



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 21 dicembre 2012 (17.01.13)  
(OR. en)**

**17483/12**

---

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

---

**CODEC 2975  
AVIATION 192  
PE 578**

**NOTA INFORMATIVA**

---

del: Segretariato generale

al: Comitato dei Rappresentanti permanenti/Consiglio

---

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  
- Risultati dei lavori del Parlamento europeo  
(Strasburgo, 10-13 dicembre 2012)

---

**I. INTRODUZIONE**

Il relatore, Artur ZASADA (PPE, PL) ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, una relazione contenente un progetto di risoluzione legislativa con cui viene respinta la proposta della Commissione 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 e con cui si invita la Commissione a ritirare la proposta. In seduta plenaria, il presidente della suddetta commissione, Brian SIMPSON (S&D, UK), ha presentato a nome della stessa un emendamento (emendamento 1) contenente una proposta di reiezione.

Sono stati inoltre presentati alla plenaria altri 242 emendamenti da alcune parti, tra cui la commissione per l'occupazione e gli affari sociali, gruppi politici o gruppi di quaranta o più membri del Parlamento europeo.

## II. DISCUSSIONE

La discussione congiunta sulla proposta, svoltasi l'11 dicembre 2012, ha riguardato le tre proposte che formano il "pacchetto aeroporti" (servizi di assistenza a terra, bande orarie ed emissioni sonore)<sup>1</sup>.

Il relatore per la proposta sui **servizi di assistenza a terra**, Artur Zasada (PPE, PL), ha aperto il dibattito e:

- ha affermato che nel corso delle discussioni sulla proposta aveva purtroppo prevalso il tema dell'apertura dei mercati per alcuni aeroporti, sebbene questo non fosse il principale obiettivo della proposta stessa, la quale mirava piuttosto a preparare il settore a essere sufficientemente competitivo in un mercato globale e prevedeva l'introduzione di:
  - per la prima volta, norme minime di qualità per i servizi di assistenza a terra;
  - un sistema unico di approvazione a livello europeo per le società che offrono servizi di assistenza a terra, in modo da eliminare gli ostacoli per le imprese che operano a livello transfrontaliero;
  - una procedura d'offerta unica per tutti gli aeroporti per la selezione delle società che offrono servizi di assistenza a terra;
- ha espresso dubbi sull'opportunità di descrivere la proposta come liberalizzazione dato che essa porterebbe all'aggiunta di un solo prestatore di servizi in alcuni degli aeroporti più grandi. La maggior parte degli aeroporti non ne sarebbero interessati in quanto presentano già tre o più prestatori di servizi;
- si è detto contrario alle argomentazioni secondo cui la proposta porterebbe a una riduzione della qualità dei servizi e minerebbe la sicurezza (gli Stati membri potrebbero sanzionare i prestatori di servizi che non rispettano le norme minime), condurrebbe a un deterioramento delle condizioni di lavoro (trasferimento obbligatorio del personale e rafforzamento dei diritti sociali proposti dalla commissione per l'occupazione e gli affari sociali) e ad una maggiore liberalizzazione (quasi tutti i servizi di assistenza a terra sono già stati liberalizzati nel 1996);
- ha sollecitato il Parlamento a considerare la proposta dal punto di vista dei passeggeri e non da quello di alcuni aeroporti che vorrebbero mantenere il monopolio per le proprie società di servizi di assistenza a terra.

---

<sup>1</sup> Si vedano anche i documenti 17484/12 e 17488/12.

