



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 5 dicembre 2011 (13.12)  
(OR. en)**

**18008/11  
ADD 2**

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

**AVIATION 256  
CODEC 2288**

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine: Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 2 dicembre 2011

Destinatario: Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

---

n. doc. Comm.: SEC(2011) 1440 definitivo

---

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

- Documento di lavoro dei servizi della Commissione
- Sintesi della valutazione d'impatto

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione SEC(2011) 1440 definitivo.

All.: SEC(2011) 1440 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 1.12.2011  
SEC(2011) 1440 definitivo

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**

**SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

*che accompagna il documento*

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio**

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

{COM(2011) 824 definitivo}  
{SEC(2011) 1439 definitivo}

## **1. DÉFINIZIONE DEL PROBLEMA**

### **1.1. Contesto e problemi individuali**

I servizi di assistenza a terra comprendono tutte le attività di terra connesse con l'aviazione eseguite negli aeroporti per le compagnie aeree e che ricoprono una funzione indispensabile nel sistema del trasporto aereo. Sebbene i servizi di assistenza a terra non siano necessariamente visibili, l'esperienza dei passeggeri negli aeroporti e a bordo è strettamente correlata alla qualità dei servizi di assistenza a terra quali, per esempio, la corretta accoglienza dei passeggeri nell'aeroporto, il comfort materiale a bordo o i presupposti previsti per l'incolumità e la sicurezza dei voli. Un'erogazione efficiente di servizi di assistenza a terra è quindi importante per gli operatori aeroportuali, le compagnie aeree e i passeggeri, ed è fondamentale per un'utilizzazione efficiente delle infrastrutture del trasporto aereo. Essa contribuisce inoltre in maniera significativa al rendimento del sistema dell'aviazione in generale.

La direttiva 96/67/CE del Consiglio ("la direttiva") è stata adottata nel 1996 per disciplinare l'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra, allo scopo di realizzare un'apertura del mercato per ridurre i prezzi pagati dalle compagnie aeree e accrescere la qualità di tali servizi. Si è trattato di una delle principali iniziative che hanno accompagnato la creazione del mercato unico dell'aviazione a metà degli anni 1990.

La direttiva definiva le seguenti 11 categorie di servizi di assistenza a terra:

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

Tra queste, le seguenti categorie possono essere sottoposte a restrizioni (i cosiddetti "servizi limitati"):

- assistenza bagagli;

- 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;
- assistenza operazioni in pista;
- assistenza carburante e olio.

Fino all'1 gennaio 2001, ai sensi della direttiva vigeva il seguente quadro giuridico:

	Aeroporti aperti al traffico commerciale con un traffico annuale <u>inferiore a 2 milioni di passeggeri o 50 000 tonnellate di merci</u>	Aeroporti aperti al traffico commerciale con un traffico annuale <u>superiore a 2 milioni di passeggeri o 50 000 tonnellate di merci</u>	
		Tutti i servizi salvo "i servizi limitati"	"Servizi limitati"
<b>Autoassistenza</b> (assistenza fornita dalle compagnie aeree per conto proprio)	Libero accesso al mercato per <u>tutte</u> le categorie*	Libero accesso al mercato*	Libero accesso*  OPPURE  Limitazione ad almeno 2 compagnie aeree che effettuano l'autoassistenza per ciascuna categoria di servizi (selezionate in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori)*
<b>Assistenza ai terzi</b>	Non prevista dalla direttiva	Libero accesso al mercato*	Libero accesso*  OPPURE  Limitazione a 2 prestatori di servizi ai terzi per categoria di servizi (selezionati in base a una procedura di <u>gara</u> pubblicata nella GU). Almeno un prestatore di servizi dev'essere indipendente dall'aeroporto e dal vettore dominante.  <i>**possibilità di limitare a 1 il numero di prestatori di servizi ai terzi in base a limiti di spazio/capacità, se la richiesta di esenzione è approvata dalla CE.</i>

\*Possibilità di limitare il numero di prestatori di servizi in base a limiti di spazio/capacità (se la richiesta di esenzione è approvata dalla CE).

