.

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

4. [...]

a) [...]

a) [...]

5. L'ente di gestione dell'aeroporto funge da segretariato del comitato degli utenti e detto segretariato redige un verbale di ogni riunione del comitato stesso.

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

### SEZIONE 1 AUTOASSISTENZA

#### *Articolo 5*

#### *Autoassistenza*

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

### SEZIONE 2 ASSISTENZA AI TERZI

#### *Articolo 6*

#### *Assistenza ai terzi<sup>8</sup>*

1. I prestatori di servizi di assistenza a terra che sono stabiliti nell'UE hanno libero accesso al mercato per l'assistenza ai terzi in tutti gli aeroporti che almeno negli ultimi tre anni abbiano registrato un volume di traffico annuale superiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci.
2. Per gli aeroporti di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono limitare il numero dei prestatori autorizzati a fornire le seguenti categorie di servizi:
  - a) assistenza bagagli;
  - b) assistenza operazioni in pista;
  - c) assistenza carburante e olio;
  - d) assistenza merci e posta per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta, in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aereo<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Riserva: AT, DE.

<sup>9</sup> Verrà redatto un considerando per chiarire la situazione specifica dei prestatori di servizi porta a porta per la posta e per le merci.

- 2 bis. Per gli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale superiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50.000 tonnellate di merci ma inferiore a 5 milioni di passeggeri o 100.000 tonnellate di merci, gli Stati membri non possono limitare il numero di prestatori a meno di due per ciascuna categoria di servizi di assistenza a terra<sup>10</sup>.
- 2 ter. Per gli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale superiore a 5 milioni di movimenti passeggeri o 100.000 tonnellate di merci, gli Stati membri non possono limitare il numero di prestatori a meno di tre per ciascuna categoria di servizi di assistenza a terra<sup>11</sup>.
3. Negli aeroporti in cui il numero di prestatori è limitato a due o più prestatori, conformemente al presente articolo, o all'articolo 14, paragrafo 1, lettere a) e c), almeno un prestatore autorizzato non può essere controllato direttamente o indirettamente:
- a) né dall'ente di gestione dell'aeroporto,
  - b) né da un utente che abbia trasportato più del 25% dei passeggeri o delle merci registrati nell'aeroporto durante l'anno precedente a quello in cui viene effettuata la selezione dei prestatori,
  - c) né da un ente che controlla o che è controllato direttamente o indirettamente da tale ente di gestione di cui alla lettera a) o da tale utente di cui alla lettera b).

---

<sup>10</sup> Verrà redatto un nuovo considerando per chiarire che se il mercato fornisce solo un prestatore, non vi è obbligo di gara.

<sup>11</sup> UK propone di introdurre una nuova soglia di 20 milioni di passeggeri con l'obbligo che vi sia un quarto prestatore.

4. Qualora, a norma dei paragrafi 2 bis e 2 ter, 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 superiore a 5 milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci.
5. Qualora un aeroporto raggiunga una delle soglie di traffico merci indicate nel presente articolo senza tuttavia raggiungere la corrispondente soglia di traffico di movimenti passeggeri, il presente regolamento non si applica alle categorie di servizi di assistenza a terra e alle infrastrutture riservate esclusivamente ai passeggeri.
- Qualora un aeroporto raggiunga una delle soglie di traffico passeggeri indicate nel presente articolo senza tuttavia raggiungere la corrispondente soglia di traffico di movimenti merci, il presente regolamento non si applica alle categorie di servizi di assistenza a terra e alle infrastrutture riservate esclusivamente alle merci.
6. Nel caso in cui il volume di traffico annuale scenda al di sotto della soglia indicata ai paragrafi 2 bis e 2 ter, tutti gli aeroporti di cui a tali paragrafi mantengono il proprio mercato aperto ai prestatori di servizi ai terzi se per almeno tre anni consecutivi il traffico non scende al di sotto della soglia determinata.
7. [...]

## *Articolo 7*

### *Selezione dei prestatori di servizi*

1. Nei casi in cui il loro numero sia limitato secondo quanto prescritto dall'articolo 6, paragrafo 2 o dall'articolo 14, paragrafo 1, lettere a), b) e c), 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, aperta a tutte le parti interessate. L'autorità di gara può dividere tali servizi di assistenza a terra in sottocategorie e organizzare una procedura di gara separata per ciascuna sottocategoria<sup>12</sup>.
  
2. L'autorità di gara è l'ente di gestione dell'aeroporto, a condizione che non fornisca servizi analoghi di assistenza a terra, non controlli, direttamente o indirettamente, nessuna impresa fornitrice di tali servizi e non detenga alcuna partecipazione in detta impresa.
  - a) [...]
  
  - b) [...]
  
- 2 bis. Nei casi in cui non si applica il paragrafo 2, l'autorità di gara è un'autorità competente indipendente dall'ente di gestione dell'aeroporto.
  
3. L'autorità di gara provvede affinché il comitato degli utenti e l'ente di gestione dell'aeroporto abbiano accesso a una sintesi delle candidature pervenute affinché siano in grado di esprimere un parere appropriato durante la procedura di selezione. L'autorità di gara provvede affinché la sintesi delle candidature pervenute non contenga informazioni riservate.

Il comitato degli utenti e l'ente di gestione dell'aeroporto, se non è l'autorità di gara, non hanno accesso alle domande dei candidati in nessuna fase della procedura di selezione.

---

<sup>12</sup> AT propone che il candidato possa fare domanda solo per le categorie e non solo per sottocategorie specifiche.

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.
5. L'invito a partecipare alla gara d'appalto è indetto e pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
6. L'autorità di gara procederà alla selezione dei prestatori mediante una procedura che prevede due fasi:
  - a) una procedura di qualificazione per esaminare l'idoneità dei candidati, come descritto nell'articolo 8; e
  - b) una procedura di aggiudicazione per la selezione del prestatore o dei prestatori autorizzati, come descritto nell'articolo 9.
- 6 bis. L'autorità di gara informa il comitato degli utenti e, se del caso, l'ente di gestione dell'aeroporto in merito alle decisioni adottate ai sensi degli articoli 7, 8, 9 e 10.
7. Se attraverso una gara non si riesce a trovare il numero sufficiente di prestatori ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, l'autorità di gara indice una nuova gara entro 18 mesi dalla fine della precedente procedura di gara. L'autorità di gara, previa consultazione del comitato degli utenti, può prolungare tale periodo fino a un massimo di 36 mesi.

7 bis. Se l'impossibilità di trovare un numero sufficiente di prestatori conduce a un monopolio temporaneo per la prestazione di servizi di assistenza a terra di un aeroporto, lo Stato membro, se necessario,<sup>13</sup> regola i prezzi di tali servizi per i quali esiste un monopolio temporaneo fino all'avvio delle attività di un secondo prestatore di servizi di assistenza a terra presso l'aeroporto interessato.

### *Articolo 8*

#### *Procedura di qualificazione*

1. Nei casi in cui il loro numero sia limitato secondo quanto prescritto dall'articolo 6, paragrafo 2 o dall'articolo 14, paragrafo 1, lettere a), b) e c), nella procedura di qualificazione l'autorità di gara verifica se i candidati soddisfano una serie di criteri minimi. L'autorità di gara stabilisce i criteri minimi previa consultazione del comitato degli utenti e l'ente di gestione dell'aeroporto, se quest'ultimo non è l'autorità di gara.

1 bis. Gli utenti che presentano la propria candidatura per fornire servizi di assistenza ai terzi o che effettuano l'autoassistenza per almeno uno dei servizi di assistenza a terra contemplati dalla gara non sono consultati nella procedura di qualificazione per i servizi da essi stessi prestati.

