

merito agli effetti della liberalizzazione sull'attuale situazione occupazionale, con l'obiettivo di illustrare le conseguenze sul piano sociale e di presentare proposte di soluzione. Qualora nell'ambito della Commissione si stia già procedendo a studi in tal senso, questi dovranno essere messi a disposizione del gruppo di esperti.

4.5. Il Comitato ritiene che, su di una questione di tale importanza per il futuro, la Commissione sia chiamata a garantire un dibattito quanto più ampio possibile nel quadro di una proposta di direttiva, in base all'articolo 100 A del Trattato.

4.6. Dopo la pubblicazione della seconda parte del Libro verde e l'inizio dei lavori del Comitato in proposito, la Commissione ha elaborato una serie di documenti, emendamenti e dichiarazioni su azioni da intraprendere in futuro.

Alcune delle intenzioni della Commissione anticipano misure sollecitate dal Comitato nel suo parere. Il Comitato non ha avuto l'opportunità di esaminare gli effetti delle misure della Commissione, ma spera di poterlo fare quanto prima.

Bruxelles, 13 settembre 1995.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
Carlos FERRER

Parere in merito alla proposta di direttiva del Consiglio relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità⁽¹⁾

(95/C 301/10)

Il Consiglio, in data 22 maggio 1995, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 84/2 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Trasporti e comunicazioni», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore von Schwerin, in data 10 luglio 1995.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 13-14 settembre, nel corso della 328^a sessione plenaria (seduta del 13 settembre) a larga maggioranza con 14 voti contrari e 23 astensioni, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. Conformemente all'articolo 84, paragrafo 2, del Trattato CE, la Commissione ha elaborato la proposta di direttiva in data 14 dicembre 1994. La presentazione di una proposta di direttiva corrisponde a quanto sostenuto dal Comitato nel parere del 14 settembre 1994.

1.2. Nell'ambito dei quindici Stati membri sussiste un discreto grado di scelta tra prestatori di servizi di assistenza a terra. Pertanto, nella maggior parte degli aeroporti europei le compagnie aeree sono in grado d'esercitare un controllo diretto sul servizio che offrono ai loro passeggeri. Tuttavia, la situazione è assai diversa per quanto riguarda le operazioni destinate agli aeromo-

bili, e cioè l'assistenza bagagli e quella merci, le operazioni in pista e le operazioni di trasporto a terra. Sette Stati membri hanno liberalizzato il settore in misura più o meno ampia, è già offrono almeno qualche possibilità di scelta ai prestatori di servizi nell'ambito d'un medesimo aeroporto. Ma negli altri otto Stati membri non vi è possibilità di scelta alcuna e vi predominano i monopoli: in tre di essi l'assistenza a terra è gestita dagli aeroporti nazionali e negli altri 5 da compagnie aeree nazionali.

1.3. La proposta di direttiva fa seguito al documento di consultazione della Commissione, in merito al quale il Comitato ha già formulato il proprio parere nel settembre 1994⁽²⁾.

⁽¹⁾ GU n. C 142 del 8. 6. 1995, pag. 7.

⁽²⁾ Parere del CES in merito ai servizi d'assistenza a terra negli aeroporti (GU n. C 393 del 31. 12. 1994, pag. 110).

In linea di principio, nel summenzionato parere, il Comitato aveva accolto con favore gli sforzi della Commissione volti ad assicurare servizi rapidi e funzionali negli aeroporti della Comunità, nel quadro della liberalizzazione dei servizi di assistenza.

1.4. Nel parere, su consultazione, del 14 settembre 1994, il Comitato aveva sottolineato, fra l'altro, l'importanza dei seguenti punti:

1.4.1. Nel contesto delle riflessioni sulla liberalizzazione, è assolutamente necessario distinguere tra operazioni destinate agli aeromobili ed operazioni non destinate agli aeromobili.

Per le operazioni non destinate agli aeromobili, gli sforzi di liberalizzazione risultano considerevolmente più agevoli e sono stati già in larga misura realizzati. La liberalizzazione si rende più difficile, soprattutto per le operazioni destinate ai velivoli (in particolare per le operazioni in pista).