Dal 1996 la Commissione monitora da vicino l'applicazione della direttiva, rilevando alcune problematiche in termini di attuazione ed esecuzione. Inoltre, il contesto in cui i servizi di assistenza a terra sono erogati è radicalmente cambiato (aumento del traffico aereo del 36%<sup>1</sup> e, nell'ultimo decennio, una sequela di crisi quali la recessione economica, eruzioni vulcaniche e forti nevicate ecc.). In questo scenario mutevole, le consultazioni condotte e le valutazioni della direttiva hanno portato all'individuazione di due problemi.

*1.1.1. Problema 1: la fornitura di servizi di assistenza a terra non è più abbastanza efficiente*

Al giorno d'oggi le compagnie aeree non ricevono servizi di assistenza a terra efficaci rispetto ai costi in tutti gli aeroporti dell'UE; questa situazione è dovuta a tre ragioni.

In primo luogo, la possibilità offerta di limitare la concorrenza per taluni servizi implica che, in alcuni aeroporti, le compagnie aeree possono scegliere soltanto tra due prestatori per ciascun "servizio limitato", e non sempre sono autorizzate a ricorrere dell'autoassistenza.

In secondo luogo, in Europa vige un mosaico di condizioni amministrative per l'accesso ai mercati nazionali. Ogni Stato membro può cioè richiedere la propria "idoneità", il che

<sup>1</sup> Fonte: Commissione per la valutazione delle attività di Eurocontrol.

determina l'esistenza di una varietà di requisiti locali, obbliga le società che prestano servizi di assistenza a terra ad adeguarsi a ciascun mercato nazionale e contribuisce a far lievitare i costi.

Infine, i nuovi operatori incontrano difficoltà a inserirsi nelle attività e a farle crescere a livello di singolo aeroporto. In alcune strutture, talune condizioni ostacolano i nuovi operatori, impedendo loro di concorrere in maniera sostenibile con i prestatori bene insediati. Tali condizioni consistono, tra l'altro, in: i) un quadro giuridico inadeguato per la gestione delle infrastrutture centralizzate<sup>2</sup> (CI); ii) un quadro giuridico inadeguato per la separazione contabile per gli aeroporti che effettuano servizi di assistenza a terra; iii) procedure di gara squilibrate a scapito degli assistenti a terra indipendenti.

*1.1.2. Problema 2: La qualità complessiva dei servizi di assistenza a terra non tiene il passo con le mutevoli esigenze in termini di affidabilità, resistenza, sicurezza e ambiente*

A livello di aeroporto si rileva una qualità non ottimale per quanto riguarda l'affidabilità del servizio (ritardi nelle operazioni di turnaround e scarsa qualità dell'assistenza bagagli), la resistenza (gestione delle crisi), l'incolumità e la sicurezza (incidenti e minacce terroristiche) e l'ambiente (emissioni di CO<sub>2</sub> e uso di glicole).

La scarsa qualità generale dei servizi di assistenza a terra può essere attribuita a due cause principali: i) un coordinamento inadeguato dei servizi di assistenza a terra presso l'aeroporto (dovuto alle pratiche di subappalto che compromettono lo spazio e le operazioni aeroportuali, all'assenza di una supervisione quotidiana delle operazioni e alla mancanza di un controllo del rendimento e di un corrispondente sistema di comunicazione); ii) un quadro giuridico insoddisfacente per la formazione e il trasferimento del personale.

## **1.2. Sussidiarietà**

L'assistenza a terra è fondamentale per il corretto funzionamento del trasporto aereo, in linea con gli obiettivi degli articoli 58 e 90 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Poiché il principio di sussidiarietà è d'applicazione, l'azione dell'UE sull'assistenza a terra dev'essere giustificata.

In primo luogo, gli obiettivi dell'azione proposta non potrebbero essere conseguiti in maniera sufficiente dagli Stati membri perché, come già si è osservato nel 1996, l'accesso al mercato dei servizi di assistenza, nell'ambito della politica comune dei trasporti aerei, dovrebbe essere disciplinato da un quadro dell'UE.

In secondo luogo, il valore aggiunto dell'azione europea discende dalla necessità delle compagnie aeree di operare in un mercato unico dell'aviazione. In qualità di subappaltatori diretti delle compagnie aeree, le società che effettuano servizi di assistenza a terra hanno bisogno di condizioni di parità a livello di UE.