Il relatore per la proposta sulle **bande orarie**, Giommara UGGIAS (ALDE, IT):

- ha ricordato i crescenti problemi di capacità degli aeroporti europei che potrebbero portare a una perdita della quota di mercato delle compagnie aeree europee. La sfida consiste pertanto nel trovare soluzioni per impiegare in modo più efficiente le capacità esistenti e, ove possibile, ampliarle tenendo conto nel contempo di talune restrizioni. In questo contesto le bande orarie potrebbero rivelarsi un elemento vitale.
- In sintesi, le principali caratteristiche della relazione della suddetta commissione sono le seguenti:
  - un riesame della regola 80/20 e dell'impiego delle bande orarie;
  - il rafforzamento delle disposizioni relative all'introduzione dello scambio secondario legittimo di bande orarie: ciò dovrebbe essere agevolato, ma in modo legittimo e trasparente. Inoltre, parte dei profitti dovrebbe essere destinata a un fondo volto a facilitare lo sviluppo strutturale degli aeroporti e il miglioramento dei servizi offerti;
  - al fine di garantire che gli operatori siano effettivamente competitivi, sono necessarie disposizioni in grado di assicurare la totale indipendenza del ruolo e del lavoro dei coordinatori aeroportuali, che svolgono un ruolo chiave nell'assegnazione delle bande orarie, in base a criteri imparziali, non discriminatori e trasparenti, anche tramite finanziamenti indipendenti e una relazione annuale sull'assegnazione delle bande orarie. È necessario inoltre un sistema di sanzioni istituito dagli Stati membri;
  - una reintroduzione del sistema di bande orarie consecutive;
  - emendamenti riguardo al coinvolgimento di un gruppo più ampio di parti nell'assegnazione delle bande orarie, compresi i cittadini;
  - emendamenti volti a garantire la connessione tra gli aeroporti regionali e gli aeroporti principali.

Il relatore per la proposta sulle **emissioni sonore**, Jörg LEICHTFRIED (S&D, AT):

- ha rammentato il contesto della proposta, ovvero l'attuale mancanza di uniformità e coordinamento nella gestione delle misure di protezione contro il rumore. Il problema delle emissioni sonore è in aumento. La proposta tuttavia non è e non dovrebbe essere volta a fissare soglie per il rumore, ma dovrebbe limitarsi a regolamentare il processo di definizione delle misure in base all'approccio equilibrato stabilito dall'ICAO;

- ha inoltre affermato che i tre principali temi trattati in sede di commissione sono stati:
  - il graduale abbandono dei velivoli marginalmente conformi, in merito a cui si è giunti a una soluzione efficace stabilendo un determinato periodo transitorio;
  - il ricorso ad atti delegati, a proposito del quale la portata della delega proposta è stata giudicata troppo vasta. La suddetta commissione ritiene che per le questioni politiche le decisioni dovrebbero spettare ai colegislatori, mentre per quelle tecniche, la Commissione potrebbe decidere mediante atti delegati;
  - il diritto di controllo della Commissione sulle misure nazionali, compresa la facoltà di richiedere il ritiro di talune misure. Questa è stata la questione più spinosa, in merito alla quale la proposta si è spinta troppo oltre. Gli Stati membri sono in una posizione idonea per decidere quali misure siano necessarie. Le facoltà che spettano attualmente alla Commissione sono sufficienti. Dovrebbero invece essere garantite migliori informazioni alla Commissione e una migliore cooperazione con le autorità nazionali.

Il commissario Siim KALLAS:

- ha ricordato i motivi per cui la Commissione ha presentato il "pacchetto aeroporti". Se da un lato è stato difficile costruire o ampliare aeroporti, comprese le piste, dall'altro lo spazio aereo si avvia alla saturazione, il che potrebbe significare ritardi per fino alla metà dei voli entro il 2030. La Commissione ha proposto pertanto alcune modifiche di lieve entità. Il commissario ha chiesto di considerare il pacchetto nella sua globalità;
- ha sottolineato che, per quanto riguarda la proposta sui servizi di assistenza a terra, essa è equilibrata in quanto abbina la necessità di maggiore efficienza e di migliore qualità negli aeroporti alla tutela dei diritti sociali. Le disposizioni sui diritti sociali sono in linea con i pareri espressi dai rappresentanti dei sindacati con cui aveva intrattenuto colloqui. Il passaggio dalla scelta tra due prestatori di servizi di assistenza a terra presso l'aeroporto di Francoforte a tre prestatori per alcuni servizi nei più grandi aeroporti europei può difficilmente essere definito liberalizzazione "selvaggia". I diritti dei lavoratori saranno rafforzati e la qualità preservata, così come la sicurezza. Già oggi la maggior parte degli Stati membri autorizzano almeno tre prestatori di servizi senza per questo compromettere la sicurezza. Lo stesso Parlamento, nella cosiddetta "relazione Jensen" ha chiesto un aumento dei prestatori di servizi. La Commissione è tuttavia aperta a miglioramenti;