2. I criteri minimi prevedono che il candidato:

- a) ove pertinente, ottenga un valido riconoscimento di idoneità conformemente al capo IV relativo al riconoscimento di idoneità; e
- b) dimostri la sua capacità ad applicare le pertinenti disposizioni e regole, fra cui le leggi sul lavoro vigenti, i contratti collettivi applicabili, le norme di comportamento da assumere negli aeroporti e i requisiti di qualità per gli aeroporti e si impegni per iscritto ad applicarle<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> CZ e PL preferirebbero "lo Stato membro può regolare" invece di "lo Stato membro, se necessario, regola".

<sup>14</sup> Verrà redatto un considerando per chiarire che i contratti di lavoro collettivi applicabili al personale di assistenza a terra devono essere quelli pertinenti all'attività specifica svolta nell'aeroporto interessato.



3. L'autorità di gara stila una rosa dei candidati che soddisfano i criteri previsti dalla procedura di qualificazione.

### *Articolo 9*

#### *Procedura di aggiudicazione*

1. Nei casi in cui il loro numero sia limitato secondo quanto prescritto dall'articolo 6, paragrafo 2 o dall'articolo 14, paragrafo 1, lettere a), b) e c), nella procedura di aggiudicazione, l'autorità di gara seleziona uno o più prestatori presenti nella rosa dei candidati e concede l'autorizzazione al prestatore o ai prestatori prescelti, previa consultazione, sulla base di una sintesi delle candidature pervenute, del comitato degli utenti e dell'ente di gestione dell'aeroporto, se quest'ultimo non è l'autorità di gara. Il comitato degli utenti e/o l'autorità di gara dell'aeroporto possono procedere a un colloquio con i candidati.
2. Per il rilascio dell'autorizzazione, il prestatore o i prestatori vengono selezionati confrontando le candidature pervenute a fronte di una serie di criteri di aggiudicazione. I criteri di aggiudicazione sono pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori. L'autorità di gara stabilisce i criteri di aggiudicazione previa consultazione del comitato degli utenti e dell'ente di gestione dell'aeroporto, se quest'ultimo non è l'autorità di gara.
3. I criteri di aggiudicazione sono i seguenti:
  - a) coerenza e plausibilità del piano aziendale, valutato per i tre anni successivi;
  - b) livello della qualità delle operazioni valutato sulla base di un programma di volo rappresentativo descritto nei documenti di gara, valutando eventualmente anche l'impiego efficiente del personale e delle attrezzature, l'ultima accettazione dei bagagli e delle merci, i tempi di consegna dei bagagli e delle merci e i tempi massimi di avvicendamento.
  - c) adeguatezza e prevista disponibilità delle risorse materiali per l'attività proposta e capacità di assicurarne la manutenzione e il rinnovamento;

- d) adeguatezza delle risorse umane previste in termini di esperienza e di competenza dei lavoratori e adeguatezza dei programmi di formazione;
  - e) qualità delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione previste;
  - f) procedura proposta per la pianificazione organizzativa dell'attività;
  - g) procedure e salvaguardie stabilite per assicurare il rispetto dei requisiti in materia di sicurezza;
  - h) procedure e salvaguardie stabilite per assicurare il rispetto dei requisiti ambientali.
4. La ponderazione relativa dei criteri di aggiudicazione è indicata nel bando di gara e nell'apposita documentazione. A ciascun criterio di aggiudicazione si applica una serie di punti con un adeguato scarto massimo. Per alcuni criteri di aggiudicazione specifici, l'autorità di gara può stabilire un numero minimo di punti che il candidato idoneo deve ottenere. Il numero minimo di punti stabilito deve essere non discriminatorio e deve essere chiaramente indicato nel bando di gara e nell'apposita documentazione. L'autorità di gara non può eliminare uno dei criteri di aggiudicazione, aggiungere altri o suddividere quelli inizialmente indicati nel bando di gara.
5. L'autorizzazione a fornire servizi di assistenza a terra nel rispettivo aeroporto viene rilasciata al candidato che ottiene il maggior numero di punti e il numero minimo di punti necessari per taluni criteri di aggiudicazione.
6. Gli utenti che presentano la propria candidatura per fornire servizi di assistenza ai terzi o che effettuano l'autoassistenza per almeno uno dei servizi di assistenza a terra contemplati dalla gara non sono consultati nella procedura di qualificazione per i servizi da essi stessi prestati.
7. L'autorità di gara provvede affinché la decisione di aggiudicazione e le motivazioni della stessa siano rese pubbliche.

## *Articolo 10*

### *Periodo di selezione e conclusione delle attività*

1. Nei casi in cui il loro numero sia limitato secondo quanto prescritto dall'articolo 6, paragrafo 2 o dall'articolo 14, paragrafo 1, lettere a), b) e c), 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.
2. (nuovo) Se dopo 6 mesi dalla data di inizio indicata nel bando di gara il prestatore non ha avviato le sue attività e non può dar prova di tale volontà, l'autorità di gara può decidere che l'autorizzazione cessa di essere valida. In tal caso, gli Stati membri possono imporre al prestatore sanzioni pecuniarie e possono autorizzare il prestatore che ha ottenuto il secondo miglior punteggio ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 5.
3. L'autorità di gara prevede la fine del periodo di autorizzazione e si adopera affinché ogni prestatore selezionato dopo un nuovo bando di gara sia autorizzato ad avviare la propria attività il giorno successivo all'ultimo giorno del periodo di autorizzazione del prestatore o dei prestatori precedentemente selezionati.
4. Quando cessa la sua attività prima della fine del periodo per il quale è stato autorizzato, il prestatore è sostituito sulla base della procedura di selezione di cui agli articoli 7, 8, 9 e al presente articolo. Il prestatore che cessa la sua attività comunica all'autorità di gara pertinente la sua intenzione in tal senso almeno sei mesi prima di lasciare l'aeroporto. Lo Stato membro può imporre sanzioni pecuniarie al prestatore se non informa l'autorità di gara con almeno sei mesi di anticipo, a meno che il prestatore possa invocare circostanze di forza maggiore.

5. Quando un prestatore cessa la sua attività prima della fine del periodo per il quale è stato autorizzato e prima di lasciare l'aeroporto non lascia tempo sufficiente all'autorità di gara di selezionare un nuovo prestatore, cagionando in tal modo una situazione di monopolio o di duopolio temporaneo per taluni servizi di assistenza a terra in questo aeroporto, lo Stato membro autorizza un prestatore di servizi a fornire assistenza a terra in tale aeroporto per un periodo di tempo limitato non superiore a dodici mesi, senza dover ricorrere alla procedura di selezione di cui agli articoli 7, 8, 9 e al presente articolo.

5 bis. Se durante questo periodo di tempo limitato non è in grado di trovare un prestatore di servizi, lo Stato membro, se necessario,<sup>15</sup> regola i prezzi di tali servizi per i quali esiste un monopolio temporaneo fino all'avvio delle attività di un altro prestatore di servizi presso l'aeroporto interessato.

6. [...]

7. [...]

### *Articolo 11*

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

1. Qualora il numero dei prestatori di servizi sia limitato a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, l'ente di gestione dell'aeroporto può, senza essere soggetto alla procedura di selezione di cui agli articoli 7-10, fornire esso stesso i servizi e può altresì autorizzare un'impresa prestatrice a fornire servizi di assistenza a terra nell'aeroporto considerato senza che tale impresa sia soggetta alla medesima procedura:

- a) se controlla quell'impresa direttamente o indirettamente;
- b) se è controllato, direttamente o indirettamente, da quest'impresa.

---

<sup>15</sup> CZ e PL preferirebbero "lo Stato membro può regolare" invece di "lo Stato membro, se necessario, regola".

