

# COMMISSIONE DELLE COMUNITA' EUROPEE

COM(94) 590 def.

Bruxelles, 13.12.1994

94/0325 (SYN)

Proposta di  
**DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**

relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti  
della Comunità

-----

(presentata dalla Commissione)

## RELAZIONE

### I. Introduzione

1. L'adozione da parte del Consiglio, il 23 luglio 1992, del "terzo pacchetto aereo"<sup>(1)</sup> rappresenta l'ultima tappa del processo di liberalizzazione del settore dell'aviazione civile, nel quadro della realizzazione del mercato unico. Questa liberalizzazione, per essere pienamente efficiente, richiede tuttavia che siano definite le regole relative alle attività connesse al trasporto aereo propriamente detto e destinate a garantire il mantenimento di una concorrenza leale tra i vettori. Si tratta, in particolare, dell'assegnazione delle bande orarie<sup>(2)</sup> e dei sistemi telematici di prenotazione<sup>(3)</sup>. La prestazione dei servizi di assistenza a terra, indispensabili per consentire ai vettori di svolgere la loro attività di trasporto aereo, si colloca nella medesima prospettiva.
2. La situazione dei servizi di assistenza a terra è assai varia, ma nella maggior parte degli aeroporti della Comunità la fornitura di questi servizi è riservata all'aeroporto stesso o al vettore nazionale; inoltre, l'autoassistenza non è sempre ammessa. Questo mercato presenta dunque attualmente un carattere atipico rispetto al resto del settore dei trasporti aerei e la sua situazione non risponde alle esigenze attuali del mercato unico del trasporto aereo istituito dal nuovo assetto legislativo.
3. Questa situazione ha determinato un certo disagio dei vettori come dimostrano le denunce ricevute recentemente dalla Commissione. Infatti, l'assistenza a terra costituisce un elemento non trascurabile dei costi di gestione delle compagnie aeree e tali costi appaiono più elevati per i vettori europei che per i loro concorrenti nordamericani. E' quindi indispensabile consentire alle compagnie europee di controllare meglio questi costi e di adattare più specificamente i loro servizi alle esigenze dei passeggeri. L'assistenza a terra costituisce inoltre un aspetto importante della strategia di immagine e di differenziazione applicata dalle compagnie aeree.  
  
D'altra parte, la situazione attuale non consente di garantire un trattamento equo, né a livello della qualità dei servizi né a livello dei relativi costi, tra i diversi vettori operanti in uno stesso aeroporto, e in particolare, tra il vettore dominante e le compagnie concorrenti.
4. Benché i principi generali del Trattato si applichino direttamente all'insieme delle situazioni contemplate, è viva l'esigenza di tradurre tali principi in regole più specifiche nel campo dell'assistenza a terra, in modo da definire le modalità di accesso a questo mercato tenendo conto delle sue caratteristiche peculiari.

---

(1) Regolamenti (CEE) n. 2407/92, 2408/92 e 2409/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, (GU n. L 240 del 24 agosto 1992), rispettivamente sul rilascio delle licenze ai vettori aerei, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie e sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci.

(2) Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993.

(3) Regolamento (CEE) n. 2299/89 del Consiglio, del 24 luglio 1989.

5. Il Comitato dei saggi, riassumendo, su iniziativa della Commissione, i problemi attuali del trasporto aereo nella Comunità, ha sottolineato l'importanza di questo punto<sup>(4)</sup>. La maggioranza del Comitato ha raccomandato un'attuazione completa e tempestiva della liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra. Alcuni suoi membri si sono tuttavia dichiarati sfavorevoli, citando i problemi organizzativi e gli effetti sociali di un'iniziativa di questo tipo.
6. La complessità della questione ha altresì indotto la Commissione a consultare formalmente le parti interessate mediante un documento di consultazione<sup>(5)</sup>, adottato nel dicembre 1993, che propone un certo numero di orientamenti per un'iniziativa legislativa futura.

Questo documento è stato inviato alle parti interessate -aeroporti, fornitori di servizi, vettori, parti sociali- nonché agli Stati membri, ai paesi candidati all'adesione, al Parlamento europeo e al Comitato economico e sociale e ha suscitato reazioni numerose e diverse. In generale, i vettori e i fornitori di servizi di assistenza a terra si sono dichiarati favorevoli, chi più chi meno, agli orientamenti proposti, mentre gli aeroporti e le organizzazioni sindacali hanno espresso riserve su una liberalizzazione troppo brusca e incontrollata. Numerose risposte hanno sottolineato la necessità di prendere in considerazione i problemi sociali che potrebbero presentarsi in seguito alla riforma del settore, tenuto conto delle situazioni esistenti.

7. Con una Comunicazione del giugno 1994, "L'evoluzione dell'aviazione civile in Europa"<sup>(6)</sup>, la Commissione ha espresso l'intento di prendere un'iniziativa, prima della fine del 1994, mirante a realizzare l'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità. Il Consiglio, infine, nella sua risoluzione dell'ottobre 1994, ha confermato la necessità di una tale iniziativa.

#### *L'applicazione del principio di sussidiarietà*

8. Per sua stessa natura, il trasporto aereo è un'attività che si estende al di là delle frontiere nazionali e la prestazione dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità non è limitata ai vettori nazionali. La qualità e il costo di tale prestazione influiscono direttamente sulla gestione delle compagnie aeree e qualsiasi distorsione delle condizioni di concorrenza può avere conseguenze sia a livello finanziario che a livello di immagine della compagnia. E' dunque imperativo che le modalità dell'accesso a questo mercato siano elaborate a livello comunitario.

Tuttavia, la specificità del settore e l'eterogeneità delle situazioni giustificano la necessità di lasciare agli Stati membri la facoltà di organizzare questo accesso in maniera obiettiva, trasparente e non discriminatoria, tenendo conto però dei vincoli propri di ciascun aeroporto.

---

(4) "Ampliare gli orizzonti. Una relazione del Comitato dei saggi per il trasporto aereo alla Commissione europea", gennaio 1994.

(5) SEC(93)1896 def. del 14 dicembre 1993.

(6) COM(94)218 def. del 1° giugno 1994.

## **II. La situazione attuale**

### ***I servizi di assistenza a terra***

9. L'assistenza a terra copre i diversi servizi resi in un aeroporto, indispensabili per consentire ai vettori di esercitare la loro attività di trasporto aereo. Si tratta di tutti quei servizi direttamente collegati al servizio di trasporto aereo, dalla registrazione e dall'inoltro dei passeggeri e dei bagagli, alla guida degli aeromobili a terra, passando per il lavaggio e il rifornimento di carburante degli stessi, in mancanza dei quali non si potrebbe effettuare nessun volo. Questi servizi si distinguono dalle attività puramente aeronautiche, ossia legate direttamente alle operazioni di traffico aereo, quali la messa a disposizione degli utenti dei vari impianti, l'assistenza alla navigazione aerea, i servizi di soccorso in caso di emergenza, antincendio e meteorologici. Essi si distinguono altresì dalle attività non aeronautiche, quali l'affitto, la concessione e lo sfruttamento degli spazi commerciali nell'aeroporto.
10. L'AITA (Associazione internazionale dei trasporti aerei) ha stabilito una nomenclatura che consente di raggruppare i servizi di assistenza a terra in undici grandi categorie<sup>(7)</sup>:
- 1) assistenza amministrativa a terra e supervisione (sezioni 1, 2, 3 e 13 AITA)
  - 2) assistenza passeggeri (sezione 4 AITA, salvo 4.4)
  - 3) assistenza bagagli (sezione 4.4 AITA)
  - 4) assistenza merci e posta (sezione 5 AITA)
  - 5) assistenza operazioni in pista (sezione 6 AITA)
  - 6) assistenza pulizia e servizi di scalo (sezione 7 AITA)
  - 7) assistenza carburante (sezione 8 AITA)
  - 8) assistenza manutenzione in linea (sezione 9 AITA)
  - 9) assistenza operazioni aeree e amministrazione degli equipaggi (sezione 10 AITA)
  - 10) assistenza trasporto a terra (sezione 11 AITA)
  - 11) assistenza ristorazione o servizio commissariato (catering) (sezione 12 AITA).
11. Questi diversi tipi di servizi presentano caratteristiche tra loro diversissime:
- in primo luogo non tutti richiedono lo stesso tipo né lo stesso livello di competenze tecniche;
  - alcuni di essi, quali lo smistamento dei bagagli, implicano la messa in opera di attrezzature importanti o l'applicazione di sistemi sofisticati, costosi e difficili, se non impossibili, da condividere o sdoppiare; altri invece, quali i servizi amministrativi, richiedono solo personale e attrezzature informatiche o per gli uffici;
  - alcuni servizi, quali l'assistenza in pista, esigono molto spazio stante la necessità di disporre in permanenza di attrezzature ingombranti nell'aeroporto stesso, oppure, come nel caso dell'assistenza ai passeggeri, hanno bisogno di numerosi punti di contatto con i passeggeri nell'ambito dell'aerostazione; altri ancora, come il "catering", possono svolgersi prevalentemente al di fuori della cinta aeroportuale;

---

<sup>(7)</sup> OACI (Organisation de l'aviation civile internationale), *Manuel sur l'économie des aéroports*, Montréal 1991.