---

<sup>2</sup> Ossia le infrastrutture "volte a fornire servizi di assistenza a terra la cui complessità, costo o impatto ambientale non ne consentono la suddivisione o la duplicazione", per esempio i sistemi di smistamento dei bagagli, antighiaccio, di depurazione dell'acqua o di distribuzione del carburante.

## 2. OBIETTIVI DELL'INIZIATIVA DELL'UE

L'obiettivo generale dell'iniziativa è migliorare l'efficienza e la qualità dei servizi di assistenza a terra a beneficio degli utenti (le compagnie aeree) e degli utenti finali (passeggeri e spedizionieri).

Gli obiettivi specifici (SO) sono:

*SO1. Garantire che le compagnie aeree abbiano una più vasta scelta di soluzioni per i servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'UE.*

*SO2. Armonizzare e chiarire le condizioni amministrative nazionali per l'ingresso nel mercato (riconoscimento di idoneità).*

*SO3. Garantire parità di condizioni a livello di aeroporti tra le società che offrono servizi di assistenza a terra operanti nell'ambito di regimi di regolamentazione diversi.*

*SO4. Migliorare il coordinamento tra prestatori di servizi di assistenza a terra in aeroporto.*

*SO5. Chiarire il quadro giuridico per la formazione e il trasferimento di personale.*

## 3. OPZIONI POLITICHE

La prima azione possibile potrebbe essere l'abrogazione della direttiva attuale. Dalle tornate di consultazioni con le parti interessate lanciate in passato non è emerso un desiderio di intervenire in tal senso. Questa opzione non è ulteriormente considerata in ragione del rischio di frammentazione del mercato interno e della complessità che si offrirebbe con la presenza di requisiti diversi a livello nazionale, locale e di singolo aeroporto.

Un'alternativa potrebbe essere rappresentata da una rigida attuazione della direttiva nella sua versione attuale, associata alla divulgazione di materiale orientativo. Questa opzione non viene ulteriormente approfondita poiché almeno una delle principali cause di problematicità (la possibilità di limitare la concorrenza per taluni servizi) non può essere eliminata mediante una rigida attuazione e l'introduzione di orientamenti.

Durante le consultazioni condotte con le parti interessate e le valutazioni effettuate è stato individuato un insieme ampio di provvedimenti che potrebbero risolvere le problematiche rilevate. Nessuna delle misure politiche proposte basterebbe da sola a conseguire tutti gli obiettivi specifici.

Per rimediare ai problemi individuati, si propongono quattro diversi pacchetti di politiche, oltre a uno scenario di base. Ogni pacchetto dà una risposta alle cinque cause alla radice del problema. Tre pacchetti contengono provvedimenti di analoga intensità (bassa, media e alta intensità, rispettivamente) nei cinque ambiti critici individuati (per ridurre al minimo i contrasti "efficienza/qualità" ed "efficienza/condizioni di lavoro"). Un quarto pacchetto propone misure di media intensità, associate a provvedimenti di alta intensità per gli ambiti non controversi.

Il primo pacchetto di politiche (PP1) si prefigge lo scopo di migliorare il sistema attuale mediante l'introduzione di modifiche alla direttiva soltanto laddove assolutamente indispensabile nonché, nella misura del possibile, con la fornitura di orientamenti. Contiene le misure meno intense individuate.

Il secondo pacchetto (PP2) intende migliorare il sistema attuale con un insieme di provvedimenti di media intensità e, di conseguenza, risulta più ambizioso del pacchetto PP1. Esso è proposto sotto forma di regolamento.

Il terzo pacchetto (PP3) include misure di elevata intensità, che puntano alla piena armonizzazione del quadro relativo al mercato dei servizi di assistenza a terra, ed è proposto anch'esso sotto forma di regolamento.

Il pacchetto PP2 *bis*, una variante del pacchetto PP2 che ingloba due provvedimenti del PP3 (relativi ai riconoscimenti di idoneità e alle norme minime di qualità) è il quarto pacchetto preso in considerazione.

Lo strumento giuridico scelto per i pacchetti PP2/PP2 *bis* e PP3 è il regolamento. Poiché gran parte delle difficoltà correlate al quadro giuridico attuale sono dovute a livelli di attuazione divergenti negli Stati membri, sarà possibile fissare norme valide a livello di UE lasciando una certa flessibilità agli Stati membri, ma solo laddove necessaria.