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

#### *Articolo 12<sup>16</sup>*

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

1. Il presente articolo si applica esclusivamente ai servizi di assistenza a terra per i quali lo Stato membro interessato ha limitato il numero di prestatori, ai sensi degli articoli 6 e 14. Esso lascia impregiudicato l'articolo 40 e non si applica quando è d'applicazione la direttiva 2001/23/CE.
- 1 bis. Gli Stati membri possono incaricare il personale dirigente e i dipendenti di livello adeguato di definire tramite un accordo negoziato le modalità pratiche di attuazione del presente articolo.
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<sup>17</sup> 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<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> Riserve su questo articolo e sull'articolo 40: AT, DE.

<sup>17</sup> AT propone "esigono" anziché "possono esigere".

<sup>18</sup> AT propone di aggiungere alla fine della frase: "..., indipendentemente dall'applicazione del presente regolamento."

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.
4. Gli Stati membri limitano quanto prescritto al paragrafo 2 proporzionalmente al volume di attività di fatto trasferito all'altro prestatore.
5. Qualora uno Stato membro imponga un requisito di cui al paragrafo 2, i documenti di gara richiesti per la procedura di selezione di cui agli articoli 7-10 contengono un elenco dei lavoratori interessati e i dettagli pertinenti sui loro diritti contrattuali, nonché le condizioni alle quali si ritiene che i dipendenti siano vincolati ai servizi in questione.
6. Quando un prestatore di servizi di assistenza a terra cessa la prestazione nei confronti di un utente aeroportuale di tali servizi che rappresentano una parte importante delle attività di assistenza a terra del prestatore in questione nei casi non previsti dal paragrafo 2, o quando un utente aeroportuale che effettua servizi di autoassistenza 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<sup>19</sup>.
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.
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.

---

<sup>19</sup> AT propone di aggiungere alla fine della frase: "..., indipendentemente dall'applicazione del presente regolamento."

9. Gli Stati membri limitano quanto prescritto al paragrafo 6 proporzionalmente al volume di attività di fatto trasferito all'altro prestatore o utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza.
10. [...]
11. Gli Stati membri comunicano alla Commissione eventuali misure adottate a norma del presente articolo.

*Articolo 13*  
*Aeroporti insulari*

Nell'ambito della selezione dei prestatori di servizi in un aeroporto, di cui agli articoli 7-10, uno Stato membro può includere nelle specifiche tecniche del bando di gara l'obbligo di servizio pubblico per altri aeroporti nel suo territorio a condizione:

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

La decisione di approvare l'inclusione costituisce un provvedimento attuativo che sarà adottato secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 43, paragrafo 2. Il presente articolo non pregiudica le norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.

### Sezione 3 Derghe per l'autoassistenza e l'assistenza ai terzi

#### *Articolo 14*

##### *Derghe*

1. Laddove in un aeroporto, per vincoli specifici di spazio o di capacità disponibile, specialmente in funzione della congestione e del coefficiente di utilizzazione delle superfici, risulti impossibile un'apertura del mercato e/o l'effettuazione dell'autoassistenza ai livelli previsti dal presente regolamento, lo Stato membro di cui trattasi può decidere:
  - a) di limitare a non meno di due il numero di prestatori per una o più categorie di servizi di assistenza non elencata all'articolo 6, paragrafo 2 in tutto l'aeroporto o in una parte di esso; in questo caso si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 3;
  - b) di riservare a un solo prestatore una o più categorie di servizi di assistenza di cui all'articolo 6, paragrafo 2 per gli aeroporti il cui traffico annuale è superiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci;
  - c) di limitare a uno o due prestatori una o più categorie di servizi di assistenza di cui all'articolo 6, paragrafo 2, per gli aeroporti il cui traffico annuale è superiore a 5 milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci; in questo caso si applicano le disposizioni dell'articolo 6, paragrafo 3;
  - d) di riservare l'effettuazione dell'autoassistenza di cui al precedente articolo 5 a un numero limitato di utenti, a condizione che questi utenti siano scelti in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.



2. Qualsiasi deroga a norma del paragrafo 1 deve:
  - a) specificare la categoria o le categorie di servizi cui si applica la deroga e i vincoli specifici di spazio o di capacità disponibili che la giustificano;
  - b) essere accompagnata da un piano di misure adeguate mirante a superare questi vincoli, compreso un calendario indicativo relativo alle prestazioni.
3. La deroga non deve:
  - a) dar luogo a distorsioni della concorrenza tra i prestatori di servizi e/o gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza;
  - b) essere più ampia del necessario.
4. Gli Stati membri notificano alla Commissione, almeno sei mesi prima della loro entrata in vigore, le deroghe che intendono concedere in base al paragrafo 1, nonché i motivi che le giustificano.
5. Alla ricezione, la Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* un riassunto delle decisioni di deroga notificate e invita le parti interessate a presentare le loro osservazioni.
6. La Commissione effettua un esame approfondito delle decisioni di deroga presentate dagli Stati membri. A tale scopo la Commissione svolge un'analisi particolareggiata della situazione e uno studio delle misure appropriate presentate dallo Stato membro per accertare l'esistenza dei vincoli adottati e l'impossibilità di aprire il mercato e/o di consentire l'effettuazione dell'autoassistenza ai livelli previsti dal presente regolamento.

7. In seguito a tale esame e previa consultazione dello Stato membro interessato, la Commissione può approvare la decisione dello Stato membro o opporvisi se ritiene che i vincoli richiamati non siano accertati o non siano di entità tale da giustificare una deroga. Previa consultazione dello Stato membro interessato, la Commissione può altresì esigere che lo Stato membro stesso modifichi la portata della deroga o la limiti alle sole parti di un aeroporto in cui i vincoli adottati sono accertati.
8. La decisione della Commissione deve essere adottata non oltre sei mesi dalla notifica completa da parte dello Stato membro ed è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
9. Le decisioni di attuazione di cui ai paragrafi 7 e 8 del presente articolo sono adottate secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 43, paragrafo 2.
10. La durata delle deroghe concesse dagli Stati membri a norma del paragrafo 1 non può eccedere i tre anni, salvo per le deroghe concesse in base al paragrafo 1, lettere b) e c). Non oltre sei mesi prima della scadenza di detto termine, ogni domanda di deroga deve formare oggetto di una nuova decisione dello Stato membro, che sarà a sua volta soggetta alla procedura prevista dal presente articolo.
11. La durata delle deroghe concesse a norma del paragrafo 1, lettere b) e c) non può eccedere i due anni. Tuttavia, ogni Stato membro può chiedere, in base al paragrafo 1, che tale periodo sia prolungato una sola volta di due anni. La Commissione decide in merito alla domanda. La decisione di attuazione è adottata secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 43, paragrafo 2.

## *Articolo 15*

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

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

## **Capo IV — Riconoscimento di idoneità<sup>20</sup>**

### *Articolo 16*

#### *Riconoscimento di idoneità negli Stati membri dell'UE*

Per gli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale superiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50.000 tonnellate di merci, gli Stati membri possono subordinare l'attività di un prestatore di servizi di assistenza a terra o di un utente che effettua l'autoassistenza all'ottenimento di un riconoscimento di un'autorità competente ("autorità che rilascia il riconoscimento") indipendente dall'ente di gestione di tale aeroporto.

2. [...]

3. [...]

---

<sup>20</sup> Riserva: AT e IT.

