

Martedì 16 aprile 2013

- visto il parere della Banca centrale europea del 25 gennaio 2012 ⁽¹⁾,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 18 gennaio 2012 ⁽²⁾,
 - visto l'impegno assunto dal rappresentante del Consiglio, con lettera del 27 marzo 2013, di approvare la posizione del Parlamento europeo, in conformità dell'articolo 294, paragrafo 4, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i problemi economici e monetari (A7-0171/2012),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

P7_TC1-COD(2011)0202

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 16 aprile 2013 in vista dell'adozione del regolamento (UE) n. .../2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi e le imprese di investimento e che modifica il regolamento (UE) n. 648/2012

(Dato l'accordo tra il Parlamento e il Consiglio, la posizione del Parlamento corrisponde all'atto legislativo finale, il regolamento (UE) n. 575/2013.)

P7_TA(2013)0116

Servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione europea *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 16 aprile 2013 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione e che abroga la direttiva 96/67/CE del Consiglio (COM(2011)0824 — C7-0457/2011 — 2011/0397(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

(2016/C 045/30)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2011)0824),
- visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0457/2011),
- visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
- visto il parere motivato inviato dalla Camera dei deputati lussemburghese, nel quadro del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, in cui si dichiara la mancata conformità del progetto di atto legislativo al principio di sussidiarietà,
- visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 28 marzo 2012 ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ GU C 105 dell'11.4.2012, pag. 1.

⁽²⁾ GU C 68 del 6.3.2012, pag. 39.

⁽¹⁾ GU C 181 del 21.6.2012, pag. 173.

Martedì 16 aprile 2013

- visto il parere del Comitato delle regioni del 19 luglio 2012⁽¹⁾,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e i pareri della commissione per l'occupazione e gli affari sociali e della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori (A7-0364/2012),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

P7_TC1-COD(2011)0397

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 16 aprile 2013 in vista dell'adozione del regolamento (UE) n. .../2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione e che abroga la direttiva 96/67/CE del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità⁽⁴⁾ stabilisce l'apertura graduale del mercato dei servizi di assistenza a terra.
- (2) Gli aeroporti e i servizi di assistenza a terra sono essenziali al buon funzionamento *e la sicurezza* del trasporto aereo e rivestono una funzione indispensabile nel sistema del trasporto aereo. I servizi di assistenza a terra riguardano tutte le attività di terra connesse con l'aviazione eseguite negli aeroporti per ogni singola compagnia aerea. **[Em. 244]**
- (3) La dichiarazione adottata al vertice in materia di aviazione civile di Bruges, tenutosi nell'ottobre 2010, ha riconosciuto la necessità di riformare le norme dell'Unione allo scopo di promuovere la competitività di ogni componente del sistema del trasporto aereo (per esempio, aeroporti, vettori e prestatori di altri servizi).
- (4) Il Libro bianco intitolato «Tabella di marcia bianco verso uno spazio unico europeo dei trasporti»⁽⁵⁾ considera il miglioramento dell'accesso al mercato e la fornitura di servizi di qualità negli aeroporti misure di vitale importanza per la qualità di vita dei cittadini ed essenziali per conseguire uno spazio unico europeo dei trasporti.

⁽¹⁾ GU C 277 del 13.9.2012, pag. 111.

⁽²⁾ GU C 181 del 21.6.2012, pag. 173.

⁽³⁾ GU C 277 del 13.9.2012, pag. 111.

⁽⁴⁾ Posizione del Parlamento europeo del 16 aprile 2013.

⁽⁵⁾ GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.

⁽⁶⁾ COM(2011)0144.