- alcuni servizi, in particolare l'assistenza in pista, la pulizia e il catering, richiedono la circolazione di personale e veicoli nelle aree riservate dell'aeroporto; altri invece si svolgono esclusivamente in spazi aperti al pubblico o negli uffici.

### ***La situazione del mercato***

12. Il mercato dell'assistenza a terra è caratterizzato dal fatto che la prestazione di questi servizi è spesso monopolio dell'aeroporto stesso o del vettore nazionale. Inoltre, l'autoassistenza non è sempre autorizzata oppure è riservata a determinati vettori, scelti in base a criteri non sempre trasparenti.
13. In questa situazione, i prezzi possono essere fissati in maniera discrezionale e poco trasparente. Inoltre, i vettori non sempre possono ottenere un miglioramento della qualità dei servizi o adattare questi ultimi ai bisogni specifici della loro clientela. Infine, un prestatore di servizi può favorire taluni vettori a detrimento di altri, rischio, questo, che aumenta quando il prestatore è il vettore nazionale, concorrente diretto delle compagnie che sono obbligate a ricorrere ai suoi servizi.
14. E' compito degli aeroporti gestire le infrastrutture aeroportuali, assicurarne la manutenzione e talvolta la costruzione, metterle a disposizione degli utenti e garantirne il buon funzionamento, in particolare organizzando e coordinando l'insieme delle attività che vi si svolgono. L'accesso di altri prestatori a questo mercato non recherebbe dunque pregiudizio al buon funzionamento degli aeroporti.
15. Pertanto, l'organizzazione attuale del mercato dell'assistenza a terra non risponde né alle esigenze del trasporto aereo né ai principi del mercato unico.
16. Peraltro, la prestazione dei servizi di assistenza a terra è soggetta a un certo numero di condizionamenti pratici, che variano in funzione del tipo di servizio. Si tratta soprattutto di vincoli:
  - di capacità e spazio disponibili negli aeroporti: numerosi aeroporti europei hanno problemi di capacità e di spazio disponibile, talvolta rasentando la saturazione. È noto infatti che, alcuni servizi di assistenza a terra esigono spazi considerevoli, sia nelle aerostazioni per i servizi a contatto con i passeggeri, che nelle aree riservate dell'aeroporto per i servizi che richiedono un accesso diretto all'aereo. Talora questo vincolo può rendere necessario l'impiego di sistemi sofisticati e costosi, centralizzati e non sdoppiabili, come nel caso dello smistamento dei bagagli, ma la misura in cui influisce sulle attività può variare in funzione dell'aeroporto e talvolta anche in funzione del terminale;
  - di sicurezza e di protezione: le aree aeroportuali richiedono un alto livello di sicurezza e protezione, il cui mantenimento costituisce una missione essenziale dell'ente di gestione. Si rivela dunque indispensabile lasciare ai gestori dell'aeroporto, *de jure* e *de facto*, la facoltà di regolamentare, coordinare e controllare l'accesso e la circolazione delle persone e dei veicoli in tutte le aree riservate. Del pari, è necessario poter verificare il contenuto dei bagagli.

Le categorie di servizi che sono direttamente a contatto con l'aereo, cioè quelle situate nell'area ad accesso limitato dell'aeroporto, o servizi cosiddetti "lato pista", risentono

maggiormente di questi vincoli di capacità, non essendo possibile ampliare illimitatamente le aree interessate, nonché dei vincoli relativi alla sicurezza e alla protezione per la situazione delicata da questo punto di vista di tutte le attività che avvengono in prossimità dell'aereo. Alcuni studi hanno dimostrato infatti che numerosi incidenti sono provocati dalle imprese di movimentazione/manipolazione nell'area circostante all'aereo, prevalentemente per ragioni di ingombro e di circolazione.

Sebbene in alcuni casi questi vincoli possano essere eliminati mediante un adattamento o un ampliamento delle infrastrutture esistenti, investimenti del genere possono richiedere finanziamenti di notevole entità.

17. E' dunque evidente che non tutti i servizi di assistenza a terra si prestano alle medesime modalità di accesso al mercato, in particolare a breve termine, ma anche a più lunga scadenza. Occorre quindi che, per ogni tipo di servizio, l'accesso al mercato sia organizzato in modo da non interferire con il buon funzionamento delle infrastrutture aeroportuali. Sarà necessario adottare un approccio differenziato che tenga conto delle caratteristiche tecniche dei diversi tipi di servizi, dell'intensità variabile dei vincoli e dei problemi specifici di determinati aeroporti. Si possono distinguere da una parte i servizi "lato aerostazione", quali l'assistenza ai passeggeri o l'assistenza amministrativa, nonché alcuni servizi strettamente legati all'immagine della compagnia e alla gestione dell'aeromobile come il "catering" o la manutenzione in linea per i quali le compagnie devono beneficiare dell'accesso più liberalizzato possibile, e dall'altra i servizi "lato pista", soggetti a vincoli più gravosi.

### **III. Obiettivi e mezzi**

18. In base agli orientamenti definiti dal documento di consultazione e tenendo conto delle reazioni delle parti interessate, la Commissione ritiene che l'accesso al mercato debba essere realizzato in modo da permettere all'utente di scegliere il prestatore che meglio risponde alle sue esigenze di qualità e di costo. Tuttavia, questo accesso deve essere compatibile con le caratteristiche dei diversi tipi di servizi, tenendo conto dei vincoli esistenti, delle ripercussioni sul piano sociale e dell'esigenza di garantire il buon funzionamento degli aeroporti.

La Commissione propone pertanto di adottare misure di liberalizzazione accompagnate da misure regolamentari.

#### **a. Le misure di liberalizzazione**

19. Le misure di liberalizzazione mirano a garantire l'accesso al mercato, sebbene per l'eterogeneità dei servizi e per la diversità delle situazioni si giustifichino un approccio differenziato e l'instaurazione di meccanismi che consentano di tener conto di situazioni particolari. La liberalizzazione effettiva del settore dovrebbe quindi garantire un accesso assolutamente libero per determinati servizi e un accesso più limitato per gli altri, affermando nel contempo il diritto dei vettori all'autoassistenza. Tuttavia in alcuni casi si potrebbe concedere una deroga, tenuto conto dell'intensità dei condizionamenti, specialmente in materia di capacità, sicurezza e protezione, che possono gravare sull'aeroporto.

## *L'accesso al mercato*

### *L'assistenza a terzi*

20. La nozione di libero accesso implica un numero teoricamente illimitato di prestatori, anche se, nei fatti, tale accesso sarà limitato dalle dimensioni del mercato. In linea di principio, questo regime dovrebbe applicarsi a tutti i servizi di assistenza a terra, ma i vincoli di sicurezza, di protezione, di disponibilità di spazio e di capacità in pratica ne limitano l'applicazione ai soli tipi di servizi che non vi sono realmente soggetti o per i quali i vincoli stessi possono essere superati mediante misure di sicurezza appropriate. Si tratta dell'assistenza ai passeggeri, dell'assistenza amministrativa a terra e supervisione, dell'assistenza operazioni aeree e amministrazione degli equipaggi, della manutenzione in linea, dell'assistenza ristorazione ("catering"), dell'assistenza pulizia e del trasporto a terra.
21. La nozione di accesso limitato indica che l'autorità aeroportuale può limitare il numero dei prestatori. Tuttavia, per una concorrenza effettiva occorre che ci sia posto come minimo per due prestatori, di cui almeno uno deve essere indipendente sia dall'aeroporto che da qualsiasi utente che trasporti da e per l'aeroporto almeno il 25% dei passeggeri o delle merci ivi registrati, come avviene per tutti i vettori nazionali nei loro rispettivi "aeroporti d'immatricolazione".

Questa soluzione dovrebbe riguardare le categorie di servizi che mal si adatterebbero a un regime di accesso completamente libero perché soggette ai vincoli già citati o perché necessitano di sistemi complessi, centralizzati e non sdoppiabili. Si tratta dell'assistenza bagagli, dell'assistenza merci e posta, dell'assistenza operazioni in pista e dell'assistenza carburante.

### *L'autoassistenza*

22. L'autoassistenza è una modalità particolare di assistenza a terra mediante la quale l'utente di un aeroporto rende a se stesso uno o più tipi di servizi. Essa esclude la stipulazione di contratti con terzi per la prestazione di servizi di assistenza a terra.

L'autoassistenza, analogamente all'assistenza a terzi, dovrebbe essere ammessa senza limitazioni per l'assistenza amministrativa a terra e la supervisione, l'assistenza operazioni aeree e amministrazione degli equipaggi, l'assistenza ristorazione (catering), l'assistenza passeggeri, la pulizia, l'assistenza manutenzione in linea e il trasporto a terra.

23. Per quanto riguarda gli altri tipi di servizi, ossia l'assistenza bagagli, l'assistenza merci e posta, l'assistenza operazioni in pista e l'assistenza carburante, lo Stato membro potrebbe riservare l'esercizio dell'autoassistenza a un numero ridotto di vettori, scelti in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.
24. Se un vettore svolge assistenza a terzi questa non può considerarsi autoassistenza e il vettore dovrebbe essere trattato alla stregua di un qualsiasi prestatore di servizi a terra, ossia soggetto alle limitazioni e procedure di selezione previste in quel caso.