## *Articolo 17*

### *Criteri per il rilascio di un riconoscimento di idoneità*

1. Quando uno Stato membro, o se del caso un'autorità competente, rilascia un riconoscimento di idoneità, i criteri<sup>21</sup> di tale riconoscimento devono fare riferimento a quanto segue:
  - a bis) conformità o prevista conformità con i requisiti stabiliti nel presente regolamento e con le disposizioni nazionali dello Stato membro in cui il candidato opera, per quanto riguarda:
    - la protezione sociale,
    - la tutela ambientale e
    - la sicurezza aeroportuale, compresa quella degli impianti, degli aeromobili, delle attrezzature e delle persone;
  - c) conformità con le condizioni finanziarie, compresa quella di non essere soggetto a procedure di insolvenza o equivalenti, o fallimentari, dimostrata in particolare mediante la presentazione del bilancio certificato degli ultimi due esercizi finanziari, ove applicabile, e svolgimento di attività sostenibili, dimostrato in particolare con la presentazione di un piano economico per almeno i primi due anni di attività.
  - d) prova di onorabilità, compresa una prova di pagamento delle imposte e dei contributi previdenziali versati nell'ultimo anno agli Stati membri in cui svolge un'eventuale attività o, nel caso di un'impresa di un paese terzo che non svolge alcuna attività nell'Unione, al suo paese di origine.

---

<sup>21</sup> PL propone di aggiungere il termine "indicativi".

- e) una politica del personale che garantisce che i suoi attuali dipendenti, e quelli futuri, siano in possesso della formazione e dell'esperienza professionale necessarie allo svolgimento delle attività per cui richiede l'idoneità.

*[Articoli da 18 a 24 soppressi]*

*Articolo 25*

*Procedura di riconoscimento di idoneità*

1. 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 dell'effettuazione dell'autoassistenza sino a un livello inferiore a quello previsto dal presente regolamento.

1 bis. L'autorità che rilascia il riconoscimento decide sulla richiesta quanto prima, e comunque non oltre due mesi dalla data alla quale sono state fornite tutte le informazioni necessarie, tenendo conto di tutti gli elementi di giudizio disponibili. La decisione dell'autorità che rilascia il riconoscimento di idoneità è comunicata al richiedente e alle autorità che rilasciano il riconoscimento degli altri Stati membri. Ogni decisione di diniego deve recare l'indicazione dei motivi.

2. [...]

3. Le procedure e l'elenco dei riconoscimenti di idoneità sono resi pubblici dalle autorità che rilasciano il riconoscimento.

*[Articolo 26 soppresso]*

## Capo V — Obblighi per gli enti di gestione delle infrastrutture

### *Articolo 27*

#### *Accesso alle infrastrutture*

1. Per essere messi nella condizione di svolgere le proprie attività, i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza hanno libero accesso alle infrastrutture. L'ente di gestione delle infrastrutture può subordinare tale accesso a condizioni pertinenti, obiettive, trasparenti e non discriminatorie.
2. Lo spazio disponibile per l'assistenza a terra nell'aeroporto è ripartito fra i vari prestatori di servizi di assistenza a terra e utenti che effettuano l'autoassistenza, compresi eventuali nuovi operatori, nella misura necessaria all'esercizio dei loro diritti e a consentire una concorrenza effettiva e leale, sulla base di norme e criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

### *Articolo 27 bis*

#### *Infrastrutture centralizzate*

1. Il presente articolo si applica solamente agli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale superiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci.
2. *[spostato al paragrafo 9]*
3. La gestione delle infrastrutture centralizzate può essere riservata all'ente di gestione delle infrastrutture, che può renderne obbligatorio l'uso per i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza. La gestione delle infrastrutture centralizzate è svolta in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio.

4. L'ente di gestione dell'aeroporto, o se del caso l'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'ente di gestione dell'aeroporto, decide di centralizzare le infrastrutture su una base oggettiva e previa consultazione del comitato degli utenti e delle imprese che prestano servizi di assistenza a terra in aeroporto.

L'ente di gestione dell'aeroporto, o se del caso l'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'ente di gestione dell'aeroporto, assicura che le infrastrutture che rientrano nella definizione di "infrastrutture centralizzate" siano designate come tali e che sia osservato quanto disposto dal presente capo relativamente alle infrastrutture centralizzate.

5. Se il comitato degli utenti adotta un parere che dissente dalla decisione presa dall'ente di gestione dell'aeroporto di centralizzare o meno, **può chiedere** all'autorità di vigilanza indipendente o ogni altra autorità competente dello Stato membro interessato, indipendente dall'ente di gestione dell'aeroporto ("autorità indipendente"), di decidere se le infrastrutture di cui trattasi debbano essere centralizzate o meno e in quale misura<sup>22</sup>.

6. *[spostato all'articolo 27]*

7. *[spostato all'articolo 27]*

8. Se una decisione riguardante l'ambito delle infrastrutture centralizzate è portata dinanzi all'autorità indipendente di cui al paragrafo 5 del presente articolo, essa non prende effetto sino a che l'autorità indipendente non ha esaminato la questione. Quest'ultima prende, entro quattro settimane<sup>23</sup> dal deferimento della questione, a meno che la decisione definitiva non possa essere presa entro lo stesso termine, una decisione provvisoria circa l'entrata in vigore dell'ambito delle infrastrutture centralizzate. Per prendere le sue decisioni, l'autorità indipendente o ogni altra autorità competente esamina le motivazioni delle parti in relazione all'ambito delle infrastrutture centralizzate.

---

<sup>22</sup> Riserva: CZ e PL.

<sup>23</sup> UK ritiene troppo breve il termine di 4 settimane.

9. Se l'uso delle infrastrutture centralizzate comporta la riscossione di un corrispettivo per l'assistenza a terra, di cui all'articolo 28, l'ente di gestione dell'aeroporto pubblica un elenco delle infrastrutture centralizzate dell'aeroporto. Nei casi in cui è incaricato della gestione delle infrastrutture centralizzate un altro ente, quest'ultimo comunica l'elenco delle infrastrutture centralizzate all'ente di gestione dell'aeroporto ai fini della pubblicazione.

### *Articolo 28*

#### *Corrispettivi per l'assistenza a terra relativi alle infrastrutture*

1. Il presente articolo si applica solamente agli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale superiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci.
2. Se l'uso delle infrastrutture comporta la riscossione di un corrispettivo per l'assistenza a terra, l'ente di gestione delle infrastrutture garantisce che l'ammontare di detto corrispettivo venga stabilito sulla base di criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.
3. L'ente di gestione delle infrastrutture ha il diritto di recuperare i costi sostenuti e di realizzare ragionevoli proventi dalle entrate derivanti dalla riscossione dei corrispettivi per l'assistenza a terra. Il corrispettivo per l'assistenza a terra viene corrisposto per un servizio reso.
4. Tutti i corrispettivi per l'assistenza a terra di cui al paragrafo 2 sono fissati a livello di singolo aeroporto, previa consultazione del comitato degli utenti o degli utenti, dei rappresentanti o delle associazioni di cui all'articolo 6, paragrafo 1 della direttiva 2009/12, nonché delle imprese che prestano servizi di assistenza a terra presso l'aeroporto. Nel caso di una rete aeroportuale, gli Stati membri possono autorizzare l'ente di gestione della rete a introdurre un sistema di tariffazione comune e trasparente da applicare alle infrastrutture degli aeroporti che formano parte della rete aeroportuale.