Martedì 16 aprile 2013

- (5) Una graduale ulteriore apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra e l'introduzione di requisiti armonizzati per la fornitura di servizi di assistenza a terra potrebbero migliorare l'efficienza e la qualità generale dei servizi di assistenza a terra per le compagnie aeree così come per i passeggeri e gli spedizionieri delle merci. Ciò dovrebbe migliorare la qualità complessiva delle operazioni aeroportuali.
- (6) In vista della necessità di nuove norme minime di qualità armonizzate negli aeroporti nell'ambito dell'approccio gate-to-gate al fine di realizzare un cielo unico europeo e della necessità di un'ulteriore armonizzazione per sfruttare appieno i benefici della graduale apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra in termini di maggiore qualità ed efficienza dei servizi di assistenza a terra, è opportuno sostituire la direttiva 96/67/CE con un regolamento.
- (7) Il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra è compatibile con il buon funzionamento degli aeroporti dell'Unione, a condizione che vengano poste in essere le garanzie del caso. È opportuno che il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra sia introdotto gradualmente e adattato alle esigenze del settore.
- (7 bis) ***Alla luce del fatto che nella politica dei trasporti dell'Unione il libero accesso al mercato costituisce la norma, è opportuno che il fine ultimo perseguito sia una piena liberalizzazione del mercato dei servizi di assistenza a terra. [Em. 245]***
- (8) La graduale apertura del mercato ai sensi della direttiva 96/67/CE ha già prodotto risultati positivi in termini di maggiore efficienza e qualità. È quindi opportuno procedere con un'ulteriore graduale apertura.
- (9) A ogni utente aeroportuale dovrebbe essere consentito di effettuare l'autoassistenza. Allo stesso tempo è necessario mantenere una definizione chiara e restrittiva di autoassistenza al fine di evitare abusi e impatti negativi sul mercato dell'assistenza ai terzi.
- (10) Per talune categorie di servizi di assistenza a terra l'accesso al mercato può essere ostacolato da vincoli di sicurezza, capacità e spazio disponibile. È opportuno pertanto limitare il numero di prestatori autorizzati a fornire detti servizi di assistenza a terra. ***È opportuno che la portata di tali limitazioni possa differire tra i singoli terminali presenti nello stesso aeroporto, a condizione che esse siano applicate in modo non discriminatorio, non comportino una distorsione della concorrenza e siano conformi al presente regolamento e a condizione che il numero minimo dei prestatori in ciascun terminale rimanga invariato. [Em. 246]***
- (11) In alcuni casi i vincoli di sicurezza, capacità e di spazio disponibile possono essere tali da giustificare ~~ulteriori~~ limitazioni ***temporanee*** di accesso al mercato o in materia di autoassistenza, a condizione che tali limitazioni siano pertinenti, obiettive, trasparenti e non discriminatorie. In questi casi è opportuno autorizzare gli Stati membri a richiedere deroghe alle disposizioni del presente regolamento. **[Em. 247]**
- (12) Tali deroghe dovrebbero avere lo scopo di consentire alle autorità aeroportuali di superare o almeno ridurre questi vincoli. È opportuno che le deroghe siano approvate dalla Commissione.
- (13) Per il mantenimento di condizioni di concorrenza leale ed effettiva è necessario che, qualora il numero dei prestatori di servizi di assistenza a terra sia limitato, questi ultimi siano selezionati in base a una procedura di gara aperta, trasparente e non discriminatoria. I dettagli di tale procedura dovrebbero essere ulteriormente specificati.
- (13 bis) ***Ai fini di una leale concorrenza fondata su qualità ed efficienza tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, è opportuno che tutti i prestatori di tali servizi, gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza e i subappaltatori operanti presso un determinato aeroporto applichino i pertinenti contratti collettivi rappresentativi e le leggi nazionali dello Stato membro interessato. [Em. 248]***
- (14) ~~È opportuno consultare gli~~ ***Vista la necessità di prendere in considerazione le esigenze degli*** utenti di un aeroporto, ***è opportuno che questi siano consultati*** in occasione della selezione dei prestatori di servizi, essendo ~~questi~~ i primi interessati alla qualità e al prezzo dei servizi. **[Em. 249]**
- (15) È quindi necessario organizzare la rappresentanza degli utenti e la loro consultazione, in particolare in occasione della selezione dei prestatori autorizzati.
- (16) In determinate circostanze e condizioni specifiche dovrebbe essere possibile estendere, nell'ambito della selezione dei prestatori di servizi di assistenza a terra di un aeroporto, l'obbligo del servizio pubblico ad altri aeroporti della stessa regione geografica dello Stato membro in questione.