### ***Le deroghe***

25. In determinati casi, i vincoli pratici possono essere di tale importanza da rendere difficile, se non impossibile, l'accesso al mercato di nuovi prestatori. Occorrerà quindi prevedere la possibilità di accordare deroghe, che saranno di competenza dello Stato membro con riserva dell'approvazione della Commissione, al fine di garantire che siano concesse con coerenza in tutta la Comunità. La Commissione potrebbe essere assistita nelle sue decisioni da uno o più esperti indipendenti.

Tali deroghe sarebbero concesse esclusivamente per quei servizi e quelle zone dell'aeroporto o del sistema aeroportuale per cui i vincoli siano stati effettivamente verificati; l'onere di dimostrarne l'esistenza spetterebbe all'aeroporto che sollecita la deroga. Tali deroghe verrebbero concesse previa presentazione di un piano di sistemazione mirante a ridurre i vincoli entro un periodo determinato. Per prorogare la deroga sarebbe necessaria una nuova procedura d'esame.

26. In tal modo si potrebbe autorizzare un aeroporto a non permettere l'accesso al mercato relativamente a una o più categorie di servizi o a limitarla.

Si potrebbe anche autorizzare un aeroporto a riservare l'autoassistenza a un numero limitato di utenti, scelti in modo obiettivo e non discriminatorio, per servizi per il cui esercizio in linea di principio non dovrebbero esistere limitazioni.

Lo Stato membro potrebbe così, se le circostanze lo giustificano e previa approvazione della Commissione, autorizzare un aeroporto a limitare l'accesso al mercato rispetto a quanto inizialmente previsto per il tipo di servizio in questione. Questo modo di procedere flessibile permetterebbe di risolvere eventuali problemi specifici senza limitare eccessivamente l'accesso al mercato.

### **b. Le misure regolamentari**

27. Al fine di garantire condizioni di concorrenza leale e durevole e di consentire al tempo stesso una gestione efficiente delle installazioni aeroportuali, l'accesso al mercato dovrebbe necessariamente essere accompagnato da misure regolamentari.

Queste misure regolamentari riguardano la separazione delle diverse attività dell'ente gestore dell'aeroporto, la consultazione tra l'aeroporto, gli utenti e i prestatori di servizi, l'idoneità dei prestatori, la selezione di questi ultimi, le norme di comportamento necessarie per il buon funzionamento dell'aeroporto, l'accesso agli impianti, nonché il riconoscimento di un diritto di ricorso.

### ***La separazione delle attività (unbundling)***

28. Numerosi aeroporti forniscono essi stessi servizi di assistenza a terra. Per garantire un trattamento equo ai diversi prestatori occorre quindi che le decisioni dell'ente aeroportuale, nei casi in cui quest'ultimo sia contemporaneamente prestatore e organismo responsabile del riconoscimento e del coordinamento dei fornitori di servizi d'assistenza, siano assolutamente trasparenti. Al fine di garantire la trasparenza e la neutralità delle decisioni dell'ente aeroportuale, la Commissione prevede in particolare una separazione netta tra la fornitura di servizi di assistenza a terra e le altre attività aeroportuali, isolandole a livello



della contabilità analitica e della gestione, analogamente a quanto avviene abitualmente nel settore ferroviario. Inoltre, in un contesto di concorrenza leale non sono ammissibili flussi finanziari provenienti dalle altre attività dell'aeroporto e destinati a sovvenzionare l'attività di assistenza a terra. L'effettiva separazione e il pari trattamento dei diversi soggetti devono poter essere controllati da un ente indipendente da questi ultimi e in particolare dall'aeroporto considerato.

In tal modo, gli aeroporti che lo desiderano potrebbero continuare a fornire servizi di assistenza a terra, in concorrenza con altri prestatori, purché tale attività rimanga separata dalle funzioni regolatrici e di gestione delle infrastrutture.

29. Per motivi analoghi è giustificabile imporre gli stessi obblighi al vettore che gestisce un traffico considerevole da e per un aeroporto quando questi non voglia limitarsi all'autoassistenza propriamente detta e intenda offrire servizi di assistenza a terra a terzi. L'obbligo di separare i servizi di assistenza prestati ai terzi consentirebbe di chiarire le condizioni a cui tali servizi vengono offerti e di ridurre i rischi di pratiche sleali, quali il dumping e le sovvenzioni incrociate.

#### *L'autorizzazione dei prestatori*

30. Uno Stato membro, qualora lo ritenga necessario, dovrebbe poter subordinare l'attività di un prestatore al rilascio di un'autorizzazione. Funzione principale di questa facoltà è di garantire il buon funzionamento dell'aeroporto e la tutela dell'ambiente, consentendo di escludere a priori dei candidati prestatori per i quali sussistano motivi validi e sufficienti di ritenere, considerando per esempio le loro attività passate, che essi potrebbero comportarsi in modo da compromettere seriamente la sicurezza e la protezione delle installazioni dell'aeroporto o del personale o la tutela dell'ambiente. I criteri in base ai quali concedere l'autorizzazione devono limitarsi a queste considerazioni di sicurezza, di protezione e di tutela ambientale. I motivi di un eventuale rifiuto devono essere comunicati al candidato prestatore che ne faccia richiesta, per consentirgli un eventuale ricorso.
31. Il riconoscimento dei prestatori non dovrebbe estendersi agli utenti che intendono avvalersi dell'autoassistenza. Nei casi in cui ne è previsto il libero esercizio, infatti, nonché nei casi in cui l'ente di gestione dell'aeroporto l'autorizza, l'utente ha il diritto di scegliere di sua iniziativa l'autoassistenza e pertanto non si ravvisa la necessità di sottoporlo in più a una procedura di riconoscimento di idoneità.

#### *La selezione dei prestatori*

32. Il numero dei prestatori può essere limitato, nel caso di un servizio per cui la direttiva prevede un accesso limitato per una deroga. In questi casi, per evitare qualsiasi discriminazione, è imperativo prevedere una procedura di selezione dei prestatori non solo neutra, obiettiva, trasparente, ma anche organizzata a livello comunitario.
33. Il problema della scelta dei prestatori ammessi a fornire i servizi di assistenza a terra, benché analogo a quello già affrontato nell'ambito degli appalti pubblici, presenta tuttavia alcune particolarità che giustificano una procedura di selezione specifica. In particolare va notato che, mentre negli appalti pubblici l'ente aggiudicatore sceglie un candidato destinato a diventare suo contraente, i servizi di assistenza a terra sono resi agli utenti e non all'aeroporto, per cui i contratti di assistenza saranno stipulati tra gli utenti e i prestatori

selezionati. I vettori, futuri clienti dei prestatori prescelti, dovrebbero dunque poter partecipare alla selezione dei medesimi per quanto riguarda l'eventuale definizione delle specifiche tecniche richieste o di un capitolato d'onori. Tale partecipazione avverrebbe in seno a un Comitato, composto di rappresentanti di ciascun utente dell'aeroporto o del sistema aeroportuale considerato, che sarebbe consultato prima della selezione da parte dell'ente di gestione dell'aeroporto.

34. Tuttavia, poiché alcuni aeroporti potranno anch'essi fornire servizi di assistenza a terra, direttamente o tramite una filiale, è opportuno garantire una concorrenza leale e mantenere il carattere obiettivo, trasparente e non discriminatorio del controllo esercitato dall'ente gestore dell'aeroporto, conferendo, in quest'ultimo caso, il potere di selezione dei prestatori al Comitato degli utenti.
35. Questa procedura di selezione dovrebbe applicarsi a tutti i candidati prestatori. E' imperativo che non si verifichi nessuna forma di discriminazione nei confronti dei prestatori indipendenti e a vantaggio di quelli che sono al tempo stesso vettori o che sono controllati dai vettori. I vettori che registrano un intenso volume di traffico da e per un determinato aeroporto spesso vi praticano l'autoassistenza. Poiché dispongono delle attrezzature e del personale necessari, possono offrire i loro servizi agli altri vettori a prezzi vantaggiosi. Tale vantaggio non deve essere rafforzato dalla procedura di selezione, la quale non dovrebbe portare a sostituire i monopoli esistenti con strutture di mercato caratterizzate dal predominare dei grandi vettori. I vettori più piccoli, per cui i quali spesso l'autoassistenza non è un'alternativa interessante per via del loro scarso volume di traffico, sarebbero infatti privati di un'effettiva libertà di scelta.
36. Un'eccezione alla regola dovrebbe tuttavia essere consentita all'aeroporto o alla sua filiale specializzata. Infatti, se gli obblighi specifici spettanti a un soggetto economico che controlla delle infrastrutture essenziali giustificano che si imponga agli aeroporti di accettare la presenza di concorrenti all'interno dei loro impianti, non è ammissibile che non possano essi stessi dedicarsi, direttamente o indirettamente, alla prestazione di servizi di assistenza ove lo desiderino. Ma se l'aeroporto fosse soggetto alla stessa procedura di selezione applicata agli altri candidati prestatori, correrebbe il rischio di non essere prescelto. In tal modo, l'aeroporto potrebbe, direttamente o tramite un prestatore autorizzato, prestare dei servizi di assistenza senza passare per la procedura di selezione, se controlla tale prestatore direttamente o indirettamente. Questa situazione è assimilabile al caso in cui il prestatore controlla l'ente aeroportuale.
37. Questi motivi non si applicano al vettore dominante, il quale, in generale, non è né l'esercente, né il proprietario delle infrastrutture aeroportuali. Esso non dovrebbe dunque beneficiare del medesimo statuto particolare e dovrebbe essere soggetto alla procedura di selezione abituale, alla pari con gli altri candidati.