1.4.2. Senza appoggiare il principio d'una piena liberalizzazione dei servizi, si ritiene che tra la situazione di monopolio esistente e la piena liberalizzazione proposta ci sia spazio per un'apertura giudiziosa del mercato introducendo un secondo e/o terzo operatore. Ciò permetterà agli utenti di scegliere tra diversi prestatori. Il Comitato concorda in tale contesto con la Commissione sulla necessità di discutere proposte di soluzione che prevedano diversi gradi d'apertura del mercato.

1.4.3. È necessario tenere conto delle possibili conseguenze di un'apertura del mercato. Si è constatato anzitutto che i servizi di assistenza a terra rappresentano un'importante componente degli introiti degli operatori aeroportuali.

1.4.4. Altrettanto vale per le diverse condizioni di ciascun aeroporto.

Ad esempio:

a) Finanziamento degli investimenti degli aeroporti

I costi dei necessari investimenti debbono, in caso d'apertura del mercato, venire comunque ripartiti tra tutti i prestatori di servizi.

È quindi altrettanto importante prendere in considerazione sia misure di sostegno palesi o nascoste, sia il fatto che alcuni aeroporti dispongono di terreni, mentre altri devono corrispondere un canone di utilizzazione per usufruire delle aree.

b) Sicurezza

Le operazioni in pista negli aeroporti rappresentano un settore assai sensibile in termini di sicurezza. Il mantenimento e l'ulteriore miglioramento delle norme di sicurezza devono avere assoluta priorità nel contesto d'una liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra.

c) Occupazione ed esigenze sociali

Le conseguenze di una liberalizzazione per la situazione occupazionale vanno analizzate tenendo in considerazione singolarmente tutte le esigenze di natura sociale e affrontate con priorità al momento dell'attuazione.

d) Compatibilità ambientale

Nell'interesse della sicurezza del futuro dell'intero settore aereo non è lecito inficiare le misure di protezione ambientale. Già oggi s'incontrano notevoli problemi d'accettabilità quando si tratta di far funzionare od ingrandire un aeroporto.

e) Capacità

In alcuni aeroporti sussistono già problemi di capacità che pregiudicano la liberalizzazione. Tali difficoltà possono essere risolte solamente tenendo conto delle singole condizioni locali.

f) Tempi di permanenza a terra

Il tempo di permanenza a terra è un fattore significativo in termini di programmazione di capacità ed in termini di produttività, tanto per le compagnie aeree come per gli aeroporti. Non è ammissibile che un'apertura del mercato provochi un aumento dei tempi di permanenza a terra nonché dei tempi di trasbordo dei passeggeri.

Il controllo globale sul piano organizzativo deve continuare a competere agli enti di gestione degli aeroporti.

2. Sintesi della proposta della Commissione

2.1. La proposta prevede un'apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

2.2. Proposte particolareggiate della Commissione⁽¹⁾:

2.2.1. 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 tutte le prestazioni che sono direttamente collegate al servizio di trasporto aereo, dalla registrazione e dall'inoltro dei passeggeri e dei bagagli, alla guida degli aeromobili a terra, passando per la pulizia 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 aeronau-

⁽¹⁾ I punti 2.2.1 a 2.2.7, nonché il punto 2.2.9 della sezione in esame fanno riferimento alla «Relazione» della proposta della Commissione che non è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* e che non riveste carattere giuridico. I punti 2.2.8 e 2.2.10 fanno riferimento al testo pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* (cfr. GU n. C 142 del 8. 6. 1995) che riveste carattere giuridico.

tiche, quali l'affitto, la concessione o lo sfruttamento degli spazi commerciali nell'aeroporto.

La IATA (Associazione internazionale dei trasporti aerei) ha stabilito una nomenclatura che consente di raggruppare i servizi di assistenza a terra in undici grandi categorie:

- 1) assistenza amministrativa a terra e supervisione
- 2) assistenza passeggeri
- 3) assistenza bagagli
- 4) assistenza merci e posta
- 5) assistenza operazioni in pista
- 6) assistenza pulizia e servizi di scalo
- 7) assistenza carburante
- 8) assistenza manutenzione in linea
- 9) assistenza operazioni aeree e amministrazione degli equipaggi
- 10) assistenza trasporto a terra
- 11) assistenza ristorazione o servizio commissariato (catering). (Proposta di Direttiva, pag. 4, par. 9 e 10).