- ha affermato che, per quanto concerne la proposta sulle bande orarie, la Commissione concorda con molti degli emendamenti proposti. Lo scambio secondario, in particolare, potrebbe garantire un impiego più efficiente delle bande orarie, anche se dovrebbe essere riconosciuta la necessità di proteggere i collegamenti aerei regionali. L'assegnazione delle bande orarie non dovrebbe essere utilizzata per impedire lo sviluppo della funzionalità del mercato;
- in merito alla proposta sulle emissioni sonore, ha sostenuto che dev'essere raggiunto un equilibrio tra il rumore, considerato come un problema locale, e le misure di mitigazione del rumore che interessano un'industria globale. Il diritto di controllo della Commissione proposto punta ad assicurare tale equilibrio. La Commissione non ha potuto accettare un periodo transitorio per i velivoli marginalmente conformi.

Il relatore della commissione per l'occupazione e gli affari sociali per la proposta sui servizi di assistenza a terra, Thomas MANN (PPE, DE):

- ha rammentato che 3 000 addetti all'assistenza a terra hanno manifestato contro l'apertura del mercato di tali servizi davanti al Parlamento europeo il giorno stesso e a Bruxelles la settimana precedente;
- si è rammaricato del fatto che la Commissione non ha prestato ascolto alle due commissioni parlamentari. Le conseguenze di un'apertura radicale del mercato sarebbero la perdita della sicurezza occupazionale, il deterioramento delle condizioni di lavoro e il dumping salariale. I passeggeri hanno bisogno di servizi adeguati forniti da personale qualificato e preparato;
- in questo contesto, ha ricordato che la relazione della commissione per l'occupazione e gli affari sociali mirava ad assicurare l'occupazione e una protezione sociale solida tramite, tra l'altro, la garanzia del posto di lavoro in caso di acquisizioni, misure contro il dumping sociale e il miglioramento delle disposizioni in materia di formazione.

La relatrice della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare per la proposta sulle emissioni sonore, Inés AYALA SENDER (S&D, ES), ha affermato che a livello della commissione è stata trovata una soluzione adeguata, che prevede una visione più ampia sulla questione tenendo maggiormente conto delle situazioni locali.

La relatrice della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori per la proposta sui servizi di assistenza a terra, Ildikó GALL-PELCZ (PPE, HU), ha affermato di avere avanzato proposte volte a migliorare qualità ed efficienza. La suddetta commissione concorda sul fatto che un'apertura completa non è necessaria in questa fase; il relatore ha pertanto proposto di effettuare una valutazione per determinare se un'ulteriore apertura sia opportuna o no. La proposta purtroppo non è stata accettata.

Intervenendo a nome del gruppo politico PPE, Carlo FIDANZA (PPE - IT):

- ha affermato, per quanto riguarda la proposta sulle bande orarie, che la proposta della Commissione contiene alcuni punti discutibili, ma che la commissione competente è riuscita a introdurre alcune modifiche soddisfacenti, che garantiscono una maggiore efficienza e trasparenza nell'impiego delle bande orarie. Il PPE ha stabilito alcuni principi di base: mantenere la regola 80/20, evitare squilibri nell'ambito del sistema e ulteriori oneri per un mercato che già si trova in difficoltà, riservare maggiore attenzione a sanzioni efficaci, introdurre norme più trasparenti e controllate riguardo al mercato secondario al fine di impedire abusi e speculazioni da parte degli operatori e introdurre uno strumento volto a fornire i finanziamenti di infrastrutture al fine di aumentare le capacità negli aeroporti;
- relativamente alla proposta sui servizi di assistenza a terra, ha sostenuto il relatore e ha sollecitato un rinvio alla commissione, suggerendo di impiegare il buon lavoro svolto finora come base per le attività future.