Martedì 16 aprile 2013

- (17) ~~Vi sono elementi di ambiguità riguardo a chiedere l'obbligo di~~ **È opportuno fornire chiarimenti in merito** alla possibilità offerta agli Stati membri di ~~chiedere l'obbligo di~~ **assunzione del personale in caso di cambiamento del prestatore di servizi di assistenza a terra cui l'accesso è limitato ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2.** La discontinuità del personale può avere un effetto negativo sulla qualità dei servizi di assistenza a terra. È pertanto opportuno chiarire le norme relative all'assunzione del personale al di là dell'applicazione della direttiva n. 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001, 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 imprese o di stabilimenti⁽¹⁾ permettendo agli Stati membri di assicurare adeguate condizioni di occupazione e di lavoro. [Em. 250]
- (17 bis) **È opportuno che la finalità ultima sia il miglioramento della qualità dei servizi di assistenza a terra, senza incrementare gli oneri amministrativi per le società che offrono tali servizi. È pertanto importante che alle società sia consentito di decidere in merito alle proprie pratiche commerciali generali e alle politiche in materia di risorse umane.** [Em. 251]
- (18) Al fine di assicurare il corretto e regolare funzionamento delle operazioni di trasporto aereo negli aeroporti, garantire la sicurezza all'interno del perimetro dell'aeroporto, tutelare l'ambiente e accertare il rispetto delle disposizioni e delle norme vigenti in materia sociale, è opportuno assoggettare la prestazione di servizi di assistenza a terra all'ottenimento di un adeguato riconoscimento di idoneità. Dato che nella maggior parte degli Stati membri esistono attualmente sistemi di riconoscimento per la prestazione di servizi di assistenza a terra, seppur con notevoli differenze, è opportuno introdurre a tal fine un sistema armonizzato.
- (19) Per garantire che tutti i prestatori di servizi e gli utenti di un aeroporto che effettuano l'autoassistenza **ottemperino quanto meno ai requisiti relativi alla sicurezza e** posseggano ~~una sufficiente stabilità economica, una sicura onorabilità,~~ una copertura assicurativa sufficiente, ~~nonché un'adeguata~~ **una** conoscenza **sufficienti** delle operazioni di assistenza a terra ~~e dell'ambiente aeroportuale,~~ **enonché** al fine di stabilire condizioni di parità, è opportuno subordinare l'ottenimento del riconoscimento di idoneità a requisiti minimi. **Tali requisiti minimi, tuttavia, non dovrebbero in alcun modo costituire un ostacolo all'ulteriore apertura del mercato.** [Em. 252 e 253]
- (20) Il libero accesso alle infrastrutture centralizzate dell'aeroporto e un quadro giuridico chiaro per la definizione delle infrastrutture centralizzate sono essenziali per la prestazione efficiente di servizi di assistenza a terra. Dovrebbe essere possibile, tuttavia, riscuotere un corrispettivo economico per le infrastrutture centralizzate.
- (21) È opportuno che i corrispettivi economici siano non discriminatori e che il calcolo corrispondente sia trasparente. I corrispettivi economici non dovrebbero eccedere quanto necessario a coprire i costi di fornitura delle infrastrutture centralizzate, compreso un profitto ragionevole.
- (22) L'ente di gestione dell'aeroporto e/o un altro gestore delle infrastrutture centralizzate di tale aeroporto dovrebbe **avere l'obbligo di** consultare regolarmente gli utenti di un aeroporto riguardo alla definizione delle infrastrutture e al livello dei corrispettivi economici. [Em. 254]
- (23) L'ente di gestione dell'aeroporto può esso stesso fornire servizi di assistenza a terra. Poiché al tempo stesso, con le sue decisioni, l'ente di gestione dell'aeroporto può esercitare un'influenza notevole sulla concorrenza tra i prestatori di servizi, gli aeroporti dovrebbero mantenere, **per** i loro servizi a terra, ~~in un soggetto giuridico distinto dal soggetto giuridico che si occupa della~~ **una contabilità rigorosamente separata da quella relativa alla** gestione delle infrastrutture. [Em. 255]
- (24) Al fine di permettere agli aeroporti di adempiere alle loro funzioni di gestione delle infrastrutture, garantire la sicurezza dell'ambiente aeroportuale e accertare la resistenza dei servizi di assistenza a terra anche in situazioni di crisi, l'ente di gestione dell'aeroporto dovrebbe assumere la responsabilità di un adeguato coordinamento delle attività di assistenza a terra nell'aeroporto. L'ente di gestione dell'aeroporto dovrebbe riferire sul coordinamento delle attività aeroportuali di assistenza a terra all'organo di valutazione delle prestazioni di Eurocontrol in vista di un'ottimizzazione consolidata.
- (24 bis) **Se lo stesso ente di gestione di un aeroporto presta servizi di assistenza a terra oppure controlla, direttamente o indirettamente, un'impresa che li effettua, l'autorità di vigilanza indipendente dovrebbe sorvegliare il corretto coordinamento dei servizi di assistenza a terra al fine di garantire la parità di trattamento.** [Em. 256]
- (25) È opportuno inoltre che l'ente di gestione dell'aeroporto, un'autorità pubblica o qualsiasi altro ente di controllo dell'aeroporto disponga della facoltà di stabilire le norme necessarie per il corretto funzionamento delle infrastrutture aeroportuali.