2.2.2. Peraltro, la prestazione dei servizi di assistenza a terra è soggetta a un certo numero di condizioni pratiche, che variano a seconda 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, sia 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, centralizzati e non sdoppiabili, come nel caso dello smistamento dei bagagli. (Proposta di Direttiva, pagg. 5-6, par. 16).

2.2.3. Le aree aeroportuali richiedono un alto livello di sicurezza e protezione, il cui mantenimento costituisce uno dei compiti principali 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. Le categorie di servizi che sono direttamente a contatto con l'aereo risentono maggiormente di questi vincoli di capacità. (Proposta di Direttiva, pagg. 5-6, par. 16).

2.2.4. È 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. (Proposta di Direttiva, pag. 6, par. 17).

2.2.5. 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. (Proposta di Direttiva, pag. 6, par. 18).

2.2.6. 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. (Proposta di Direttiva, pag. 6, par. 19).

2.2.7. Va tutelato 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'autoassistenza è contraddistinta dal fatto che esclude la stipulazione di contratti con terzi per la prestazione di servizi di assistenza a terra. (Proposta di Direttiva, pagg. 6-7, par. 19 e 22).

2.2.8. Il campo d'applicazione comprende in linea di massima gli aeroporti aventi un traffico annuale superiore o pari a due milioni di movimento 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 movimento passeggeri o a 25 000 tonnellate di merci durante un periodo qualsiasi di sei mesi consecutivi. (Proposta di Direttiva, pag. 21, articolo 2).

2.2.9. La Commissione ritiene, tuttavia, 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. (Proposta di Direttiva, pag. 13, par. 48).

2.2.10. La Commissione ritiene che gli Stati membri debbano adottare le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 30 giugno 1996. (Proposta di Direttiva, pag. 29, art. 19).

3. Osservazioni di carattere generale

3.1. Il Comitato approva in linea di massima gli sforzi della Commissione volti alla liberalizzazione dei servizi di assistenza, al fine di ottenere — in particolare per i passeggeri e le merci — servizi rapidi e funzionali negli aeroporti europei.

Un miglioramento del rendimento economico è nell'interesse di tutte le parti coinvolte. Ciò vale anche per il mantenimento del consenso sociale. È tuttavia assolutamente necessario, nel contesto delle riflessioni sulla liberalizzazione, differenziare tra operazioni destinate agli aeromobili ed operazioni non destinate agli aeromobili. Al Comitato risulta tra l'altro che sia stata presentata alla Commissione una proposta che introduce una tale distinzione tecnica fra operazioni destinate agli aeromobili e operazioni non destinate agli aeromobili». Il Comitato ritiene perciò opportuno che la Commissione proceda ad una separazione tecnica tra operazioni destinate agli aeromobili ed operazioni non destinate agli aeromobili. Ciò richiede la creazione di un elenco esauriente delle singole attività, che andrebbe inserito agli articoli 6 e 7, agevolando sensibilmente l'attuazione degli sforzi significativi volti alla liberalizzazione.

3.2. La complessità dell'insieme delle disposizioni che si renderanno necessarie con l'attuazione della proposta di direttiva è sproporzionata rispetto all'obiettivo perseguito. Complessivamente, la proposta manca di definizioni precise sotto diversi aspetti. È necessario che il primo passo sia costituito dall'introduzione della trasparenza nell'ambito della gestione dell'impresa. Solo la trasparenza e, quindi, la valutazione del rapporto costo-servizi esistente possono dare luogo ad ulteriori disposizioni nel quadro dell'apertura di mercato.

Una carenza fondamentale è costituita dalla rinuncia, da parte della Commissione, ad adottare un approccio graduale a più lunga scadenza. Ciò potrebbe inficiare la salvaguardia delle esigenze di sicurezza, di protezione ambientale e di occupazione, ripercuotendosi anche negativamente sulle esigenze degli utenti e dei passeggeri.

3.2.1. La mancanza di qualsiasi riflessione in merito all'impatto sociale di tale direttiva va criticata. È incomprendibile che la Commissione non abbia nemmeno atteso i risultati dello studio da lei stessa commissionato riguardo agli effetti sociali di un'apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra.