	<i>PP1</i>	<i>PP2</i>	<i>PP2 bis</i>	<i>PP3</i>
<i>Strumento giuridico</i> →	<b>Direttiva (+orientamenti)</b>	<b>Regolamento</b>	<b>Regolamento</b>	<b>Regolamento</b>
<i>Cause</i> ↓				
<b>1: Possibilità di limitare la concorrenza per taluni servizi di assistenza a terra</b>	Apertura piena del mercato dell'autoassistenza.	— Apertura piena del mercato dell'autoassistenza.  — Negli aeroporti principali, aumento fino a tre del numero minimo di prestatori di servizi di assistenza ai terzi per le quattro categorie di servizi che possono essere limitati.	— Apertura piena del mercato dell'autoassistenza.  — Negli aeroporti principali, aumento fino a tre del numero minimo di prestatori di servizi di assistenza ai terzi per le quattro categorie di servizi che possono essere limitati.	Apertura piena del mercato dell'autoassistenza e dei prestatori di servizi di assistenza ai terzi (senza più gare d'appalto).
<b>2: Mosaico di condizioni amministrative per l'accesso ai mercati nazionali (idoneità)</b>	Orientamenti per gli Stati membri sui requisiti di idoneità.	Reciproco riconoscimento delle idoneità con requisiti armonizzati.	Definizione di un'idoneità UE.	Definizione di un'idoneità UE.
<b>3: Difficoltà per i nuovi operatori a inserirsi nelle attività e contribuirvi a livello di singolo aeroporto</b>	a) Definizioni più chiare nella direttiva per le infrastrutture centralizzate (CI).	a) Migliore gestione delle infrastrutture centralizzate.	a) Migliore gestione delle infrastrutture centralizzate.	a) Migliore gestione delle infrastrutture centralizzate.
	b) Definizioni più chiare nella direttiva per la separazione contabile.	b) Separazione giuridica tra gli operatori aeroportuali e le loro controllate che forniscono i servizi di assistenza a terra.	b) Separazione giuridica tra gli operatori aeroportuali e le loro controllate che forniscono i servizi di assistenza a terra.	b) Abolizione della possibilità per gli operatori aeroportuali di controllare un'attività di assistenza a terra presso il loro aeroporto.
	c) Chiarimenti in merito al ruolo e alle definizioni del comitato degli utenti nella direttiva.	c) Miglioramento della procedura di gara (comitato degli utenti + durata delle attività oggetto del contratto di appalto).	c) Miglioramento della procedura di gara (comitato degli utenti + durata delle attività oggetto del contratto di appalto).	(no c): il pacchetto PP3 non prevede gare di appalto)
<b>4: Scarso coordinamento dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti</b>	a) Orientamenti sui subappalti.	a) Introduzione di norme più chiare in materia di subappalti.	a) Introduzione di norme più chiare in materia di subappalti.	a) Introduzione di norme più chiare in materia di subappalti.



	b) Armonizzazione dei criteri di gara.	b) Armonizzazione dei criteri di gara.	b) Armonizzazione dei criteri di gara.	(no b): il pacchetto PP3 non prevede gare di appalto)
	c) Orientamenti in materia di "codice di condotta".	c) Ruolo dell'operatore aeroportuale nelle operazioni a terra  Negli aeroporti principali l'operatore aeroportuale è responsabile delle norme minime di qualità per le operazioni di assistenza a terra da definire in un atto delegato.	c) Ruolo dell'operatore aeroportuale nelle operazioni a terra.  Negli aeroporti principali, norme minime di qualità definiti a livello di UE.	c) Ruolo dell'operatore aeroportuale nelle operazioni a terra.  Negli aeroporti principali, norme minime di qualità definiti a livello di UE.
		d) Obblighi di comunicazione sul rendimento delle operazioni, da specificare in un atto delegato (negli aeroporti principali).	d) Obblighi di comunicazione sul rendimento delle operazioni, da specificare in un atto delegato (negli aeroporti principali).	d) Obblighi di comunicazione sul rendimento delle operazioni, da specificare in un atto delegato (negli aeroporti principali).
<b>5: Quadro giuridico inadeguato per la formazione e il trasferimento di personale</b>	a) Orientamenti in materia di formazione.	a) Formazione minima obbligatoria per il personale.	a) Formazione minima obbligatoria per il personale.	a) Introdurre qualifiche dei singoli membri del personale (licenze) per talune categorie di personale chiave.
	b) Consultazioni con i rappresentanti dei dipendenti durante le gare d'appalto.	b) Permettere agli Stati membri di imporre l'obbligo di assumere personale a condizioni simili per servizi ai quali l'accesso è limitato.	b) Permettere agli Stati membri di imporre l'obbligo di assumere personale a condizioni simili per servizi ai quali l'accesso è limitato.	b) Trasferimento di tutto il personale a condizioni simili in caso di (parziale) perdita di attività in favore di un altro prestatore, per tutti i servizi di assistenza a terra.