⁽¹⁾ GU L 82 del 22.3.2001, pag. 16.

Martedì 16 aprile 2013

- (26) È necessario definire norme minime di qualità obbligatorie che i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza saranno tenuti a rispettare per garantire la qualità complessiva del servizio e stabilire una parità di condizioni fra i prestatori.
- (26 bis) **Al fine di garantire un adeguato livello di sicurezza in tutti gli aeroporti, i requisiti relativi alle norme minime di sicurezza per i servizi di assistenza a terra dovrebbero essere conformi ai principi in materia di sicurezza e di sistemi di gestione previsti dalla normativa applicabile dell'Unione.**
- (27) Per migliorare le prestazioni nell'intero sistema del trasporto aereo e concretizzare l'approccio «gate-to-gate», i prestatori di servizi e gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza dovrebbero riferire alla Commissione in merito alle loro prestazioni.
- (28) In un settore ad alta intensità di lavoro come quello dell'assistenza a terra, l'aggiornamento e la formazione continua del personale influiscono notevolmente sulla qualità del servizio **e sulla sicurezza operativa**. È pertanto opportuno fissare requisiti minimi di formazione per garantire la **È opportuno che un organo competente dell'Unione, che agisca in collaborazione con le autorità competenti degli Stati membri, gli operatori aeroportuali e le parti sociali, fissi ambiziosi requisiti minimi per garantire la massima qualità dell'istruzione e della formazione dei dipendenti del settore dell'assistenza a terra. Tali norme dovrebbero essere regolarmente aggiornate e sviluppate al fine di contribuire alla** qualità delle operazioni in termini di affidabilità, resistenza e sicurezza, e creare condizioni di parità fra gli operatori. **Fintanto che non saranno pienamente rispettati i requisiti previsti nell'aeroporto in questione, l'accreditamento dei prestatori di servizi dovrebbe essere sospeso, revocato o rifiutato in attesa che venga nuovamente garantito il livello di protezione adeguato. Dovrebbe essere fornita una formazione supplementare e specificamente aeroportuale, di durata non inferiore a cinque giorni.** [Em. 258]
- (29) Il subappalto aumenta la flessibilità dei prestatori di servizi. Tuttavia, il subappalto e il subappalto a cascata possono anche comportare vincoli in termini di capacità e avere effetti negativi sulla sicurezza. È pertanto opportuno limitare i subappalti e fornire chiarimenti in merito alle norme che disciplinano il subappalto.
- (30) I diritti riconosciuti dal presente regolamento dovrebbero essere applicati ai prestatori di servizi e agli utenti aeroportuali che ricorrono all'autoassistenza originari di paesi terzi solo a condizione che esista una reciprocità assoluta. Qualora non sussista una siffatta reciprocità, la Commissione dovrebbe poter decidere se uno o più Stati membri debbano sospendere tali diritti nei confronti di detti prestatori o utenti.
- (31) È opportuno che gli Stati membri ~~conservino il potere di garantire un adeguato livello di protezione sociale~~ **garantiscono che il personale delle imprese che forniscono servizi di assistenza a terra possa fruire di un adeguato livello di protezione sociale nonché di condizioni di lavoro dignitose, anche in caso di subappalto e nel contesto di appalti di servizi. Qualora le autorità competenti di uno Stato membro constatino violazioni o lacune nel livello della protezione, dovrebbe essere possibile la sospensione, la revoca o il rifiuto dell'accreditamento dei prestatori di servizi in questione, in attesa che venga nuovamente garantito il livello di protezione adeguato.** [Em. 259]
- (31 bis) **Poiché le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta subiscono frequentemente discriminazioni ingiustificate nella gestione dei loro problemi e reclami e nelle soluzioni previste, il presente regolamento dovrebbe essere applicato in conformità delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo** ⁽¹⁾. [Em. 260]
- (31 ter) **Sebbene i diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo siano disciplinati dal regolamento (CE) n. 1107/2006, il presente regolamento promuove una maggiore convergenza fra i prestatori di assistenza alle persone con disabilità o alle persone con mobilità ridotta, da un lato, e, dall'altro, gli addetti alla movimentazione delle apparecchiature di ausilio ai viaggiatori, compresi i dispositivi medici.** [Em. 261]
- (31 quater) **In considerazione dei progressi compiuti nel settore dei diritti dei passeggeri e al fine di prevenire discriminazioni nei confronti dei passeggeri con disabilità, dovrebbero essere tenuti in considerazione gli obiettivi e le soluzioni previsti dalla direttiva 2001/85/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2001, relativa alle disposizioni speciali da applicare ai veicoli adibiti al trasporto passeggeri aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente** ⁽²⁾. [Em. 262]
- (32) Per garantire l'applicazione di requisiti assicurativi armonizzati ai prestatori di servizi e agli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato **sul funzionamento dell'Unione europea** riguardo ai requisiti