Intervenendo a nome del gruppo politico S&D, Saïd EL KHADRAOUI (S&D - BE):

- ha sostenuto che, per quanto concerne la proposta sulle emissioni sonore, la commissione competente ha raggiunto un ottimo equilibrio tra, da un lato, un'armonizzazione minima nel trattamento dell'inquinamento acustico e delle relative procedure e, dall'altro lato, il principio di sussidiarietà e l'esigenza di considerare le circostanze locali, spesso delicate;
- ha messo in evidenza, relativamente alla proposta sulle bande orarie, le misure volte a ottimizzare l'impiego delle bande orarie, ad es. rafforzando il ruolo del coordinatore, migliorando lo scambio di bande orarie e garantendo i finanziamenti volti a migliorare le infrastrutture. Il gruppo politico S&D vorrebbe tuttavia spingersi oltre, ad esempio relativamente alla regola 80/20;
- in merito alla proposta sui servizi di assistenza a terra, ha sottolineato che l'S&D non può sostenere né la proposta della Commissione né la posizione del relatore in quanto entrambi pongono troppa enfasi sul numero di prestatori di servizi invece che sulla qualità del servizio, sulla protezione sociale, sulla formazione di alta qualità e sul trasferimento automatico dei lavoratori. È tuttavia disposto a portare avanti i negoziati qualora altre parti dimostrassero un'apertura riguardo alla posizione di tale gruppo politico.

Intervenendo a nome del gruppo politico ALDE, Wolf KLINZ (ALDE - DE):

- ha affermato di poter comprendere i motivi alla base della proposta della Commissione e di poter accettare un aumento del numero di prestatori di servizi se agli Stati membri fosse assegnata la facoltà di decidere da ultimo. Il relatore vorrebbe tuttavia andare maggiormente nella direzione di una liberalizzazione radicale. La liberalizzazione non dovrebbe essere fine a se stessa e ciò costituisce il problema essenziale della proposta. Non è il numero di prestatori di servizi che determina la qualità e il servizio, ma piuttosto le qualifiche e le condizioni di lavoro del personale;
- ha sostenuto che vi sono grandi differenze tra i diversi aeroporti. Ad esempio una nuova pista è stata appena costruita nel "suo" aeroporto, Francoforte, riducendo in tal modo lo spazio disponibile per i servizi di assistenza a terra. È perciò necessario tenere conto delle circostanze locali.

Intervenendo a nome del gruppo politico Verts/ALE, Eva LICHTENBERGER (Verts/ALE - AT):

- si è detta contraria alla proposta sui servizi di assistenza a terra, che ritiene non ottimale e priva di qualsiasi aspetto positivo: dumping sociale, condizioni lavorative e salariali peggiorate e meno formazione, tutto ciò in nome dei risparmi sui costi che, per lo più, non verrebbero trasferiti ai passeggeri. Un'ulteriore liberalizzazione non è necessaria. Ha criticato la Commissione per il modo in cui ha esercitato pressioni a favore della proposta, persino dopo che la commissione competente l'aveva giudicata inaccettabile;
- ha respinto l'approccio della proposta sulle emissioni sonore in quanto la Commissione, invece di introdurre miglioramenti per i cittadini interessati, per ragioni di concorrenza vorrebbe unicamente interferire con le restrizioni regionali riguardo alle ore di servizio. Ciò favorirebbe chiaramente le lobby degli aeroporti rispetto ai cittadini interessati. Se questo approccio non sarà modificato nella votazione in plenaria, i verdi non voteranno a favore della proposta.