#### ***La procedura di consultazione tra l'aeroporto, gli utenti e il/i prestatore/i***

38. Qualora i vincoli pratici non consentissero un accesso, anche limitato, al mercato, l'aeroporto potrebbe ottenere dallo Stato membro una deroga con riserva dell'approvazione della Commissione, in base alla quale sarebbe autorizzato a non aprire alla concorrenza uno o più tipi di servizi di assistenza a terra. E' essenziale che la fornitura dei servizi oggetto di una siffatta deroga sia caratterizzata dalla più assoluta trasparenza, in particolare per quanto riguarda i prezzi. A tal fine, l'istituzione di una procedura di consultazione e di

conciliazione obbligatorie tra l'aeroporto, il prestatore e gli utenti permetterebbe di dare a questi ultimi garanzie simili a quelle che avrebbero da una situazione ordinaria di concorrenza. Gli utenti andrebbero consultati periodicamente tramite il Comitato degli utenti, soprattutto in concomitanza con qualsiasi modifica importante della situazione, e in ogni caso, almeno una volta all'anno.

### *Le norme di comportamento*

39. Gli Stati membri hanno affidato agli enti di gestione dei loro aeroporti la funzione fondamentale di vegliare al buon funzionamento delle infrastrutture aeroportuali. Occorre quindi poter applicare ai prestatori di servizi e agli utenti dediti all'autoassistenza le norme necessarie per realizzare quest'obiettivo.

Tra queste norme potrebbe figurare l'obbligo di accollarsi una parte equa degli eventuali obblighi di servizio pubblico imposti all'ente di gestione dell'aeroporto, in particolare quello di garantire la permanenza dei servizi. Ciò consentirebbe di mantenere una concorrenza leale tra i prestatori impedendo che alcuni lascino ad altri, e in primo luogo all'aeroporto o alla sua filiale, i segmenti meno redditizi del mercato, quali i voli notturni, dirottati o in ritardo. Quest'obbligo specifico dovrebbe essere imposto ai soli prestatori e non agli utenti non impegnati a rendere servizi di assistenza a terra a terzi.

40. Questo potere regolatore dello Stato membro non dovrebbe essere applicato in maniera discrezionale e le stesse regole adottate dovrebbero rispettare determinati principi, in particolare:

- applicarsi in modo non discriminatorio ai diversi prestatori e ai diversi utenti,
- essere effettivamente atti al raggiungimento dell'obiettivo per il quale vengono adottate,
- non imporre ai prestatori e agli utenti vincoli eccessivi rispetto alla loro utilità reale,
- rispettare lo spirito delle misure proposte, cioè non ridurre di fatto l'accesso al mercato o l'esercizio dell'autoassistenza più di quanto queste ultime prevedono.

In caso di mancato rispetto delle norme sancite, lo Stato membro potrebbe ritirare al prestatore l'autorizzazione oppure vietare all'utente l'autoassistenza.

### *Il diritto di accesso alle installazioni e agli impianti*

41. Per definizione, i servizi di assistenza a terra sono forniti, almeno in parte, nell'aeroporto. In determinati casi, quali il catering o l'assistenza carburante, il prestatore di servizi di assistenza a terra può insediare o sviluppare le sue installazioni fuori della cinta dell'aeroporto, ma l'accesso a quest'ultimo resta sempre necessario. I prestatori di servizi e gli utenti che desiderano praticare l'autoassistenza dovrebbero dunque godere del diritto di accesso agli impianti aeroportuali nella misura in cui tale accesso è necessario per esercitare il diritto a fornire i servizi di assistenza a terra o praticare l'autoassistenza.

Un corollario di questo diritto di accesso degli utenti e dei prestatori è il diritto dell'ente di gestione di regolare tale accesso. Tuttavia, il divieto di accesso alle installazioni e agli impianti potrebbe derivare esclusivamente da una decisione di ritirare l'autorizzazione o di

vietare l'esercizio dell'autoassistenza. Le condizioni a cui l'ente di gestione dovrebbe subordinare questo diritto di accesso costituiscono appunto un esempio delle regole di comportamento e dovrebbero rispettare gli stessi principi di pertinenza, obiettività, trasparenza e non discriminazione.

42. Il diritto di accesso agli impianti delle imprese prestatrici di servizi e degli utenti che praticano l'autoassistenza non va confuso con l'autorizzazione di accesso conferita individualmente a ciascun membro del loro personale e che può essere soggetta all'esito in particolare di un'indagine di sicurezza o, dove previsto dalla normativa nazionale, al compimento di un periodo di formazione.
43. D'altra parte, in numerosi casi, l'accesso dei prestatori alle installazioni e agli impianti e l'esercizio dell'autoassistenza da parte degli utenti comporteranno dei costi per l'aeroporto, legati per esempio all'esigenza di controllare l'identità degli addetti, di organizzare e sorvegliare la circolazione dei veicoli, anche nei casi in cui l'accesso non comporta l'occupazione permanente di una parte degli impianti aeroportuali. Questi costi devono poter essere coperti da una remunerazione imposta ai prestatori e agli utenti che praticano l'autoassistenza dall'ente di gestione e a beneficio di quest'ultimo. Tale remunerazione dovrebbe essere fissata in base a criteri obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

#### ***Il diritto di ricorso***

44. Numerose decisioni dell'ente di gestione o degli enti pubblici dello Stato membro, quali il rilascio o il rifiuto dell'autorizzazione, l'imposizione di regole di comportamento, le sanzioni per il mancato rispetto delle regole, l'assegnazione degli spazi, ecc. avranno conseguenze importanti per gli interessi dei prestatori e degli utenti. Conformemente ai principi generali del diritto riconosciuti da tutti gli Stati membri, chiunque ritenga che una di tali decisioni lo danneggi deve fruire del diritto di presentare ricorso a un'autorità pubblica indipendente dall'ente di gestione dell'aeroporto e, se del caso, dall'autorità che lo controlla. Tali ricorsi sono già previsti nella maggior parte degli Stati membri.

#### **c. Il campo d'applicazione delle misure**

45. Per garantire una concorrenza effettiva è necessario un mercato di dimensioni sufficienti per consentire a diversi prestatori (almeno due) di operare in modo redditizio. Per numerose categorie di servizi di assistenza a terra, il peso dei costi fissi, legati agli investimenti in edifici e attrezzature, rende problematico il mantenimento di una concorrenza duratura in un mercato troppo ristretto. Perciò, per quanto riguarda l'assistenza resa a terzi, le misure dovrebbero applicarsi esclusivamente agli aeroporti che registrano annualmente un movimento di almeno due milioni di passeggeri o 50 000 tonnellate di merci o agli aeroporti che presentano periodicamente le stesse caratteristiche, cioè gli aeroporti "stagionali". In molti di questi aeroporti vi sono problemi legati ai prezzi e alla qualità dei servizi resi. Per quanto riguarda l'autoassistenza, invece, le misure si applicherebbero a qualsiasi aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e aperto al traffico commerciale.
46. L'attuazione pratica di queste misure comporterà, in molti casi, importanti problemi di riorganizzazione e potrebbe avere pure un impatto sociale non trascurabile. Per questi motivi occorre prevedere un periodo transitorio adeguato che consenta agli aeroporti di adattarsi alla nuova situazione e agli utenti di trarne vantaggio quanto prima possibile.

47. L'organizzazione dell'accesso al mercato dell'assistenza a terra e la liberalizzazione dell'autoassistenza porteranno ai prestatori e agli utenti dei vantaggi non trascurabili che, se riconosciuti a utenti e prestatori extracomunitari, dovrebbero corrispondere a un trattamento comparabile, *de jure* e *de facto*, nei confronti degli utenti e dei prestatori comunitari nei paesi terzi. Perciò, in caso di mancanza di reciprocità risultante da misure legali, normative o da semplici comportamenti discriminatori, la Commissione ritiene necessario avvalersi della facoltà di sopprimere, del tutto o in parte, i diritti che la direttiva riconosce agli utenti e ai prestatori di un paese che non riconosca diritti analoghi agli utenti e ai prestatori comunitari. Questa sospensione potrebbe applicarsi a tutti gli Stati membri, oppure soltanto ad alcuni di essi.

#### **IV. Conclusioni**

48. La liberalizzazione del settore aereo implica la realizzazione dell'accesso al mercato dell'assistenza a terra, il che consentirà di rispondere alle esigenze attuali del trasporto aereo. Tuttavia la situazione attuale di molti aeroporti, la diversità dei servizi e i vincoli cui è soggetta la prestazione di alcuni di questi servizi giustificano l'instaurazione in questo mercato di misure regolamentari.