#### 4. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

Le conseguenze dei pacchetti di misure politiche sono così sintetizzate:

**Conseguenze rispetto allo scenario di base**

	PP1	PP2	PP2 bis	PP3
<b>Conseguenze economiche</b>				
Conseguenze sul funzionamento del mercato interno, della concorrenza e della competitività dei servizi di assistenza a terra	SCARSAMENTE POSITIVE	ALTAMENTE POSITIVE	ALTAMENTE POSITIVE	MEDIAMENTE POSITIVE
Conseguenze sui costi di gestione e sulla condotta delle imprese	NESSUNA	INTERVENTO NEUTRALE	INTERVENTO NEUTRALE	MEDIAMENTE NEGATIVE
Conseguenze sulle piccole e medie imprese	NESSUNA	POCO NEGATIVE	POCO NEGATIVE	MEDIAMENTE NEGATIVE
Conseguenze sui consumatori	NESSUNA	MEDIAMENTE POSITIVE	MEDIAMENTE POSITIVE	POCO POSITIVE
Onere amministrativo (AB) per le imprese dopo 5 anni	NESSUNA	- 0,61m EUR POCO POSITIVE	- 0,61m EUR POCO POSITIVE	- 0,61m EUR POCO POSITIVE
Autorità pubbliche — AB dopo 5 anni	NESSUNA	- 0,185m EUR POCO POSITIVE	- 0,185m EUR POCO POSITIVE	- 0,185m EUR POCO POSITIVE
Stati membri	NESSUNA	- 0,2M EUR	- 1,06m EUR	- 1,06m EUR
Commissione europea	NESSUNA	Trascurabile (+ 0,015m EUR)	+ 0,86m EUR	+ 0,86m EUR
Paesi terzi	SCARSAMENTE POSITIVE	ALTAMENTE POSITIVE	ALTAMENTE POSITIVE	MEDIAMENTE POSITIVE
Bilancio dell'UE	NESSUNA	NESSUNA	0,86m EUR nell'arco di 5 anni	0,86m EUR nell'arco di 5 anni
<b>Conseguenze sociali</b>				
Occupazione (numero di posti di lavoro)	NESSUNA	- 450 posti di lavoro / anno nel settore dell'assistenza a terra	- 450 posti di lavoro / anno nel settore dell'assistenza a terra	- 900 posti di lavoro/anno nel settore dell'assistenza a terra, ma nuovi posti di lavoro in organizzazioni che conferiscono licenze

Conseguenze rispetto allo scenario di base				
	PP1	PP2	PP2 bis	PP3
				al personale addetto all'assistenza a terra
Qualità del lavoro, salute dei lavoratori, sicurezza e dignità	SCARSAMENTE POSITIVE	MEDIAMENTE POSITIVE	MEDIAMENTE POSITIVE	ESTREMAMENTE POSITIVE
<b>Conseguenze ambientali</b>	<b>SCARSAMENTE POSITIVE</b>	<b>MEDIAMENTE POSITIVE</b>	<b>MEDIAMENTE POSITIVE</b>	<b>MEDIAMENTE POSITIVE</b>
<b>Conseguenze sulla qualità dei servizi di assistenza a terra</b>	<b>POCO POSITIVE</b>	<b>ALTAMENTE POSITIVE</b>	<b>ALTAMENTE POSITIVE</b>	<b>ALTAMENTE POSITIVE</b>
<b>Conseguenze sulla semplificazione della legislazione esistente</b>	<b>SCARSAMENTE POSITIVE</b>	<b>INTERVENTO NEUTRALE</b>	<b>INTERVENTO NEUTRALE</b>	<b>INTERVENTO NEUTRALE</b>
<b>Aspetti relativi al recepimento e alla conformità</b>	<b>POCO NEGATIVA</b>	<b>MEDIAMENTE NEGATIVA</b>	<b>MEDIAMENTE NEGATIVA</b>	<b>ALTAMENTE NEGATIVE</b>

## 5. CONFRONTO DELLE OPZIONI

I pacchetti di misure politiche sono valutati rispetto ai criteri dell'efficacia, dell'efficienza e della coerenza.