3.2.2. L'inosservanza degli effetti sociali, unita al carattere vago delle definizioni e pertanto alla mancanza di certezza del diritto possono portare ad opposizioni e a proteste. La Commissione deve stabilire se la Direttiva 77/187/CEE («Direttiva del Consiglio del 14 febbraio 1977, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di stabilimenti»), che disciplina il trasferimento di aziende, debba trovare applicazione anche in questi casi.

3.3. Alle autorità nazionali vengono accordate possibilità di limitare, a determinate condizioni, l'apertura di mercato. Una richiesta in tal senso viene formulata dal Comitato dei saggi nella relazione «Expanding Horizons» («Ampliare gli orizzonti»), come pure dal Consiglio nella Risoluzione del 24 ottobre 1994. Nella proposta di direttiva, la Commissione definisce i criteri di deroga in maniera troppo vaga e insufficientemente vincolante dal punto di vista giuridico. Il Comitato ritiene che i criteri di deroga debbano essere determinati dalla Commissione in guisa assai concreta e giuridica-

mente vincolante, in modo che gli Stati membri siano infine veramente messi nella situazione di decidere circa le deroghe.

3.4. Gli investimenti indotti dall'introduzione di misure di liberalizzazione e che debbono venir assunti dagli enti di gestione aeroportuale, conformemente all'articolo 222 del Trattato CE, potrebbero costituire una vera e propria interferenza nel diritto di proprietà. Al fine di evitare l'incertezza del diritto in materia, la proposta di direttiva dovrebbe prevedere e disciplinare, nel rispetto delle legislazioni nazionali, una ripartizione proporzionale, tra tutti i prestatori di servizi, dei costi delle infrastrutture.

Nel quadro dell'esercizio globale di un aeroporto, il proprietario dell'aeroporto, o rispettivamente l'ente di gestione aeroportuale, devono salvaguardare l'inalterata ed esclusiva responsabilità dell'amministrazione centrale.

3.5. Il Comitato esprime preoccupazione per il ruolo della Commissione nell'ambito dei seguenti settori e ritiene che vadano riesaminati:

1. Disponendo della possibilità di conoscere la contabilità aeroportuale e di talune compagnie aeree nel settore dei servizi di assistenza a terra, alla Commissione verrebbe attribuito il ruolo di autorità di controllo diretta.

2. Con l'articolo 16, paragrafo 1, lettera c), della proposta di direttiva, nelle relazioni con i paesi terzi la Commissione otterrebbe competenze politiche che finora non le spettano.

4. Osservazioni di carattere particolare

4.1. Articolo 2 «Campo di applicazione»

Nel quadro di un'analisi accurata dello svolgimento del lavoro negli aeroporti, andrebbe esaminato il campo di applicazione delle disposizioni in oggetto. Se ricorressimo come presupposto alla definizione «aeroporti di interesse comune» utilizzata dalla Commissione nella proposta per le reti transeuropee, ne conseguirebbe una notevole riduzione del numero degli aeroporti interessati:

Volume del traffico annuale pari a:

- almeno 4,5 milioni di movimento passeggeri, oppure
- almeno 100 000 di movimento aerei commerciali, oppure
- almeno 150 000 tonnellate di merci.

Il Comitato reputa che ciò porterebbe effettivamente all'attuazione pratica.

4.2. Articolo 4, paragrafo 2 «Trasparenza»

Per motivi di concorrenza leale e al fine di evitare la concessione di sovvenzioni incrociate, il Comitato ritiene che tutte le società di trasporto aereo, le società

aeroportuali e gli altri prestatori di servizi che forniscono servizi di assistenza a terra debbano essere obbligati ad operare una separazione a livello contabile e di gestione tra le varie attività.

4.3. *Articolo 5 « Comitato degli utenti »*

È necessario definire con maggior precisione la composizione e le attività del comitato degli utenti, stabilendo altresì la necessità di prestare ascolto ai rappresentanti dei lavoratori. È indispensabile specificare gli orientamenti riguardanti la ripartizione del diritto di voto proporzionato alla presenza delle imprese nei rispettivi aeroporti, la procedura di voto e la procedura decisionale. È inoltre essenziale regolamentare la ripartizione dei costi.