La Commissione ritiene quindi che tale realizzazione debba basarsi su un approccio equilibrato che tenga conto della diversità delle situazioni, degli imperativi del trasporto aereo e degli interessi degli aeroporti, dei vettori, dei prestatori di servizi e dei lavoratori di tutte le imprese del settore.

## Contenuto della direttiva

### Articolo 1

Questo articolo contiene le definizioni necessarie per l'applicazione della direttiva.

### Articolo 2

Questo articolo definisce il campo di applicazione delle misure: per quanto riguarda l'autoassistenza, esse si applicano a tutti gli aeroporti comunitari aperti al traffico commerciale; per quanto riguarda l'assistenza fornita a terzi, esse si applicano soltanto agli aeroporti che registrano un traffico annuale superiore o pari a due milioni di movimenti passeggeri o a 50 000 tonnellate di merci, oppure a quelli che registrano, in un periodo di sei mesi consecutivi, un traffico superiore o pari a un milione di movimenti passeggeri o a 25 000 tonnellate di merci.

### Articolo 3

Questo articolo stabilisce in qual modo le misure contemplate dalla direttiva si applicano agli enti di gestione degli aeroporti, indipendentemente dall'assetto giuridico e pratico di questi ultimi nei diversi Stati membri. Se le funzioni di gestione di un aeroporto sono ripartite tra più organismi distinti, questi sono considerati parti integranti dell'ente di gestione dell'aeroporto stesso. Viceversa, se un solo ente gestisce diversi aeroporti, ciascuno di essi è considerato separatamente. Infine, se l'ente di gestione di un aeroporto è soggetto al controllo di un'autorità pubblica, quest'ultima è soggetta a sua volta agli obblighi imposti dalla direttiva all'ente di gestione.

### Articolo 4

Questo articolo stabilisce il principio della separazione delle attività degli enti di gestione, imponendo loro, se intendono fornire a terzi servizi di assistenza a terra, di separare tale attività dai loro ruoli di gestione delle infrastrutture e di regolamentazione, mediante una contabilità e una gestione separate. Scopo di questa disposizione è garantire una concorrenza leale tra i diversi prestatori, evitando che le attività che per loro natura non sono aperte alla concorrenza consentano all'aeroporto di sovvenzionare l'attività di assistenza a terra. Per analoghi motivi, lo stesso obbligo di separazione contabile e gestionale deve essere imposto ai vettori che occupano una posizione dominante in un aeroporto.

### Articolo 5

Questo articolo dispone la creazione, in ciascun aeroporto, di un Comitato consultivo incaricato di rappresentare gli utenti e composto da rappresentanti di questi ultimi. Tutti gli utenti hanno diritto di farne parte o di esservi rappresentati.

### Articolo 6

Questo articolo definisce le modalità di accesso al mercato dell'assistenza a terra nel caso dell'assistenza prestata a terzi. Determina i servizi per i quali l'accesso sarà completamente libero e quelli per i quali potrà essere limitato dallo Stato membro per l'esistenza di vincoli tecnici. In

quest'ultimo caso, il numero dei prestatori autorizzati non potrà essere inferiore a due, almeno uno dei quali dovrà essere indipendente dall'aeroporto stesso e da qualsiasi vettore che goda di una posizione dominante in quell'aeroporto.

#### **Articolo 7**

Questo articolo definisce le modalità relative all'esercizio dell'autoassistenza; determina i servizi per i quali detto esercizio costituisce un diritto riconosciuto senza limitazioni e quelli per i quali, a causa di vincoli tecnici, può essere limitato dallo Stato membro a un certo numero di utenti, scelti in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori. I servizi per cui l'autoassistenza è autorizzata senza limitazioni sono quelli per i quali l'accesso al mercato dell'assistenza ai terzi è libero. Analogamente, sono ammesse limitazioni all'autoassistenza per quei servizi per cui può essere limitato l'accesso al mercato dell'assistenza ai terzi.

#### **Articolo 8**

Questo articolo consente agli Stati membri di riservare a un solo ente la gestione di determinate infrastrutture centralizzate non condivisibili e il cui sdoppiamento comporterebbe costi proibitivi. Tuttavia l'accesso a queste infrastrutture va riconosciuto ai diversi prestatori e la loro gestione centralizzata non deve portare a restringere l'accesso al mercato oltre la misura prevista dalla direttiva.

#### **Articolo 9**

Questo articolo conferisce agli Stati membri la facoltà di concedere deroghe agli aeroporti la cui situazione particolare non consenta di realizzare l'accesso al mercato o l'esercizio dell'autoassistenza al livello previsto dalla direttiva. Al fine di garantire coerenza e uniformità nell'impiego di tale facoltà negli Stati membri, è riconosciuta alla Commissione l'autorità di sospendere le decisioni di deroga adottate dalle autorità nazionali.

#### **Articolo 10**

Questo articolo stabilisce la procedura di selezione dei prestatori autorizzati nei casi in cui il loro numero sia limitato dallo Stato membro e dispone che gli utenti siano consultati prima che l'ente di gestione operi questa scelta. D'altra parte, quando l'ente di gestione fornisce esso stesso servizi di assistenza a terra, direttamente o indirettamente, il principio della parità di trattamento fra i prestatori esclude che tale ente abbia il potere di scegliere i propri concorrenti. In questo caso i prestatori saranno scelti dal Comitato degli utenti. L'articolo conferisce inoltre all'aeroporto, alle imprese controllate o eventualmente all'impresa che lo controlla il diritto di fornire servizi di assistenza a terra nelle proprie installazioni senza essere sottoposti alla procedura di selezione.

#### **Articolo 11**

Questo articolo dispone che siano istituite procedure di consultazione e di conciliazione tra gli utenti, i prestatori e l'ente di gestione, in particolare nel caso in cui uno o più servizi non siano stati aperti alla concorrenza in virtù di una deroga.

## **Articolo 12**

Questo articolo autorizza gli Stati membri a subordinare l'attività di un prestatore di servizi all'ottenimento di un riconoscimento d'idoneità rilasciato da un'autorità pubblica indipendente dall'aeroporto considerato, al fine di garantire la sicurezza, la protezione e la tutela dell'ambiente.

## **Articolo 13**

Questo articolo conferisce agli Stati membri il diritto di imporre ai prestatori e agli utenti che praticano l'autoassistenza le norme necessarie per il buon funzionamento dell'aeroporto. Queste norme possono comprendere la partecipazione ad eventuali obblighi di servizio pubblico. L'articolo enuncia inoltre i principi di base cui le norme devono uniformarsi: non discriminazione, coerenza con l'obiettivo perseguito, rispetto del grado di apertura previsto dalla direttiva.

## **Articolo 14**

Questo articolo sancisce il diritto di accesso degli utenti e dei prestatori alle installazioni aeroportuali nella misura necessaria per la fornitura dei servizi di assistenza o per l'esercizio dell'autoassistenza. Determina altresì le condizioni a cui gli Stati membri possono subordinare il godimento di tale diritto, nonché i principi che queste condizioni devono rispettare: pertinenza, obiettività, trasparenza e non discriminazione.

## **Articolo 15**

Questo articolo sancisce i diritti e gli obblighi degli Stati membri in materia di sicurezza e di protezione negli aeroporti.

## **Articolo 16**

Questo articolo sancisce il principio della necessaria reciprocità tra l'Unione e i paesi terzi e prevede che in caso di mancanza di reciprocità gli obblighi derivanti dalla direttiva possano essere sospesi nei confronti dei cittadini del paese terzo di cui trattasi.

## **Articolo 17**

Questo articolo impone agli Stati membri di istituire una via interna di ricorso, se non esiste ancora, dinanzi ad un'autorità pubblica interna indipendente, avverso le decisioni prese dalle autorità pubbliche nel settore disciplinato dalla direttiva.

## **Articolo 18**

Questo articolo prevede che la Commissione rediga una relazione informativa sull'applicazione della direttiva.

## **Articolo 19**

Questo articolo sancisce il principio della cooperazione tra la Commissione e gli Stati membri per l'attuazione della direttiva.



## **Articolo 20**

Questo articolo dispone che gli Stati membri comunichino alla Commissione le misure prese nel settore disciplinato dalla direttiva, al fine di permetterle di verificarne la compatibilità con il diritto comunitario.

**Proposta di  
DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**

relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra  
negli aeroporti della comunità

-----

Il Consiglio dell'Unione europea,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

in cooperazione con il Parlamento europeo,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

considerando che la Comunità ha gradatamente instaurato una politica comune dei trasporti aerei al fine di realizzare il mercato interno, in conformità dell'articolo 7 A del trattato;

considerando che il mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali;

considerando che l'obiettivo fissato dall'articolo 59 del trattato consiste nella graduale soppressione delle restrizioni alla libera prestazione dei servizi nella Comunità e che, secondo l'articolo 61, paragrafo 1, del trattato, questo obiettivo deve essere raggiunto nell'ambito della politica comune dei trasporti;

considerando che, con i regolamenti (CEE) nn. 2407/92<sup>(1)</sup>, 2408/92<sup>(2)</sup> e 2409/92<sup>(3)</sup> del Consiglio, tale obiettivo è stato realizzato per quanto riguarda i servizi di trasporto aereo propriamente detti;

considerando che l'assistenza a terra è parte integrante del sistema di trasporto aereo; che i servizi relativi sono indispensabili per il buon funzionamento di questo mezzo di trasporto e forniscono un contributo essenziale all'utilizzazione efficiente delle infrastrutture del trasporto aereo;

considerando che i servizi di assistenza a terra sono necessari per la prestazione dei servizi di trasporto aereo, i quali per loro natura si estendono oltre le frontiere nazionali e si collocano direttamente nell'ambito degli scambi intracomunitari;

---

(1) GU n. L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

(2) GU n. L 240 del 24.8.1992, pag. 8.