Dal punto di vista dell'efficacia, il pacchetto PP3 offre il più elevato potenziale di realizzazione di tutti gli obiettivi specifici, mentre il pacchetto PP2 promette una buona efficacia generale. Il pacchetto PP1 permette di centrare gli obiettivi specifici soltanto in misura limitata.

Per quanto riguarda l'efficienza, il pacchetto PP3, il più costoso, è meno efficiente rispetto al pacchetto PP2, mentre il PP1 è il meno costoso e il più facile da mettere in atto.

In termini di coerenza, non si rilevano sostanziali differenze tra i vari pacchetti.

Efficienza, efficacia e coerenza dei pacchetti di misure politiche				
	PP1	PP2	PP2'	PP3
<b>Efficacia</b>	<b>Scarsa</b>	<b>Buona</b>	<b>Buona</b>	<b>Ottima</b>
SO1	Scarsa	Buona	Buona	Ottima
SO2	Molto scarsa	Ottima	Ottima	Ottima
SO3	Scarsa	Ottima	Ottima	Eccellente

SO4	Scarsa	Ottima	Ottima	Ottima
SO5	Scarsa	Buona	Buona	Ottima
<b>Efficienza</b>	<b>Ottima</b>	<b>Buona</b>	<b>Buona</b>	<b>Limitata</b>
<b>Coerenza</b>	<b>Pochi compromessi</b>	<b>Pochi compromessi</b>	<b>Pochi compromessi</b>	<b>Pochi compromessi</b>

Il pacchetto PP1 è il meno appetibile, poiché non risolve i problemi individuati.

I pacchetti PP2/PP2 *bis* sono preferibili al pacchetto PP3:

- la differenza in termini di efficienza (il risultato ottenuto in termini di soluzione dei problemi) tra PP2/PP2 *bis* e PP3 è minima.
- Le differenze in termini di conseguenze sono marcate: per quasi tutti i criteri, i pacchetti PP2/PP2 *bis* migliorano la situazione o riducono le conseguenze negative in maniera nettamente migliore rispetto al pacchetto PP3.
- Rispetto al pacchetto PP3, i pacchetti PP2/PP2 *bis* rappresentano quindi un compromesso migliore tra efficacia e conseguenze accettabili: permettono infatti di raggiungere gli obiettivi senza richiedere modifiche troppo costose.

I pacchetti PP2 e PP2 *bis* sono molto simili tra loro. A distinguerli sono soltanto le conseguenze prodotte dai due diversi provvedimenti proposti: per entrambi i provvedimenti, il pacchetto PP2 è migliore per quanto concerne gli aspetti di recepimento/conformità (con il pacchetto PP2 *bis*, si prevedono maggiori interventi), mentre il pacchetto PP2 *bis* è preferibile per gli obiettivi di semplificazione. Alla luce dell'importanza dell'aspetto riguardante conformità/esecuzione, si raccomanda pertanto il pacchetto PP2.

Il pacchetto **PP2** prevede una moderata apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra, senza con ciò arrecare danni alle condizioni di lavoro (il trasferimento del personale a condizioni analoghe sarebbe possibile senza imporre una maggiore apertura). Il pacchetto PP2 permetterebbe di creare, a un costo ragionevole, un mercato più aperto e più equo dei servizi di assistenza a terra, migliorerebbe la qualità dei servizi e farebbe chiarezza in merito alle responsabilità nel contesto aeroportuale. Inoltre, offrirebbe un quadro preciso per la formazione e il trasferimento del personale.

## 6. CONTROLLI E VALUTAZIONE

La Commissione valuterebbe l'attuazione del nuovo regolamento dopo cinque anni dalla sua prima adozione.