4.4. *Articolo 7 « Autoassistenza »*

Il Comitato propone di distinguere chiaramente tra operazioni destinate agli aeromobili ed operazioni non destinate agli aeromobili. Per queste ultime il diritto di autoassistenza a terra dovrebbe venir completamente liberalizzato purché non ne risulti un numero di operatori a terra superiore a quello permesso dalla capacità dell'aeroporto. L'autoassistenza a terra delle operazioni destinate agli aeromobili potrebbe venir liberalizzata non appena vi siano spazio e capacità sufficienti.

4.5. *Articolo 9, paragrafo 3 « Motivi della deroga »*

La Commissione deve definire con maggior precisione le domande di deroga ed i motivi che le giustificano, al fine di evitare che vi sia incertezza giuridica nell'azione volta a contrastare disparità di trattamento e distorsioni di concorrenza.

4.6. *Articolo 9, paragrafo 4 « Rifiuto da parte della Commissione »*

La competenza decisionale della Commissione viene espressa in termini troppo ampi. Il rifiuto di una domanda di autorizzazione di deroga deve essere soggetto a criteri ben precisi e applicabili che, nel rispetto della legislazione nazionale, evitino l'incertezza giuridica per tutte le parti interessate. Gli Stati membri e le altre parti interessate dovrebbero poter ricorrere al diritto di opposizione.

4.7. *Articolo 9, paragrafo 6 « Deroga — vincoli di capacità »*

Non è possibile rimuovere i vincoli di capacità dovuti a motivi geografici, di insediamento umano o di politica ambientale ricorrendo ad ampliamenti edilizi. In questi casi le deroghe devono essere illimitate nel tempo, fintantoché i presupposti rimangono invariati. Anche in questo caso al Comitato appare sensato, all'espiazione delle deroghe, accordare agli Stati membri il diritto di opposizione presso la Commissione con successivo

obbligo di consultazione, prima di adire ufficialmente le vie legali.

4.8. *Articolo 10 « Selezione dei prestatori di servizi »*

Il Comitato ritiene che l'espressione « specifiche tecniche » utilizzata al 1° paragrafo, lettera a), dovrebbe essere sostituita da un'espressione più precisa, ovvero « specifiche tecniche di sicurezza, ecologiche, economiche e sociali ».

4.9. *Articolo 12, paragrafo 1 « Criteri per il rilascio del riconoscimento di idoneità »*

Tra i criteri per il rilascio del riconoscimento di idoneità vanno inoltre inseriti i dati tratti dallo studio « Conseguenze sociali », che non è stato ancora presentato. Il Comitato vedrebbe favorevolmente l'applicazione di validi accordi salariali.

4.10. *Articolo 13, paragrafo 1 « Norme di comportamento »*

Il Comitato ritiene che il paragrafo 1 andrebbe completato con l'aggiunta dei seguenti punti d) ed e):

- d) per un prestatore di servizi, il sistema di verifica della sicurezza degli addetti deve essere conforme alle disposizioni regolamentari dei singoli Stati ed inserito nella procedura di selezione.
- e) che i lavoratori debbono svolgere la loro attività nel rispetto delle disposizioni legislative in vigore.»

4.11. *Articolo 14 « Accesso alle installazioni »*

Oltre ai costi di accesso, per i prestatori di servizi e gli utenti, è considerata obbligatoria una partecipazione ai costi delle infrastrutture. Vanno inoltre dimostrati i costi effettivi.

4.12. *Articolo 15 « Sicurezza »*

Le disposizioni della direttiva si applicano chiaramente sia ai diritti che ai doveri degli Stati membri in materia di sicurezza e protezione sociale negli aeroporti. Dato che, ad esempio, l'ente che gestisce l'aeroporto non è abilitato a verificare né a definire la procedura di assunzione delle imprese prestatrici di servizi, è impossibile assolvere a determinati obblighi di controllo. È pertanto necessario effettuare un'analisi approfondita delle ripercussioni sulla sicurezza, da cui si dovranno trarre le dovute conclusioni. È indispensabile e obbligatorio definire la validità delle norme di sicurezza nazionali.

4.13. *Articolo 19 « Attuazione »*

In considerazione del numero di domande e di dubbi rimasti senza risposta circa il comportamento della Commissione, appare poco sensato porre in atto la direttiva entro il luglio 1996 se si vogliono rispettare gli interessi di tutte le parti coinvolte. Ciò vale in particolar

modo anche per le considerazioni di principio formulate dalla Commissione ed intese a conseguire un migliora-

mento della redditività grazie alla proposta di direttiva in esame.