(3) GU n. L 240 del 24.8.1992, pag. 15.

considerando che alla luce del principio di sussidiarietà è indispensabile che la realizzazione dell'accesso al mercato dei servizi d'assistenza a terra avvenga in un contesto comunitario, pur lasciando agli Stati membri la possibilità di tener conto della specificità del settore;

considerando che, nella sua Comunicazione del 1° giugno 1994 "L'evoluzione dell'aviazione civile in Europa", la Commissione ha espresso l'intento di prendere un'iniziativa, prima della fine del 1994, mirante a realizzare l'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità e che il Consiglio, nella sua risoluzione del 24 ottobre 1994, ha confermato la necessità di tener conto degli imperativi legati alla situazione degli aeroporti in sede di realizzazione di quest'apertura;

considerando che l'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra non pregiudicherebbe il buon funzionamento degli aeroporti comunitari;

considerando pertanto che è necessario stabilire le modalità di accesso a detto mercato negli aeroporti della Comunità e che è indispensabile tener conto della situazione esistente negli aeroporti;

considerando che, per alcune categorie di servizi, l'accesso al mercato e l'esercizio dell'autoassistenza possono essere ostacolati da vincoli di sicurezza, di capacità e di spazio disponibile; che è pertanto necessario poter limitare il numero dei prestatori autorizzati a fornire queste categorie di servizi; che, parimenti, il ricorso all'autoassistenza deve poter essere limitato e che, in tal caso, i criteri per la limitazione devono essere pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori;

considerando che la salvaguardia di condizioni di effettiva concorrenza richiede, se il numero di prestatori è limitato, che almeno uno di essi sia indipendente tanto dall'ente di gestione dell'aeroporto che dal vettore dominante;

considerando che per il buon funzionamento degli aeroporti è necessario che essi possano riservarsi la gestione di determinate infrastrutture difficilmente divisibili o sdoppiabili per motivi tecnici, di redditività e di sicurezza; che tuttavia la gestione centralizzata di queste infrastrutture non deve ostacolarne l'utilizzazione da parte dei prestatori di servizi e di quegli utenti che praticano l'autoassistenza;

considerando che, in certi casi, i vincoli citati possono essere di tale entità da giustificare determinate limitazioni all'accesso al mercato o all'esercizio dell'autoassistenza sempreché tali limitazioni rivestano un carattere specifico, trasparente e non discriminatorio;

considerando che tali deroghe devono avere lo scopo di consentire alle autorità aeroportuali di porre rimedio ai vincoli o almeno di attenuarli; che le deroghe devono essere approvate dalla Commissione e devono essere accordate per un periodo determinato;

considerando che la salvaguardia di condizioni di concorrenza effettiva e leale impone che, qualora il numero dei prestatori sia limitato, questi ultimi siano selezionati in base a una procedura trasparente e imparziale; che è opportuno associare gli utenti alla selezione essendo questi i primi interessati alla qualità e al prezzo dei servizi di cui dovranno avvalersi;

considerando che è quindi opportuno organizzare la rappresentanza degli utenti e la loro partecipazione alla selezione dei prestatori autorizzati, mediante l'istituzione di un comitato composto dai loro rappresentanti;

considerando che anche l'ente di gestione dell'aeroporto può fornire servizi di assistenza a terra e può, con le sue decisioni, esercitare un'influenza notevole sulla concorrenza tra i prestatori; che pertanto è indispensabile, al fine di garantire il mantenimento di una concorrenza leale, imporre agli aeroporti una distinzione netta tra le attività di gestione e di regolamentazione delle infrastrutture da una parte, e le attività di fornitura di servizi di assistenza dall'altra;

considerando che le medesime esigenze di trasparenza devono applicarsi agli utenti che raggiungono un volume di traffico importante in un aeroporto e che desiderano fornire a terzi servizi di assistenza a terra;

considerando che, al fine di permettere agli aeroporti di svolgere il loro compito di gestione delle infrastrutture e di garantire la sicurezza e all'interno della cinta aeroportuale nonché la tutela dell'ambiente, gli Stati membri devono poter subordinare l'attività di un prestatore di servizi di assistenza a terra all'ottenimento di un riconoscimento d'idoneità; che i criteri per il rilascio di tale riconoscimento devono essere obiettivi, trasparenti e non discriminatori;

considerando che per gli stessi motivi gli Stati membri devono conservare la facoltà di emanare e far applicare le norme necessarie al buon funzionamento delle infrastrutture aeroportuali; che tuttavia queste norme devono rispettare i principi di obiettività, trasparenza e non discriminazione;

considerando che ai prestatori che intendono fornire servizi di assistenza a terra e ai vettori che desiderano praticare l'autoassistenza deve essere garantito l'accesso alle installazioni aeroportuali, nella misura necessaria all'esercizio dei loro diritti;

considerando che è legittimo che i diritti riconosciuti dalla direttiva si applichino ai prestatori di servizi e agli utenti originari di paesi terzi solo a condizione che esista una reciprocità assoluta; che in caso di mancanza di reciprocità la Commissione deve poter sospendere questi diritti nei confronti di detti prestatori e utenti;

considerando che la presente direttiva non pregiudica l'applicazione delle norme del trattato, in particolare che la Commissione continuerà a vigilare sul rispetto di tali norme avvalendosi in caso di necessità di tutte le facoltà ad essa riconosciute dall'articolo 90 del trattato,

**HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:**

## **Articolo 1**

### **Definizioni**

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) 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;
- 2) assistenza a terra, i servizi resi in un aeroporto a un utente, quali descritti in allegato;

- 3) autoassistenza a terra, modalità di assistenza a terra secondo la 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;
- 4) 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;
- 5) sistema aeroportuale, un raggruppamento di aeroporti che servono la stessa città o lo stesso agglomerato urbano, come indicato nell'allegato II del regolamento (CEE) n. 2408/92;
- 6) ente di gestione, l'ente cui le disposizioni legislative o regolamentari nazionali affidano il compito di amministrare le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato.

## **Articolo 2**

### **Campo d'applicazione**

1. Le disposizioni della presente direttiva si applicano a tutti gli aeroporti situati sul territorio degli Stati membri e aperti al traffico commerciale.

Tuttavia, le disposizioni degli articoli 4, 5, 6, 10, 11, e 12 si applicano esclusivamente agli aeroporti:

- aventi un traffico annuale superiore o pari a due milioni di movimenti passeggeri o a 50 000 tonnellate di merci, oppure
  - che nel corso dei precedenti 18 mesi hanno registrato un traffico superiore o pari a un milione di movimenti passeggeri o a 25 000 tonnellate di merci durante un periodo qualsiasi di sei mesi consecutivi.
2. A titolo informativo, la Commissione pubblica nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee l'elenco degli aeroporti di cui al paragrafo 1, secondo comma. Tale elenco viene pubblicato per la prima volta entro i tre mesi successivi all'entrata in vigore della presente direttiva e, successivamente, una volta all'anno.

Gli Stati membri comunicano alla Commissione, anteriormente al 1° luglio di ogni anno, i dati necessari per la compilazione di detto elenco.

## **Articolo 3**

### **L'ente di gestione**

1. Ai fini della presente direttiva, qualora la gestione e l'esercizio di un aeroporto o di un sistema aeroportuale 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.

2. Ai fini della presente direttiva, qualora vi sia un solo ente di gestione per diversi aeroporti o sistemi aeroportuali, ogni aeroporto o sistema aeroportuale è considerato separatamente.
3. Se, in forza della legislazione di uno Stato membro, gli enti di gestione di uno o più aeroporti o sistemi aeroportuali sono soggetti alla tutela o al controllo di un'autorità pubblica, gli obblighi imposti dalla presente direttiva agli enti di gestione si applicano parimenti a detta autorità pubblica controllata.

#### **Articolo 4**

##### **Separazione delle attività**

1. L'ente di gestione che fornisce servizi di assistenza a terra opera una netta separazione a livello contabile e di gestione tra le attività legate alla fornitura di tali servizi e le altre sue attività.
2. Un utente che nel corso dell'anno precedente ha trasportato più del 25% dei passeggeri o delle merci registrate in un aeroporto non può fornirvi esso stesso servizi di assistenza a terra a terzi senza operare una netta separazione a livello contabile e di gestione tra la sua attività di vettore e quella di fornitore di assistenza a terzi.
3. L'effettiva separazione di cui ai paragrafi 1 e 2 viene controllata da un verificatore indipendente.

Quest'ultimo verifica in particolare l'assenza di qualsiasi flusso finanziario proveniente dalle altre attività e diretto all'attività di assistenza a terra.