Intervenendo a nome del gruppo politico ECR, Jacqueline FOSTER (ECR - UK):

- ha affermato che, a questo punto, il suo gruppo politico non poteva appoggiare nessuna delle relazioni relative alle tre proposte, sia pure per motivi diversi rispetto a quelli addotti da altri oratori;

- riguardo alla proposta sui servizi di assistenza a terra, pur concordando con il fatto che sono necessari standard elevati, ha ritenuto troppo lungo e rigoroso l'elenco dei requisiti. La maggior parte di tali requisiti non è necessaria e aumenterebbe i costi. La proposta della commissione per l'occupazione e gli affari sociali che prevede il trasferimento obbligatorio del personale solleva la questione di ciò che la società che rileva la prestazione dei servizi dovrebbe fare con il proprio personale;
- ha espresso dubbi sul fatto che la proposta sulle bande orarie possa raggiungere il proprio obiettivo o che siano necessarie modifiche. Non vi sono prove di abusi nel sistema attuale; ciò che è necessario sono nuove piste. I proventi dello scambio di bande orarie non dovrebbero essere trasferiti a governi o agli aeroporti. L'attuale regola 80/20 è efficace;
- ha sostenuto che le emissioni sonore sono sempre state una questione che rientra nell'ambito della sussidiarietà. Tale tema non dovrebbe essere oggetto di un regolamento, ma di una direttiva. I vettori seguono già l'approccio equilibrato dell'ICAO. L'interpretazione non rigorosa proposta per il termine "velivolo marginalmente conforme" rappresenta una delle principali fonti di preoccupazione.

Intervenendo a nome del gruppo politico GUE/NGL, Sabine WILS (GUE/NGL - DE):

- ha invitato la plenaria a seguire il voto della commissione competente sulla proposta sui servizi di assistenza a terra che porterebbe a un ulteriore dumping salariale e minerebbe la sicurezza. La sicurezza dei passeggeri e la garanzia del posto di lavoro per i lavoratori non sono gratuite;
- per quanto riguarda la proposta sulle emissioni sonore, si è detta contraria all'idea che la Commissione dovrebbe poter chiedere il ritiro delle restrizioni relative alle ore di servizio. Ha sostenuto che tale compito dovrebbe spettare agli Stati membri tenendo conto delle circostanze locali.

Intervenendo a nome del gruppo politico EFD, Francesco Enrico SPERONI (EFD, IT):

- in merito alla proposta sulle bande orarie, ha sottolineato che lo scambio delle stesse dovrebbe promuovere la concorrenza a beneficio dei passeggeri;
- per quanto concerne la proposta sulle emissioni sonore, si è detto d'accordo sul fatto che coloro che vivono vicino agli aeroporti non dovrebbero essere soggetti a un eccessivo inquinamento acustico. Dovrebbero essere tuttavia consentite delle "priorità temporanee" in considerazione di quante persone vivono effettivamente vicino a un dato aeroporto e delle emissioni sonore generate da tale aeroporto.

Intervenendo a nome dei deputati non iscritti del Parlamento, Andreas M $\ddot{u}$ lzer (NI, AT):

- pur riconoscendo la difficile situazione degli aeroporti europei, ha espresso dubbi sul fatto che un'apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra porterebbe a maggiore efficienza. L'esperienza ha dimostrato che la liberalizzazione non sempre conduce ai risultati sperati. Il dumping salariale dovrebbe essere evitato in qualsiasi caso;
- si è detto favorevole a un migliore impiego delle bande orarie, ma ha espresso dubbi sul fatto che la proposta porti effettivamente allo scambio e a un miglior impiego delle bande orarie.

La maggior parte degli altri oratori ha formulato dichiarazioni in merito alla proposta sui servizi di assistenza a terra esprimendo parere contrario alla proposta della Commissione e alla posizione del relatore. Molti interventi hanno messo in discussione il fatto che un aumento dei prestatori di servizi sia il modo giusto per raggiungere l'obiettivo prefissato [tra essi quelli di Michael GAHLER (PPE, DE), Knut FLECKENSTEIN (S&D, DE), Hubert PIRKER (PPE, AT), Gesine MEISSNER (ALDE, DE), Isabelle DURANT (Verts/ALE, BE), Dieter -Lebrecht KOCH (PPE, DE)]. Molti oratori hanno espresso preoccupazione riguardo all'impatto di un'ulteriore liberalizzazione sui lavoratori (retribuzioni, condizioni di lavoro e protezione sociale), tra essi Michael GAHLER (PPE, DE), Knut FLECKENSTEIN (S&D, DE), Pervenche BERES (S&D, FR), Zita GURMAI (S&D, HU) e João FERREIRA (GUE/NGL, PT).