⁽¹⁾ GU L 204 del 26.7.2006, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 42 del 13.2.2002, pag. 1.

Martedì 16 aprile 2013

- assicurativi applicabili ai prestatori di servizi e agli utenti che effettuano l'autoassistenza. Al fine di garantire l'applicazione di obblighi armonizzati e debitamente aggiornati ~~per le norme minime di qualità sui servizi di assistenza a terra~~ e sui requisiti di comunicazione per i prestatori di servizi e gli utenti di un aeroporto dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato in relazione a specifiche ~~per le norme minime di qualità sui servizi di assistenza a terra e nel rispetto delle specifiche~~ riguardanti il contenuto e la divulgazione delle comunicazioni per i prestatori di servizi e gli utenti che effettuano l'autoassistenza. È particolarmente importante che la Commissione svolga le consultazioni appropriate durante i lavori preparatori, anche a livello di esperti, coinvolgendo altresì il comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE **della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo** ⁽¹⁾. **Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.** [Em. 263]
- (32 bis) ***Date le condizioni particolari del servizio di assistenza a terra in caso di utilizzo di sedie a rotelle o di altre attrezzature mediche e ausiliarie da parte dei passeggeri disabili o dei passeggeri a mobilità ridotta e considerato il grado di dipendenza di suddetti passeggeri dall'utilizzo delle attrezzature in questione, le polizze assicurative sottoscritte dai prestatori di servizi di assistenza a terra dovrebbero garantire il risarcimento integrale delle perdite dovute al danneggiamento o allo smarrimento delle attrezzature.*** [Em. 264]
- (32 ter) ***Data l'importanza della sicurezza, della formazione e delle qualifiche professionali, del rispetto delle norme di qualità e, in particolare, delle prestazioni operative del personale di assistenza a terra, è opportuno che gli Stati membri impongano sanzioni in caso di violazione del presente regolamento. Le sanzioni previste dovrebbero essere efficaci, proporzionate e dissuasive.*** [Em. 265]
- (32 quater) ***La documentazione che le compagnie aeree forniscono ai passeggeri dovrebbe indicare chiaramente i prestatori di servizi di assistenza a terra per la rotta aerea interessata.*** [Em. 266]
- (32 quinquies) ***I prestatori di servizi di assistenza a terra hanno il dovere di istituire punti di informazione per i passeggeri che hanno smarrito il bagaglio.*** [Em. 267]
- ~~(33) Nel preparare e redigere gli atti delegati, la Commissione dovrebbe garantire una trasmissione simultanea, tempestiva e adeguata dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.~~ [Em. 263]
- (34) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento alla Commissione dovrebbero essere conferite competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate in conformità del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione ⁽²⁾.
- (35) Dato che tali atti hanno un ambito di applicazione limitato, per l'adozione di decisioni esecutive sulle deroghe al grado di apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra in favore di terzi e compagnie aeree che effettuano l'autoassistenza è opportuno ricorrere alla procedura di consultazione.
- (36) Inoltre, dato che tali atti hanno un ambito di applicazione limitato, è altrettanto opportuno ricorrere alla procedura di consultazione anche per adottare decisioni esecutive sull'estensione da parte degli Stati membri dell'obbligo di servizio pubblico presso un aeroporto insulare.
- (37) La procedura d'esame dovrebbe essere utilizzata per l'adozione di decisioni esecutive sulla sospensione totale o parziale del diritto di accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra all'interno del territorio degli Stati membri per i prestatori di servizi e gli utenti di un aeroporto originari di un paese terzo.
- (38) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ossia l'applicazione più omogenea della legislazione dell'Unione per quanto riguarda i servizi di assistenza a terra, non può essere conseguito in maniera sufficiente dagli Stati membri a causa del carattere internazionale del trasporto aereo, e può dunque essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