Lo stesso ha accesso in qualsiasi momento della contabilità dell'impresa. Presenta alla Commissione una relazione almeno una volta all'anno, e ogniqualvolta constati un inadempimento dall'obbligo della separazione.

#### **Articolo 5**

##### **Il comitato degli utenti**

1. Entro dodici mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari per istituire un comitato composto di rappresentanti degli utenti, per ciascun aeroporto di cui all'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma.
2. Ogni utente ha il diritto di far parte al comitato o, a sua scelta, di affidare a un'organizzazione l'incarico di rappresentarlo. Le modalità di decisione in seno al comitato possono tener conto del volume di attività dei diversi utenti nell'aeroporto considerato, pur garantendo che ciascuno di essi sia rappresentato.

## **Articolo 6**

### **Assistenza a terra a terzi**

1. Entro due anni a decorrere dall'entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire il libero accesso al mercato per la prestazione di servizi di assistenza a terra a terzi.
2. Gli Stati membri possono limitare il numero dei prestatori autorizzati a fornire le seguenti categorie di servizi di assistenza a terra:
  - assistenza bagagli
  - assistenza operazioni in pista
  - assistenza carburante
  - assistenza merci e posta.

In ogni caso, gli Stati membri non possono limitare il loro numero a meno di due, per ciascuna categoria di servizio. Inoltre, almeno un prestatore autorizzato non può essere controllato direttamente o indirettamente

- né dall'ente di gestione,
  - 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, di prestatori,
  - né da un ente che controlla o che è controllato direttamente o indirettamente da tale ente di gestione o da tale utente.
3. Salvo il dispositivo del paragrafo 2, Stati membri vigilano affinché ogni utente di un aeroporto possa effettivamente rivolgersi al prestatore di servizi di sua scelta, indipendentemente dalle parti dell'aeroporto loro assegnate.

## **Articolo 7**

### **Autoassistenza a terra**

1. Entro due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri adottano le misure necessarie, per garantire il libero esercizio dell'autoassistenza a terra.
2. Per le seguenti categorie di servizi:
  - assistenza bagagli
  - assistenza operazioni in pista
  - assistenza carburante
  - assistenza merci e posta

gli Stati membri possono riservare l'esercizio dell'autoassistenza a un numero limitato di utenti, sempreché questi ultimi siano scelti in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

## **Articolo 8**

### **Infrastrutture centralizzate**

1. Fatta salva l'applicazione degli articoli 6 e 7, gli Stati membri possono riservare, all'ente di gestione ad altro ente, la gestione tecnica delle infrastrutture centralizzate di smistamento dei bagagli, antighiaccio, di depurazione dell'acqua e di distribuzione del carburante. Essi possono rendere obbligatorio l'impiego di queste infrastrutture per i prestatori di servizi di assistenza a terra e per gli utenti che praticano l'autoassistenza a terra.
2. Gli Stati membri vigilano a che la gestione delle infrastrutture di cui al paragrafo 1, avvenga in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio e, in particolare, a che non ne sia ostacolato l'impiego da parte dei prestatori di servizi d'assistenza a terra e degli utenti che praticano l'autoassistenza a terra, entro i limiti previsti dalla presente direttiva.

## **Articolo 9**

### **Deroghe**

1. Laddove vincoli specifici di capacità o di spazio disponibili lo giustificano, lo Stato membro di cui trattasi può decidere:
  - a) di limitare il numero di prestatori per categorie di servizi non elencate all'articolo 6, paragrafo 2; in questo caso si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 2, secondo comma;
  - b) di riservare a un solo prestatore le categorie di servizi di assistenza di cui all'articolo 6, paragrafo 2;
  - c) di riservare l'esercizio dell'autoassistenza a un numero limitato di utenti per categorie di servizi non elencate all'articolo 7, paragrafo 2, sempreché questi utenti siano scelti in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.
2. Qualsiasi decisione di deroga adottata in applicazione del paragrafo 1 si conforma a quanto segue:
  - a) specifica le categorie di servizi cui si applica la deroga e i vincoli tecnici che la giustificano;
  - b) è accompagnata da un piano di sistemazione dell'aeroporto mirante a superare questi vincoli.
3. Gli Stati membri notificano alla Commissione, almeno tre mesi prima della loro entrata in vigore, le deroghe concesse in base al paragrafo 1, nonché i motivi che le giustificano.

La Commissione pubblica nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee un riassunto delle decisioni notificate e invita le parti interessate a presentare le loro osservazioni.



4. Ogni decisione di deroga può essere applicata allo scadere di un termine di tre mesi dalla notificazione alla Commissione, a meno che quest'ultima comunichi entro lo stesso termine allo Stato membro di cui trattasi che si oppone alla decisione, oppure che intende sottoporla ad ulteriore esame, la cui durata non può tuttavia eccedere i tre mesi. Nel contesto di quest'esame, la Commissione può autorizzare a titolo provvisorio l'applicazione totale o parziale della decisione in oggetto, tenendo conto in particolare dei possibili effetti irreversibili.

La Commissione può avvalersi dell'assistenza di uno o più esperti.

5. La Commissione può altresì limitare le deroghe di cui al presente articolo alle sole parti di un aeroporto o di un sistema aeroportuale in cui i vincoli invocati sono effettivamente accertati.
6. La durata delle deroghe concesse dagli Stati membri in applicazione del paragrafo 1 non può eccedere i tre anni. Allo scadere di detto termine, la domanda di deroga deve formare oggetto di una nuova decisione dello Stato membro, che sarà a sua volta soggetta alle disposizioni del presente articolo.

## **Articolo 10**

### **Selezione dei prestatori di servizi**

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per istituire una procedura di selezione dei prestatori autorizzati a fornire servizi di assistenza a terra in un aeroporto nei casi in cui il loro numero è limitato in forza dell'articolo 6, paragrafo 2 o dell'articolo 9. Tale procedura deve rispettare i seguenti principi:
  - a) laddove gli Stati membri prevedano di definire un capitolato d'oneri o specifiche tecniche cui i prestatori devono uniformarsi, questo capitolato o queste specifiche sono definiti dall'ente di gestione e dal Comitato degli utenti. I criteri di selezione indicati dal capitolato d'oneri o dalle specifiche tecniche devono essere pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori;
  - b) viene indetta una gara d'appalto, pubblicata nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee, aperta a tutti i prestatori interessati, fatte salve le disposizioni all'articolo 16;
  - c) i prestatori sono scelti:
    - i) sentito il comitato degli utenti, dall'ente di gestione se quest'ultimo
      - non fornisce servizi di assistenza a terra,
      - non controlla, direttamente o indirettamente, nessuna impresa fornitrice di tali servizi e
      - non detiene alcuna partecipazione in detta impresa
    - ii) dal comitato degli utenti in caso contrario. In questo caso, ciascun utente può votare per un solo prestatore per ciascuna categoria di servizi;

- d) i prestatori sono selezionati per un periodo di durata massima di sette anni;
  - e) qualora un prestatore cessi la propria attività prima dello scadere del periodo per cui è stato selezionato, si procede alla sua sostituzione in base alla stessa procedura. Tuttavia, in questo caso, gli utenti che forniscono servizi di assistenza a terra nell'aeroporto considerato o che controllano direttamente o indirettamente un'impresa che fornisce tali servizi non possono partecipare al voto.
2. Qualora in cui il numero dei prestatori sia limitato in forza dell'articolo 6, paragrafo 2 o dell'articolo 9, l'ente di gestione può esso stesso fornire servizi di assistenza a terra senza essere soggetto alla procedura di selezione di cui al paragrafo 1. Esso 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
- se controlla quest'impresa direttamente o indirettamente, oppure
  - se è controllato, direttamente o indirettamente, da quest'impresa.

## **Articolo 11**

### **Consultazioni**

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per istituire una consultazione obbligatoria tra l'ente di gestione, il Comitato degli utenti e le imprese prestatrici di servizi. Questa consultazione verte in particolare sui prezzi dei servizi oggetto di una deroga in forza dell'articolo 9, nonché sull'organizzazione della fornitura di detti servizi. La consultazione deve aver luogo almeno una volta all'anno.

## **Articolo 12**

### **Idoneità**

1. Gli Stati membri possono subordinare l'attività di un prestatore di servizi di assistenza in un aeroporto all'ottenimento di un riconoscimento di idoneità rilasciato da un'autorità pubblica indipendente dall'ente di gestione dell'aeroporto.

I criteri per il rilascio del riconoscimento si riferiscono alla sicurezza delle installazioni, degli aeromobili, delle attrezzature e delle persone o alla tutela dell'ambiente.

Tali criteri vengono resi pubblici e il prestatore viene previamente informato circa la procedura di rilascio.

2. Il riconoscimento di idoneità può essere rifiutato solo se il prestatore non soddisfa ai criteri di cui al paragrafo 1 per motivi ad esso imputabili.

I motivi del rifiuto sono comunicati al prestatore di cui trattasi.

## **Articolo 13**

### **Norme di comportamento**

1. Lo Stato membro può revocare un riconoscimento di idoneità concesso ad un prestatore, oppure vietare ad un utente l'esercizio dell'autoassistenza se, rispettivamente, il prestatore o l'utente non si attengono alle norme imposte dallo Stato membro stesso al fine di garantire il buon funzionamento dell'aeroporto.