4 bis. L'ente di gestione delle infrastrutture almeno una volta l'anno, salvo se diversamente convenuto nell'ultima consultazione, fornisce al comitato degli utenti o agli utenti dell'aeroporto, ai rappresentanti o alle associazioni di cui all'articolo 6, paragrafo 1 della direttiva 2009/12, e alle imprese che prestano servizi di assistenza a terra presso l'aeroporto, informazioni sugli elementi di base per la determinazione dei corrispettivi per l'assistenza a terra. Le informazioni contengono almeno quanto segue:

- a) un elenco dei vari servizi e infrastrutture forniti dietro corresponsione di un corrispettivo per l'assistenza a terra;
- b) la metodologia utilizzata per il calcolo dei corrispettivi per l'assistenza a terra;
- c) la struttura globale dei costi relativamente alle infrastrutture e ai servizi cui sono connessi i corrispettivi per l'assistenza a terra;
- d) gli introiti dei vari corrispettivi per l'assistenza a terra, il costo totale dei servizi erogati;
- e) eventuali finanziamenti erogati dalle autorità pubbliche delle infrastrutture e dei servizi cui si riferiscono i corrispettivi;
- ee) le previsioni riguardanti la situazione dell'aeroporto relativamente ai corrispettivi per l'assistenza a terra, all'evoluzione del traffico, nonché agli investimenti previsti per le infrastrutture;
- ef) l'utilizzazione effettiva delle infrastrutture nel corso di un periodo determinato e
- f) i risultati attesi dagli investimenti di rilievo proposti con riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto.

- 4 ter. Laddove esista un accordo pluriennale tra gli utenti dell'aeroporto e l'ente di gestione delle infrastrutture, le consultazioni si svolgono secondo le modalità previste in detto accordo. Gli Stati membri conservano il diritto di chiedere consultazioni più frequenti.
- 4 quater. Fatta salva la legislazione nazionale, le informazioni comunicate ai sensi del paragrafo 4 bis sono considerate e trattate come informazioni riservate o economicamente sensibili. Nel caso in cui l'ente di gestione delle infrastrutture sia quotato in borsa, devono essere rispettati in particolare i regolamenti di borsa.
5. L'ente di gestione dell'aeroporto pubblica i livelli dei corrispettivi per l'assistenza a terra, compreso un elenco dettagliato dei servizi prestati. Nei casi in cui è incaricato della gestione delle infrastrutture un altro ente, quest'ultimo comunica all'ente di gestione dell'aeroporto i livelli dei corrispettivi per l'assistenza a terra, compreso l'elenco dettagliato dei servizi prestati, ai fini della pubblicazione.
6. Qualora dissentano da un corrispettivo per l'assistenza a terra stabilito dall'ente di gestione delle infrastrutture, il comitato degli utenti o gli utenti, i rappresentanti o le associazioni di cui all'articolo 6, paragrafo 1 della direttiva 2009/12, **possono chiedere** all'autorità di vigilanza indipendente dello Stato membro interessato di decidere l'ammontare del corrispettivo per l'assistenza a terra contestato<sup>24</sup>.
7. Se una decisione riguardante i livelli dei corrispettivi per l'assistenza a terra è portata dinanzi all'autorità di vigilanza indipendente di cui al paragrafo 6 del presente articolo, essa non prende effetto sino a che l'autorità indipendente non ha esaminato la questione. Quest'ultima prende, entro quattro settimane dal deferimento della questione, a meno che la decisione definitiva non possa essere presa entro lo stesso termine, una decisione provvisoria circa l'entrata in vigore dei livelli dei corrispettivi per l'assistenza a terra. Per prendere le sue decisioni, l'autorità di vigilanza indipendente esamina le motivazioni delle parti in relazione ai livelli dei corrispettivi per l'assistenza a terra.

---

<sup>24</sup> Riserva: CZ e PL.

8. Uno Stato membro può decidere di non applicare i paragrafi 6 e 7 in relazione alle modifiche del livello o della struttura dei corrispettivi per l'assistenza a terra degli aeroporti per i quali esiste una procedura obbligatoria in virtù della normativa nazionale che prevede che i corrispettivi per l'assistenza a terra, o il loro ammontare massimo, siano determinati o approvati dall'autorità di vigilanza indipendente. Le procedure, le condizioni e i criteri applicati ai fini del presente paragrafo dallo Stato membro sono pertinenti, oggettivi, non discriminatori e trasparenti.

*Articolo 28 bis*

*Decisioni relative alle infrastrutture centralizzate e al livello dei corrispettivi per l'assistenza a terra*

1. Gli Stati membri provvedono affinché, con riguardo alle controversie di cui all'articolo 27 bis, paragrafi 5 e 8, e all'articolo 28, paragrafi 6 e 7, siano adottate misure al fine di:
- a) istituire una procedura per la risoluzione delle controversie tra le parti interessate;
  - b) determinare le condizioni affinché una controversia possa essere sottoposta all'autorità di vigilanza indipendente o a qualunque altra autorità competente. L'autorità, in particolare, respinge i reclami che reputa non opportunamente giustificati o adeguatamente documentati; e
  - c) fissare i criteri in base ai quali le controversie sono valutate ai fini di una risoluzione.
2. Fatto salvo l'articolo 27 bis, paragrafo 8, e l'articolo 28, paragrafo 7, l'autorità di vigilanza indipendente o l'autorità competente pronuncia una decisione definitiva il più rapidamente possibile, e comunque entro quattro mesi<sup>25</sup> dal deferimento della questione. Questo periodo può essere prorogato di due mesi in casi eccezionali e debitamente giustificati. Le decisioni dell'autorità di vigilanza indipendente o dell'autorità competente sono vincolanti, fatto salvo un controllo parlamentare o giurisdizionale a seconda della procedura prevista nei diversi Stati membri.

---

<sup>25</sup> UK ritiene troppo breve il termine di 4 mesi.

*Articolo 29*  
*Separazione contabile*<sup>26</sup>

1. Negli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale superiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci, l'ente di gestione delle infrastrutture tiene, in caso di fornitura di servizi di assistenza a terra ai terzi, una contabilità separata per le attività di assistenza a terra rispetto ad altre attività. Tale contabilità separata comporta bilanci e conti profitti e perdite distinti<sup>27</sup>.
2. [...]
3. Onde evitare che possano ridurre i prezzi praticati per i servizi di assistenza a terra resi ai terzi, i soggetti che forniscono servizi di assistenza a terra di cui al paragrafo 1 non possono ricevere alcuna sovvenzione finanziaria incrociata da attività aeronautiche legate alla gestione di infrastrutture aeroportuali o da attività aeronautiche legate alla gestione di infrastrutture centralizzate.
4. Ai fini del presente articolo, le "attività aeronautiche" di un ente di gestione dell'aeroporto sono le attività che l'ente di gestione dell'aeroporto svolge nel proprio aeroporto, correlate alla fornitura di servizi o infrastrutture per gli utenti, prestatori di servizi nell'ambito delle attività del trasporto aereo, o passeggeri aerei che utilizzano l'aeroporto, come la riscossione dei diritti aeroportuali, l'assegnazione di infrastrutture e impianti, la sicurezza e l'attuazione di misure di sicurezza in aeroporto. Le attività non aeronautiche comprendono attività immobiliari o qualsiasi attività svolta in un settore diverso dal trasporto aereo.

---

<sup>26</sup> DE ritiene che il requisito della contabilità separata e di bilanci e conti profitti e perdite distinti crei un onere eccessivo per l'ente di gestione.

<sup>27</sup> AT vorrebbe estendere la separazione contabile a tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra.

5. Alla chiusura di ciascun esercizio finanziario, un revisore contabile indipendente verifica che sia stata attuata la separazione contabile di cui al paragrafo 1 e che le sovvenzioni finanziarie incrociate di cui al paragrafo 3 non siano state erogate. L'ente di gestione delle infrastrutture fornisce ogni anno all'autorità competente, in caso di prestazione di servizi di assistenza a terra, le prove della summenzionata verifica. Qualora i soggetti che forniscono i servizi di assistenza a terra di cui al paragrafo 1 ricevano sovvenzioni finanziarie incrociate derivanti da attività non aeronautiche, essi sono tenuti a dimostrare la conformità al paragrafo 3.