⁽¹⁾ GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.

⁽²⁾ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

Martedì 16 aprile 2013

- (39) La dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gbilterra concordata a Cordoba il 18 settembre 2006, durante la prima riunione ministeriale del Forum di dialogo su Gbilterra, sostituirà la dichiarazione comune sull'aeroporto di Gbilterra adottata a Londra il 2 dicembre 1987, e il pieno rispetto di essa equivarrà al rispetto della dichiarazione del 1987.
- (40) È pertanto opportuno abrogare la direttiva 96/67/CE,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Capo I

Ambito di applicazione e definizioni

Articolo 1

Ambito di applicazione

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

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

Articolo 2

Definizioni

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

- a) «aeroporto», qualsiasi terreno appositamente predisposto per l'atterraggio, il decollo e le manovre di aeromobili, inclusi gli impianti annessi che esso può comportare per le esigenze del traffico e per il servizio degli aeromobili, nonché gli impianti necessari per fornire assistenza ai servizi aerei commerciali;
- b) «ente di gestione», l'ente cui le disposizioni legislative o regolamentari nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto;
- c) «utente di un aeroporto», qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e/o merci, da e per l'aeroporto considerato;
- d) «assistenza a terra», i servizi resi in un aeroporto a un utente, quali descritti nell'~~allegato~~ **allegato I**;
- e) «autoassistenza a terra», situazione nella quale un utente fornisce direttamente a se stesso una o più categorie di servizi di assistenza e non stipula alcun contratto con terzi, sotto qualsiasi denominazione, avente per oggetto la prestazione di siffatti servizi. Ai fini del presente regolamento non sono considerati terzi fra loro gli utenti:
- di cui uno detiene una partecipazione maggioritaria nell'altro; o
 - la cui partecipazione in ciascuno degli altri è detenuta a titolo maggioritario da uno stesso ente;
 - **per gli integratori, l'autoassistenza è estesa ai servizi di assistenza a terra forniti a tutti gli aeromobili destinati alla loro rete di trasporti, sia l'aeromobile in questione di proprietà o in leasing e sia esso utilizzato da un vettore aereo di proprietà dell'integratore o di un terzo. Ai fini della presente sezione, l'impresa che presta servizi di assistenza a terra non deve essere un utente aeroportuale ma deve essere affiliata all'integratore e rispettare i criteri minimi di qualità;**
- f) «prestatore di servizi di assistenza a terra», qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisca a terzi una o più categorie di servizi di assistenza a terra;
- f bis) «integratore», un'impresa che offre servizi di trasporto di merci porta a porta definiti in un contratto, garantisce il trasporto di merci e/o posta dall'origine alla destinazione finale e integra senza soluzione di continuità il trasporto, i servizi di assistenza a terra, lo smistamento delle spedizioni e i servizi di consegna;**