Dette norme rispettano 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'esercizio dell'autoassistenza sino ad un livello inferiore a quello contemplato dalla presente direttiva.
2. Lo Stato membro può in particolare imporre 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, in particolare l'obbligo di garantire la permanenza dei servizi.

## **Articolo 14**

### **Accesso alle installazioni**

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire ai prestatori di servizi e agli utenti, che intendono praticare l'autoassistenza, l'accesso alle installazioni aeroportuali, nella misura in cui detto accesso è una condizione necessaria per l'esercizio dei loro diritti. Qualora l'ente di gestione o, se del caso, l'autorità pubblica che lo controlla imponga condizioni all'accesso, queste devono essere pertinenti, obiettive, trasparenti e non discriminatorie.
2. Gli spazi disponibili nell'aeroporto sono ripartiti tra i diversi prestatori di servizi e tra i diversi utenti che praticano l'autoassistenza in base a norme e criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori. Dette norme e detti criteri non possono favorire i prestatori già attivi nell'aeroporto e gli utenti che già praticano l'autoassistenza, rispetto ai nuovi prestatori ed utenti.
3. L'accesso alle installazioni aeroportuali dei prestatori di servizi e degli utenti che intendono praticare l'autoassistenza può comportare la riscossione di un corrispettivo che copre i costi di tale accesso per l'aeroporto, e che sia conforme ai livelli di detti costi. Il corrispettivo viene determinato in base a criteri obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

## **Articolo 15**

### **Sicurezza**

Le disposizioni della presente direttiva si applicano senza pregiudizio dei diritti e dei doveri degli Stati membri in materia di sicurezza negli aeroporti.

## **Articolo 16**

### **Reciprocità**

1. Fatti salvi gli obblighi internazionali della Comunità, qualora appaia che in materia di accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra e di esercizio dell'autoassistenza un paese terzo
  - a) non riservi, di diritto o di fatto, ai prestatori di servizi o agli utenti comunitari un trattamento paragonabile a quello riservato dagli Stati membri ai prestatori o agli utenti di quel paese terzo, oppure
  - b) non riservi, di diritto o di fatto, ai prestatori di servizi o agli utenti comunitari il trattamento nazionale, oppure
  - c) riservi, di diritto o di fatto, ai prestatori di servizi o agli utenti di altri paesi terzi un trattamento più favorevole di quello riservato ai prestatori di servizi o agli utenti comunitari,

la Commissione può sospendere del tutto o in parte gli obblighi derivanti dalla presente direttiva nei confronti dei prestatori di servizi e degli utenti originari di quel paese terzo.

2. Gli Stati membri informano la Commissione in merito a qualsiasi seria difficoltà, di diritto o di fatto, incontrato nei paesi terzi dai prestatori di servizi comunitari nella fornitura di servizi di assistenza a terra e dagli utenti comunitari nell'esercizio dell'autoassistenza.

## **Articolo 17**

### **Diritto di ricorso**

Gli Stati membri provvedono affinché le parti che vi abbiano interesse dispongano di un diritto di ricorso avverso le decisioni che essi prendono in applicazione dell'articolo 7, paragrafo 2 e degli articoli da 10 a 14.

Il ricorso può essere proposto dinanzi a una giurisdizione nazionale o dinanzi a un'altra autorità pubblica indipendente dall'ente di gestione dell'aeroporto di cui trattasi e, se del caso, dall'autorità pubblica che controlla tale ente.

## **Articolo 18**

### **Relazione informativa**

Gli Stati membri trasmettono alla Commissione le informazioni che le sono necessarie per redigere una relazione sull'applicazione della presente direttiva.

Tale relazione sarà redatta entro due anni dalla data di cui all'articolo 6, paragrafo 1 e all'articolo 7, paragrafo 1.

## **Articolo 19**

### **Attuazione**

Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative per conformarsi alla presente direttiva entro il 30 giugno 1996. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

## **Articolo 20**

### **Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.

## **Articolo 21**

### **Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles,

**Per il Consiglio**

**Il Presidente**

## **Allegato**

### **Elenco dei servizi di assistenza a terra**

1. **L'assistenza amministrativa a terra e supervisione comprende:**
  - 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
  - il controllo del caricamento, dei messaggi e delle telecomunicazioni
  - il trattamento, il magazzinaggio, la manipolazione e l'amministrazione delle unità di carico
  - 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, in coincidenza o all'esterno dell'aeroporto, compreso 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 da i sistemi trasportatori da e per l'aereo.**
4. **L'assistenza merci e posta comprende:**
  - per le merci, esportate, importate o in transito, il trattamento fisico delle merci, il trattamento dei relativi documenti, le formalità doganali e tutte le misure conservative convenute tra le parti o richieste dalle circostanze
  - 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:**
  - la guida dell'aereo all'arrivo e alla partenza
  - l'assistenza al parcheggio dell'aereo e la fornitura di mezzi appropriati
  - l'organizzazione delle comunicazioni tra il suolo e il posto di pilotaggio
  - 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
  - l'assistenza all'avviamento dell'aereo e la fornitura di mezzi appropriati
  - le misure di sicurezza antincendio e contro altri rischi, la fornitura e la messa in opera di mezzi appropriati
  - lo spostamento dell'aereo alla partenza e all'arrivo, la fornitura e la messa in opera dei mezzi necessari.

6. L'assistenza pulizia e servizi di scalo comprende:
  - la pulizia esterna e interna dell'aereo, il servizio dei gabinetti e dell'acqua
  - la climatizzazione e il riscaldamento della cabina, la rimozione della neve e del ghiaccio, lo sbrinamento dell'aereo, la sistemazione della cabina mediante attrezzature di cabina, il magazzinaggio di queste attrezzature.
7. L'assistenza carburante e olio comprende:
  - l'organizzazione e l'esecuzione del rifornimento e del recupero del carburante, compreso il magazzinaggio, il controllo della qualità e della quantità delle forniture
  - il rifornimento di olio e di altre sostanze liquide.
8. L'assistenza manutenzione in linea comprende:
  - le operazioni ordinarie effettuate prima del volo
  - le operazioni particolari richieste dall'utente
  - la fornitura e la gestione del materiale necessario per la manutenzione e dei pezzi di ricambio
  - la messa a disposizione di un'area di parcheggio e/o di un hangar per effettuare la manutenzione.
9. L'assistenza operazioni aeree e amministrazione degli equipaggi comprende:
  - la preparazione del volo nell'aeroporto di partenza o altrove
  - l'assistenza in volo, compreso, se del caso, il cambio d'itinerario in volo
  - i servizi dopo il volo
  - l'amministrazione degli equipaggi.
10. L'assistenza trasporto a terra comprende:
  - l'organizzazione e l'esecuzione del trasporto dei passeggeri, dell'equipaggio, dei bagagli, delle merci e della posta tra l'aeroporto e altri punti o tra diverse aerostazioni dello stesso aeroporto, escluso il trasporto tra l'aereo e qualsiasi altro punto
  - qualsiasi trasporto speciale richiesto dall'utente.
11. L'assistenza ristorazione ("catering") comprende:
  - il collegamento con i fornitori e la gestione amministrativa
  - il trasporto, il caricamento nell'aereo e lo scaricamento dall'aereo dei cibi e delle bevande
  - il magazzinaggio dei cibi, delle bevande e degli accessori necessari alla loro preparazione
  - la pulizia degli accessori
  - la preparazione e la fornitura del materiale e delle derrate.

## SCHEDA DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

### Proposta di direttiva relativa all'accesso al mercato dell'assistenza a terra negli aeroporti comunitari

1. Quale è la giustificazione principale della misura ?

- apertura alla concorrenza dei servizi di assistenza in favore di terzi e dell'auto-assistenza
- apertura adattata alla specificità del mercato ed agli obblighi di sicurezza, capacità e spazio disponibile

2. Caratteristiche delle imprese interessate

In particolare :

- Ci sono molte PME interessate dalla proposta ?      **No**
- Esistono particolari aree geografiche della Comunità in cui sono concentrate tali imprese ? **Sì**
- Ci sono molte imprese che possono beneficiare di aiuti regionali accordati da Stati membri ?      **No**
- Ci sono molte imprese che hanno accesso al FEDER ?      **No**

3. Quali sono gli obblighi imposti alle imprese ?      **Nessuno**

4. Quali sono gli obblighi che potrebbero essere imposti indirettamente alle imprese tramite le autorità locali ?      **Nessuno**

5. Esistono delle misure speciali per le PME ?      **No**

- Quali ?

6. Qual'è l'effetto prevedibile :

- sulla posizione concorrenziale delle imprese?

Apertura a certe imprese di un mercato attualmente riservato

- sull'impiego ?

Nessun effetto prevedibile

7. Sono state consultate le organizzazioni sindacali in merito alla proposta?      **Sì**

- Esporre le principali osservazioni di tali organizzazioni.



ISSN 0254-1505

COM(94) 590 def.

# DOCUMENTI

**IT**

**08 07**

---

N. di catalogo : CB-CO-94-695-IT-C

ISBN 92-77-84298-9

---