## **Capo VI — Coordinamento delle attività e norme**

### *Articolo 30*

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

1. L'ente di gestione dell'aeroporto è incaricato dell'adeguato coordinamento delle attività di assistenza a terra nel suo aeroporto. Come coordinatore a terra, l'ente di gestione dell'aeroporto garantisce, in particolare, che le operazioni dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza siano svolte nel rispetto delle norme di comportamento applicabili all'aeroporto di cui all'articolo 31.
2. Inoltre, negli aeroporti che abbiano registrato per almeno tre anni consecutivi un volume di traffico annuale superiore a 5 milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci:
  - a) le operazioni dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza devono essere conformi alle norme minime, come stabilito nell'articolo 32;
  - b) l'ente di gestione dell'aeroporto garantisce che le operazioni dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza siano coordinate attraverso un adeguato piano di emergenza e, ove applicabile, come indicato nell'allegato II, attraverso un processo decisionale collaborativo.

3. [...]
4. L'ente di gestione dell'aeroporto trasmette alla Commissione una relazione annuale sull'applicazione delle misure presentate al paragrafo 2. Tale relazione annuale rispetta le specifiche definite in un atto di esecuzione che dovrà essere adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 43, paragrafo 3. La Commissione può chiedere all'organo di valutazione delle prestazioni di Eurocontrol di trasmetterle una relazione consolidata.
5. Se del caso, l'ente di gestione dell'aeroporto segnala all'autorità che ha rilasciato il riconoscimento di idoneità eventuali problemi con i prestatori di servizi di assistenza a terra o gli utenti che effettuano l'autoassistenza nel suo aeroporto.
6. Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano le norme dell'UE in materia di concorrenza.

### *Articolo 31*

#### *Norme di comportamento*

1. [...]
  2. Lo Stato membro, l'ente di gestione dell'aeroporto, un'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'aeroporto può stabilire le norme di comportamento che garantiscono il buon funzionamento dell'aeroporto.
- 2 bis. [...]

3. Le norme di comportamento devono rispettare i seguenti principi:
  - a) devono essere applicate in modo non discriminatorio ai diversi prestatori e utenti;
  - b) devono essere in rapporto con l'obiettivo perseguito;
  - c) non possono portare a una riduzione di fatto dell'accesso al mercato o dell'effettuazione dell'autoassistenza sino a un livello inferiore a quello previsto dal presente regolamento.
  
4. Lo Stato membro può, eventualmente su proposta dell'ente di gestione dell'aeroporto:
  - a) imporre il pagamento di sanzioni pecuniarie, limitare o vietare le attività di un prestatore di servizi di assistenza a terra o di un utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza se tale prestatore o utente non si attiene alle norme di comportamento di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Lo Stato membro comunica alla Commissione e, se del caso, all'autorità che rilascia il riconoscimento di idoneità interessata ogni eventuale misura adottata a norma del presente paragrafo.
  - b) imporre in particolare ai prestatori che forniscono servizi di assistenza nell'aeroporto di partecipare in modo equo e non discriminatorio all'adempimento degli obblighi di servizio pubblico contemplati dalle disposizioni legislative o regolamentari nazionali, soprattutto l'obbligo di garantire la permanenza dei servizi.

*Articolo 32*

*Norme minime*

1. Ai fini del presente articolo, per "norme minime" si intendono i requisiti minimi dei servizi di assistenza a terra.

2. Negli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale superiore a 5 milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci, l'ente di gestione dell'aeroporto o, in alternativa, lo Stato membro, l'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'aeroporto stabilisce le norme minime per le prestazioni di servizi di assistenza a terra. Tali norme devono tenere conto e sono 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<sup>28</sup>.
  3. I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza sono tenuti a rispettare le norme minime. Lo Stato membro o, se del caso, l'ente di gestione dell'aeroporto può esigere che i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza debbano istituire ed attuare un sistema di gestione della sicurezza che corrisponda alla dimensione dell'impresa, alla natura e alla 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 nell'ambito dei loro rapporti contrattuali.
  4. Le norme minime riguardano in particolare i seguenti campi: prestazioni operative, formazione, informazioni e assistenza ai passeggeri, in particolare ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio e del regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, processo decisionale collaborativo, ove applicabile, come indicato nell'allegato II, sicurezza, misure di emergenza e norme ambientali.
- 4 bis. L'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, lo Stato membro, può esigere che ogni utente dell'aeroporto debba nominare un rappresentante o avere una rappresentanza legale nell'aeroporto per assicurare la corretta applicazione delle norme minime.

---

<sup>28</sup> Verrà redatto un considerando sulla necessità di coerenza tra le norme minime fissate a livello locale e i requisiti sui sistemi di gestione della sicurezza.



5. Le norme minime devono essere eque, trasparenti, non discriminatorie e non pregiudizievoli alla normativa vigente dell'Unione, fra cui i regolamenti (CE) n. 261/2004 e (CE) n. 1107/2006. Le norme sono coerenti, proporzionate e pertinenti in ordine alla qualità delle operazioni aeroportuali. Fatta salva la competenza degli Stati membri a questo riguardo, si tiene debitamente conto della qualità delle procedure che riguardano i controlli doganali, la sicurezza in aeroporto e le immigrazioni.
6. [...]
7. Prima di stabilire tali norme, l'ente di gestione dell'aeroporto consulta il comitato degli utenti e i prestatori di servizi di assistenza a terra.
8. Gli Stati membri possono decidere di applicare le disposizioni del presente articolo ad aeroporti diversi da quelli di cui al paragrafo 2.
9. Fatti salvi i requisiti della legislazione nazionale o dell'Unione europea, se un prestatore di servizi a terra o un utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza non si attiene alle norme minime di cui al presente articolo, l'ente di gestione dell'aeroporto cerca innanzitutto di affrontare il problema facendo riferimento al comitato degli utenti. Se ciò non vale ad assicurare la conformità, uno Stato membro può, eventualmente su proposta dell'ente di gestione dell'aeroporto, imporre il pagamento di sanzioni pecuniarie, limitare o vietare le attività di un prestatore di servizi di assistenza a terra o di un utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza. Lo Stato membro comunica alla Commissione e, se del caso, all'autorità competente interessata ogni eventuale misura adottata a norma del presente paragrafo.

*[Articolo 33 soppresso]*

*Articolo 34*

*Formazione*

1. I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza garantiscono a proprie spese che tutti gli addetti alla fornitura di servizi, compreso il personale di gestione e i controllori, siano sufficientemente formati per svolgere le mansioni assegnate, in particolare quando assumono un nuovo incarico.
2. [...]
3. [...]
4. **L'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, lo Stato membro, l'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'aeroporto** definisce, eventualmente, **le norme** minime di formazione, inclusi i settori di formazione pertinenti all'attività specifica di servizi di assistenza a terra in questione, e può chiedere ai prestatori di servizi di assistenza a terra e agli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza di fornire informazioni **che dimostrino** la conformità al presente articolo.

*Articolo 35*  
*Subappalto*<sup>29</sup>

1 bis. [...]

1. Fatti salvi i paragrafi 2, 3 e 4, i prestatori di servizi possono impegnarsi in subappalti<sup>30</sup>.
2. Gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza possono subappaltare i servizi di assistenza a terra solo se sono temporaneamente impossibilitati a effettuare l'autoassistenza per cause di forza maggiore.
3. I subappaltatori non possono subappaltare i servizi di assistenza a terra.
4. Un prestatore di servizi di assistenza a terra di cui all'articolo 11, paragrafo 1, può subappaltare i servizi solo se è temporaneamente impossibilitato a fornire i servizi in questione per cause di forza maggiore.
5. I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che si avvalgono di uno o più subappaltatori si adoperano affinché i subappaltatori rispettino gli obblighi dei prestatori di servizi di assistenza a terra ai sensi del presente regolamento, compreso, se del caso, l'obbligo di essere in possesso di un riconoscimento di idoneità per la prestazione di servizi di assistenza a terra.
6. Tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza che fanno ricorso a uno o più subappaltatori informano l'ente di gestione dell'aeroporto e gli utenti dell'aeroporto interessati riguardo al nome e alle attività dei subappaltatori in questione.
7. Nella sua richiesta di autorizzazione a fornire servizi di assistenza a terra nell'ambito della procedura di selezione di cui all'articolo 7, il prestatore di servizi di assistenza a terra indica il numero, le attività e i nomi dei subappaltatori di cui intende avvalersi.