Martedì 16 aprile 2013

- f ter) i «contratti collettivi», se previsti dalla legislazione di uno Stato membro, sono considerati rappresentativi quando il loro ambito di applicazione, dal punto di vista sostanziale, è quello dei servizi di assistenza a terra e, sotto il profilo territoriale, la loro applicabilità all'interno di uno Stato membro si estende all'aeroporto in cui opera il prestatore di servizi di assistenza a terra;*
- g) «infrastrutture centralizzate», impianti e/o strutture **aeroportuali** specifici ~~di un aeroporto~~ che non possono, per ragioni tecniche, ambientali, di costo o di capacità, essere divisi o duplicati e la cui disponibilità è essenziale e necessaria per la prestazione dei successivi servizi di assistenza a terra **in un aeroporto**;
- h) «subappalto», la stipula di un contratto da parte di un prestatore di servizi di assistenza a terra, in qualità di principale contraente, o eccezionalmente di un utente aeroportuale con un terzo definito «subappaltatore», conformemente al quale il subappaltatore è tenuto a eseguire una o più categorie (o sottocategorie) di servizi di assistenza a terra;
- h bis) «subappaltatore», un'impresa che ha ottenuto il riconoscimento di idoneità in conformità degli articoli 16 e 17;***
- i) «idoneità», un riconoscimento rilasciato dall'autorità competente a un'impresa per la fornitura di servizi di assistenza a terra secondo quanto indicato nel riconoscimento stesso;
- j) «autorità di vigilanza indipendente», l'autorità di cui all'articolo 11 della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali ⁽¹⁾. [Em. 268]

Capo II

Requisiti preliminari generali

Articolo 3

Ente di gestione dell'aeroporto

1. Ai fini dell'applicazione del presente regolamento, qualora la gestione e l'esercizio di un aeroporto non siano di competenza di un solo ente, ma di diversi enti distinti, ognuno di essi è considerato come facente parte dell'ente di gestione.
2. Ai fini dell'applicazione del presente regolamento, qualora vi sia un solo ente di gestione per diversi aeroporti, ogni aeroporto è considerato separatamente.

Articolo 4

Comitato degli utenti

1. ***Su richiesta degli utenti dell'aeroporto***, ciascun aeroporto ~~contemplato~~ ***che almeno negli ultimi tre anni abbia registrato un volume di traffico annuale non inferiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci*** provvede a istituire un comitato composto da rappresentanti degli utenti o delle organizzazioni rappresentative di tali utenti («comitato degli utenti») ***nonché da rappresentanti dell'aeroporto e del personale. Il coinvolgimento delle parti sociali nel comitato degli utenti è obbligatorio.*** [Em. 269]
2. Ciascun utente ha il diritto di partecipare ai lavori del comitato degli utenti o, a sua scelta, di affidare a un'organizzazione l'incarico di rappresentarlo. Tuttavia, se rappresentato da tale organizzazione, quest'ultima non fornisce servizi di assistenza a terra nell'aeroporto in questione.
3. Il comitato degli utenti stabilisce per iscritto il proprio regolamento interno, comprese le regole di voto.

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

4. La ponderazione dei voti all'interno del comitato degli utenti deve essere tale che:

- a) a prescindere dal volume di traffico annuale effettuato da un singolo utente in un aeroporto, il suo potere di voto non superi il 49 % della totalità dei voti;

⁽¹⁾ GU L 70 del 14.3 2009, pag. 11.

Martedì 16 aprile 2013

b) il potere di voto degli utenti che effettuano l'autoassistenza non superi un terzo della totalità dei voti.