Bruxelles, 13 settembre 1995.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
Carlos FERRER

ALLEGATO

al parere del Comitato economico e sociale

I seguenti emendamenti sono stati approvati da almeno un quarto dei Membri presenti, per poi essere tuttavia respinti nel corso della discussione:

a) Pagina 6, punto 3.2

Sopprimere l'ultima frase del primo capoverso.

Motivazione

La trasparenza e la cosiddetta comparabilità dei prezzi menzionate dal Relatore NON costituiscono validi argomenti per non procedere con la liberalizzazione.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 28, voti contrari: 70, astensioni: 8.

b) Pagina 7, punto 4.1

Sostituire il testo con quanto segue:

«Il Comitato appoggia la proposta della Commissione per quanto riguarda il campo d'applicazione delle misure proposte, stando al quale, per l'assistenza a terra da parte di terzi, le misure si applicano solo agli aeroporti il cui volume annuale di traffico è superiore a

- 2 milioni di movimenti passeggeri, oppure
- 50 000 tonnellate di merci, oppure
- aeroporti il cui traffico nei 18 mesi precedenti non sia stato inferiore ad un milione di movimenti passeggeri o 25 000 tonnellate di merci nel corso d'un periodo qualsiasi di sei mesi consecutivi.»

Motivazione

Il progetto di parere suggerisce che la definizione di «aeroporti d'interesse comune» utilizzata dalla Commissione nella propria proposta per le reti transeuropee debba venir usata come presupposto per il campo d'applicazione della direttiva in esame. Tuttavia i volumi di traffico di cui al punto 4.1 fanno riferimento ad un unico criterio («punti di collegamento comunitari») per gli «aeroporti d'interesse comune». Esistono due ulteriori criteri: «punti di collegamento regionali» e «punti di accesso» (si veda il documento COM(95) 298 def. del 19 giugno 1995) i quali hanno soglie assai inferiori, più basse addirittura di quelle previste dalla proposta in esame. Non c'è motivo di rivedere la proposta della Commissione, che rappresenta un compromesso equilibrato tra quanti propongono il libero accesso al mercato dei servizi a terra e quanti si oppongono alla liberalizzazione.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 31, voti contrari: 68, astensioni: 11.

c) Pagina 7

Sopprimere il punto 4.2.

Motivazione

La proposta della Commissione sulla separazione a livello contabile e di gestione è assai chiara ed ha principalmente lo scopo di contrastare l'abuso di posizione dominante da parte di un terzo prestatore di servizi. In base all'articolo 4, primo paragrafo, tutti gli enti aeroportuali devono separare i servizi di assistenza a terra dalle altre attività aeroportuali. Tale disposizione si applica chiaramente anche agli utenti che prestano più del 25% di servizi analoghi. Articolo 4, paragrafo 2, la richiesta avanzata nel parere di separazione a livello contabile e di gestione per tutte le aerolinee, le società aeroportuali e altri terzi prestatori di servizi è troppo burocratica e sproporzionata rispetto alle reali necessità.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 32, voti contrari: 83, astensioni: 5.

d) Pagina 9, punto 4.7

Riformulare il testo come segue:

« Anche qualora fosse impossibile eliminare totalmente i vincoli di capacità dovuti a motivi geografici, di insediamento umano o di politica ambientale, il principale obiettivo della proposta della Commissione resta quello di introdurre un livello minimo di liberalizzazione nel settore delle operazioni destinate agli aeromobili. Il tempo previsto dalla procedura di deroga dovrebbe pertanto essere impiegato per introdurre un secondo o un terzo prestatore di servizi nel settore delle operazioni destinate agli aeromobili. »

Motivazione

La completa riformulazione del capoverso ne consente una più chiara comprensione. Non si deve permettere che si ricorra ripetutamente alle deroghe per mantenere dei monopoli. Considerato che a uno Stato membro sono concessi fino a due anni di tempo per attuare la direttiva proposta e tre anni per un'eventuale deroga, si ritiene che 5 anni siano un periodo di tempo sufficiente per adottare le misure necessarie per introdurre altri prestatori di servizi.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 29, voti contrari: 78, astensioni: 3.