---

<sup>29</sup> Riserva: AT, DE, EL.

<sup>30</sup> IT propone di aggiungere il nuovo paragrafo 1 bis seguente: "*Lo Stato membro o, se del caso, l'autorità che rilascia il riconoscimento può esigere che il principale contraente rispetti una soglia appropriata del suo fatturato annuo per i servizi di assistenza a terra subappaltati.*"

*Articolo 35 bis [ex articolo 22]*

*Assicurazione*

I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza nell'Unione stipulano un'adeguata copertura assicurativa per la responsabilità derivante dall'esercizio delle attività di assistenza in relazione ai danni causati sul territorio di uno Stato membro e per i quali sussista un diritto al risarcimento<sup>31</sup>.

**Capo VII — Rapporti internazionali**

*Articolo 36*

*Rapporti con paesi terzi*

1. Fatti salvi gli impegni internazionali dell'Unione e gli accordi bilaterali sui servizi aerei degli Stati membri, qualora risulti che, in materia di accesso al mercato dell'assistenza a terra o dell'autoassistenza, un paese terzo agisce in modo discriminatorio, come descritto al paragrafo 2 bis, uno Stato membro può adottare<sup>32</sup> misure, compresa la sospensione totale o parziale del diritto di accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra nel suo territorio nei confronti dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza di quel paese terzo, al fine di porre rimedio al comportamento discriminatorio del paese terzo interessato.

2. [...]

2 bis. Ai sensi del paragrafo 1, si considera che un paese terzo agisce in modo discriminatorio se:

---

<sup>31</sup> Redatto un considerando relativo all'assicurazione delle attrezzature delle persone a mobilità ridotta.

<sup>32</sup> IT preferirebbe "adotta" anziché "può adottare".

- a) non riserva, de jure o de facto, ai prestatori o agli utenti che praticano l'autoassistenza di uno Stato membro un trattamento paragonabile a quello riservato dagli Stati membri ai prestatori o agli utenti che praticano l'autoassistenza, di quel paese terzo nei suoi aeroporti, oppure
- b) riserva, de jure o de facto, ai prestatori o agli utenti di uno Stato membro che effettuano l'autoassistenza un trattamento meno favorevole di quello accordato ai propri prestatori di servizi e utenti che effettuano l'autoassistenza, oppure
- c) riserva ai prestatori e agli utenti di altri paesi terzi che effettuano l'autoassistenza un trattamento più favorevole di quello riservato ai prestatori o agli utenti di uno Stato membro che effettuano l'autoassistenza.

2 ter. Gli Stati membri comunicano alla Commissione ogni eventuale misura adottata a norma del paragrafo 1.

3. [...]

## **Capo VIII — Obblighi di comunicazione e monitoraggio**

### *Articolo 37*

#### *Obblighi di comunicazione per gli Stati membri*

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

### *Articolo 38*

#### *Pubblicazione degli elenchi degli aeroporti*

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

- a) elenco degli aeroporti dell'Unione che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale superiore a 5 milioni di movimenti passeggeri o 100.000 tonnellate di merci;
- b) elenco degli aeroporti dell'Unione che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale superiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci;
- c) elenco degli aeroporti dell'Unione aperti al traffico commerciale;
- d) elenco degli aeroporti soggetti alle limitazioni ai sensi degli articoli 6, paragrafo 2, e 14;
- e) elenco dei prestatori di servizi di assistenza e degli utenti che effettuano l'autoassistenza approvato ai sensi del capo IV relativo al riconoscimento di idoneità.

### *Articolo 39*

#### *Relazione di valutazione e informazione*

1. La Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione del presente regolamento entro e non oltre 5 anni dalla data di applicazione. Tale relazione ne valuta in particolare l'eventuale impatto significativo sulla qualità dei servizi di assistenza a terra, l'occupazione e le condizioni di lavoro. La relazione comprende il seguente insieme di indicatori e criteri per un campione di aeroporti:

- a) numero medio di prestatori di servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione, per le 11 categorie di servizi;
- b) numero di utenti che effettuano l'autoassistenza in ogni aeroporto dell'Unione, per le 11 categorie di servizi;
- c) numero di aeroporti in cui è limitato il numero di prestatori di servizi di assistenza a terra, e la valenza della limitazione o delle limitazioni;
- d) numero delle società che hanno ottenuto il riconoscimento di idoneità da uno Stato membro e che operano in un altro Stato membro;
- e) se del caso, parere delle parti interessate sui sistemi dei riconoscimenti di idoneità negli Stati membri (criteri per il riconoscimento, attuazione, prezzo, ecc.);
- f) numero complessivo dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza che operano nell'Unione;
- g) sistema dei prezzi e di gestione delle infrastrutture centralizzate in ogni aeroporto;
- h) quota di mercato degli enti di gestione degli aeroporti nel settore dell'assistenza a terra in ogni aeroporto, per le 11 categorie di servizi;
- i) quota di mercato degli utenti che effettuano l'autoassistenza ai terzi in ogni aeroporto, per tutte le categorie di servizi;
- j) incidenti di sicurezza che coinvolgono i servizi di assistenza a terra;

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

## **Capo IX — Protezione sociale**

### *Articolo 40*

#### *Protezione sociale*

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

Gli Stati membri possono applicare ogni eventuale provvedimento nazionale inteso a tutelare gli interessi dei lavoratori nell'eventualità del trasferimento del personale alle dipendenze dei prestatori di servizi di assistenza a terra, a condizione che i provvedimenti in questione siano conformi alla legislazione dell'Unione e non pregiudichino l'efficacia del presente regolamento.



## **Capo X — Ricorso contro decisioni o misure individuali**

### *Articolo 41*

#### *Diritti di ricorso*

1. Gli Stati membri o, se del caso, gli enti di gestione degli aeroporti provvedono affinché le parti che abbiano un legittimo interesse dispongano di un diritto di ricorso avverso le decisioni o misure individuali adottate a norma degli articoli seguenti: articolo 6, paragrafo 2 (Assistenza ai terzi), articoli 7-10 (Procedura di selezione), articolo 13 (Aeroporti insulari), articolo 25 (Procedura di riconoscimento di idoneità), articolo 27 (Accesso alle infrastrutture), articolo 27 bis (Infrastrutture centralizzate), articolo 28 (Corrispettivi per l'assistenza a terra relativi alle infrastrutture), articolo 31 (Norme di comportamento) e articolo 32 (Norme minime).
2. Il ricorso deve poter essere proposto dinanzi a un'autorità pubblica diversa dall'ente di gestione dell'aeroporto di cui trattasi e, all'occorrenza, indipendente dall'autorità pubblica che controlla tale ente. Ove specificato nel presente regolamento e fatte salve le norme nazionali sui procedimenti giudiziari, il ricorso è proposto dinanzi all'autorità di vigilanza indipendente o a qualsiasi altra autorità competente.