Mathieu GROSCH (coordinatore del PPE, BE) ha ricordato i punti positivi della proposta (norme minime in termini di qualità e formazione) e la modesta apertura del mercato, ma ha sottolineato la necessità di discutere ulteriormente sulla proposta stessa (esaminando tra l'altro la questione delle condizioni di lavoro). Altri oratori hanno espresso pareri positivi sulla proposta -in particolare Peter VAN DALEN (ECR, NL), Luis DE GRANDES PASCUAL (PPE, ES) e Jim HIGGINS (PPE, IE) -, concordando tuttavia sul fatto che essa dovrebbe essere rinviata alla commissione.

### III. VOTAZIONE

Nella votazione in plenaria del 12 dicembre 2012 il Parlamento europeo ha adottato la proposta volta a respingere la proposta della Commissione (emendamento 1). Non si è pertanto proceduto alla votazione sugli altri emendamenti presentati.

A norma dell'articolo 56 del regolamento<sup>1</sup> del Parlamento, la Commissione è stata quindi invitata a ritirare la proposta. Il commissario Siim KALLAS ha risposto a nome della Commissione che essa avrebbe esaminato le opzioni possibili, compreso il ritiro di tutte e tre le proposte che formano il "pacchetto aeroporti".

La questione è stata quindi rinviata alla commissione.

---

#### <sup>1</sup> **Articolo 56: Reiezione della proposta della Commissione**

1. Qualora una proposta della Commissione non ottenga la maggioranza dei voti espressi o qualora sia approvata una proposta di reiezione, che può essere presentata dalla commissione competente o da almeno quaranta deputati, il Presidente, prima che il Parlamento voti sul progetto di risoluzione legislativa, invita la Commissione a ritirare la sua proposta.

2. Se la Commissione aderisce alla richiesta, il Presidente dichiara conclusa la procedura e ne dà comunicazione al Consiglio.

3. Se la Commissione non ritira la proposta, il Parlamento rinvia la questione alla commissione competente senza votare sul progetto di risoluzione legislativa, a meno che il Parlamento, su proposta del presidente o del relatore della commissione competente o di un gruppo politico o di almeno quaranta deputati, non proceda alla votazione sul progetto di risoluzione legislativa.

In caso di rinvio in commissione, la commissione competente decide sulla procedura da seguire e riferisce al Parlamento, oralmente o per iscritto, entro il termine fissato dal Parlamento, termine che non può essere superiore a due mesi.

*In seguito ad un rinvio in commissione sulla base del paragrafo 3, la commissione responsabile per il merito, prima di decidere sulla procedura, deve permettere ad una commissione associata a norma dell'articolo 50 di effettuare le sue scelte in relazione agli emendamenti che sono di sua competenza esclusiva, in particolare la scelta degli emendamenti che devono essere nuovamente sottoposti all'Aula. Il termine fissato in conformità del paragrafo 3, secondo comma, decorre dal deposito per iscritto o su presentazione orale della relazione della commissione competente. Esso fa salva la possibilità per il Parlamento di determinare il momento opportuno per proseguire l'esame della procedura in questione.*

4. Se la commissione competente non è in grado di rispettare questo termine, deve chiedere il rinvio in commissione sulla base dell'articolo 175, paragrafo 1. Se del caso, il Parlamento può fissare un nuovo termine sulla base dell'articolo 175, paragrafo 5. Se la richiesta di rinvio non è accolta, il Parlamento procede alla votazione sul progetto di risoluzione legislativa.