## **Capo XI — Disposizioni in materia di competenze di esecuzione**

*[Articolo 42 soppresso]*

*Articolo 43*  
*Procedura del comitato*

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

**Capo XII — Disposizioni finali**

*Articolo 44*  
*Abrogazione*

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

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

## *Articolo 45*

### *Disposizioni transitorie*

1. I prestatori selezionati in conformità dell'articolo 11 della direttiva 96/67/CE prima della data di applicazione del presente regolamento continuano a essere autorizzati alle condizioni stabilite nella direttiva 96/67/CE fino allo scadere del periodo di selezione inizialmente previsto.
2. Negli aeroporti in cui sono stati selezionati solo due prestatori per categoria di servizi ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 96/67/CE e in cui un numero minimo di tre fornitori deve essere selezionato ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, del presente regolamento, è organizzata una procedura di selezione ai sensi degli articoli 7-10 del presente regolamento in modo che il terzo prestatore selezionato sia in grado di iniziare le operazioni entro diciotto mesi dalla data di applicazione del presente regolamento.
3. [...]
4. [...]
5. [...]

## *Articolo 46*

### *Entrata in vigore e applicazione*

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

Il presente regolamento si applica a decorrere dal XX.XX.20XX [trenta mesi dalla data di adozione]<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> AT e DE propongono 5 anni come periodo transitorio.

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

Fatto a Bruxelles,

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

---

**ELENCO DEI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA**

1. L'assistenza amministrativa a terra e la supervisione comprende:
  - 1.1. i servizi di rappresentanza e di collegamento con le autorità locali o con altri soggetti, le spese effettuate per conto dell'utente e la fornitura di locali ai suoi rappresentanti,
  - 1.2. il controllo del caricamento, dei messaggi e delle telecomunicazioni,
  - 1.3. il trattamento, il magazzinaggio, la manutenzione e l'amministrazione delle unità di carico,
  - 1.4. gli altri servizi di supervisione prima, durante e dopo il volo, nonché gli altri servizi amministrativi richiesti dall'utente.
2. L'assistenza passeggeri comprende qualsiasi forma di assistenza ai passeggeri in partenza, in arrivo, in transito o in coincidenza, in particolare il controllo dei biglietti, dei documenti di viaggio, la registrazione dei bagagli e il trasporto di questi ultimi fino ai sistemi di smistamento.
3. L'assistenza bagagli comprende il trattamento dei bagagli nel locale di smistamento, lo smistamento degli stessi, la loro preparazione in vista della partenza, il loro caricamento e scaricamento rispettivamente su e dai sistemi trasportatori da e per l'aereo nonché il trasporto dei bagagli dal locale di smistamento alla sala di distribuzione.
4. L'assistenza merci e posta comprende:

- 4.1. per le merci: la movimentazione fisica delle merci in arrivo e in partenza, anche esportate, importate o in transito, il trattamento dei relativi documenti, le formalità doganali e tutte le misure conservative convenute tra le parti o richieste dalle circostanze,
- 4.2. per la posta: in arrivo e in partenza, il trattamento fisico della corrispondenza, il trattamento dei relativi documenti e tutte le misure conservative convenute tra le parti o richieste dalle circostanze.
5. L'assistenza operazioni in pista comprende:
  - 5.1. la guida dell'aereo all'arrivo e alla partenza,
  - 5.2. l'assistenza al parcheggio dell'aereo e la fornitura di mezzi appropriati,
  - 5.3. l'organizzazione delle comunicazioni tra l'aeromobile e il prestatore dei servizi lato pista,
  - 5.4. il caricamento e lo scaricamento dell'aereo, compresa la fornitura e la messa in opera dei mezzi necessari, nonché il trasporto dell'equipaggio e dei passeggeri tra l'aereo e l'aerostazione e il trasporto dei bagagli tra l'aeromobile e l'aerostazione, nonché il caricamento e lo scaricamento di sedie a rotelle o di altre attrezzature per la mobilità o dispositivi di assistenza di persone a mobilità ridotta;
  - 5.5. l'assistenza all'avviamento dell'aereo e la fornitura di mezzi appropriati,
  - 5.6. lo spostamento dell'aereo alla partenza e all'arrivo, la fornitura e la messa in opera dei mezzi necessari,
  - 5.7. il trasporto, il caricamento sull'aereo dei cibi e delle bevande e il relativo scaricamento,

6. L'assistenza pulizia e servizi di scalo comprende:
  - 6.1. la pulizia esterna e interna dell'aereo, il servizio dei gabinetti e dell'acqua,
    - 6.2.1. la climatizzazione e il riscaldamento della cabina,
    - 6.2.2. la rimozione della neve e del ghiaccio e lo sbrinamento dell'aereo,
  - 6.3. la sistemazione della cabina mediante attrezzature di cabina, il magazzinaggio di queste attrezzature.
7. L'assistenza carburante e olio comprende:
  - 7.1. l'organizzazione e l'esecuzione del rifornimento e del recupero del carburante, compreso il magazzinaggio, anche se in prossimità dell'aeroporto, il controllo della qualità e della quantità delle forniture,
  - 7.2. il rifornimento di olio e di altre sostanze liquide.
8. L'assistenza manutenzione dell'aereo comprende:
  - 8.1. le operazioni ordinarie effettuate prima del volo,
  - 8.2. le operazioni particolari richieste dall'utente,
  - 8.3. la fornitura e la gestione del materiale necessario per la manutenzione e dei pezzi di ricambio<sup>34</sup>,
  - 8.4. la richiesta o prenotazione di un'area di parcheggio e/o di un hangar per effettuare la manutenzione.
9. L'assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi comprende:

---

<sup>34</sup> Verrà aggiunto al testo un considerando che chiarisce la relazione tra il presente regolamento e le norme di certificazione dell'AESA.

- 9.1. la preparazione del volo nell'aeroporto di partenza o altrove,
  - 9.2. l'assistenza in volo, compreso all'occorrenza, il cambio d'itinerario in volo,
  - 9.3. i servizi dopo il volo,
  - 9.4. la gestione degli equipaggi.
10. L'assistenza trasporto a terra comprende:
- 10.1. l'organizzazione e l'effettuazione del trasporto dei passeggeri, dell'equipaggio, dei bagagli, delle merci e della posta tra diverse aerostazioni dello stesso aeroporto, ma escluso il trasporto tra l'aereo e qualsiasi altro punto all'interno del perimetro dello stesso aeroporto,
  - 10.2. qualsiasi trasporto speciale richiesto dall'utente.
11. L'assistenza ristorazione («catering») comprende:
- 11.1. il collegamento con i fornitori e la gestione amministrativa,
  - 11.2. il magazzinaggio dei cibi, delle bevande e degli accessori necessari alla loro preparazione,
  - 11.3. la pulizia degli accessori,
  - 11.4. la preparazione e la fornitura del materiale e delle provviste di cibi e bevande.
-



**COORDINAMENTO DEI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA  
(conformemente all'articolo 30, paragrafo 2, lettera b)**

I seguenti aeroporti mettono in atto un processo decisionale collaborativo:

- entro il XXX (data di applicazione) tutti gli aeroporti con oltre 45 milioni di passeggeri nell'anno che precede tale data<sup>35</sup>;
- entro il XXX (cinque anni dalla data di applicazione) tutti gli aeroporti con oltre 30 milioni di passeggeri nell'anno che precede tale data<sup>36</sup>;
- entro il XXX (otto anni dalla data di applicazione) tutti gli aeroporti con oltre 20 milioni di passeggeri nell'anno che precede tale data.

---

<sup>35</sup> Per informazione: questa disposizione si applicherebbe agli aeroporti di Heathrow, Parigi CDG, Francoforte, Madrid e Amsterdam.

<sup>36</sup> Per informazione: questa disposizione si applicherebbe agli aeroporti di Heathrow, Parigi CDG, Francoforte, Madrid e Amsterdam, Fiumicino, Londra Gatwick e Monaco di Baviera.