5. L'ente di gestione dell'aeroporto funge da segretariato del comitato degli utenti.

Se l'ente di gestione dell'aeroporto si rifiuta di farlo o se il comitato degli utenti non lo accetta, l'ente di gestione dell'aeroporto designa un altro soggetto che deve essere accettato dal comitato degli utenti. Il segretariato del comitato degli utenti tiene e aggiorna l'elenco degli utenti o dei loro rappresentanti che fanno parte del comitato degli utenti.

6. Il segretariato del comitato degli utenti redige un verbale di ogni riunione del comitato degli utenti. Tale verbale riflette fedelmente le opinioni espresse e i risultati delle votazioni tenutesi durante la riunione.

6 bis. *Ove il presente regolamento disponga che il comitato degli utenti debba essere consultato, l'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, l'autorità di gara, ne informa il comitato degli utenti e gli trasmette la decisione proposta nonché tutte le informazioni necessarie al più tardi sei settimane prima dell'adozione della decisione finale. In caso di disaccordo tra l'ente di gestione dell'aeroporto e il comitato degli utenti o, se del caso, l'autorità di gara e fatto salvo l'articolo 41 del presente regolamento, l'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, l'autorità di gara fornisce una motivazione della sua decisione finale tenendo conto dei pareri espressi dal comitato degli utenti. [Em. 270]*

Capo III

Apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra

Sezione 1

Autoassistenza

Articolo 5

Autoassistenza

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

Sezione 2

Assistenza ai terzi

Articolo 6

Assistenza ai terzi

1. I prestatori di servizi di assistenza a terra **che sono stabiliti nell'Unione o in uno Stato membro dell'Associazione europea di libero scambio** hanno libero accesso al mercato per l'assistenza ai terzi in tutti gli aeroporti che almeno negli ultimi tre anni abbiano registrato un volume di traffico annuale ~~non inferiore~~ **superiore** a due milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci.

2. Per gli aeroporti di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono limitare il numero dei prestatori autorizzati a fornire le seguenti categorie di servizi:

a) assistenza bagagli;

b) assistenza operazioni in pista;

c) assistenza carburante e olio;

d) assistenza merci e posta per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta, in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aereo.

Tuttavia, per ciascuna categoria di servizi, gli Stati membri non possono limitare questo numero a meno di due prestatori o, ~~per gli~~ **nel caso degli** aeroporti che almeno negli ultimi tre anni abbiano registrato un volume di traffico annuale ~~non inferiore~~ **superiore** a ~~5 milioni~~ **15 milioni** di movimenti passeggeri o ~~100 000 tonnellate~~ **200 000 tonnellate** di merci, a meno di tre prestatori.

Martedì 16 aprile 2013

2 bis. *Il grado delle limitazioni di cui al paragrafo 2 può differire tra i singoli terminali presenti nello stesso aeroporto a condizione che esse siano applicate in modo non discriminatorio, non comportino una distorsione della concorrenza e siano conformi al presente regolamento e a condizione che il numero dei prestatori in ciascun terminale rimanga immutato.*

3. Negli aeroporti in cui il numero di prestatori è limitato a due o più prestatori, conformemente al paragrafo 2 del presente articolo, o all'articolo 14, paragrafo 1, lettere a) e c), almeno un prestatore autorizzato non può essere controllato direttamente o indirettamente:

- a) né dall'ente di gestione dell'aeroporto,
- b) né da un utente che abbia trasportato più del 25 % dei passeggeri o delle merci registrati nell'aeroporto durante l'anno precedente a quello in cui viene effettuata la selezione dei prestatori,
- c) né da un ente che controlla o che è controllato direttamente o indirettamente da tale ente di gestione di cui alla lettera a) o da tale utente di cui alla lettera b).

Si ha controllo in presenza di diritti, contratti o altri mezzi che conferiscono, da soli o congiuntamente, e tenuto conto delle circostanze di fatto o di diritto, la possibilità di esercitare un'influenza determinante sull'attività di un prestatore, secondo quanto interpretato dalla Corte di giustizia dell'Unione europea.

4. Qualora, a norma del paragrafo 2, limitino il numero di prestatori autorizzati, gli Stati membri non ~~possono impedire~~**impediscono** che un utente di un aeroporto, indipendentemente dalle parti dell'aeroporto assegnategli, usufruisca, per ciascuna categoria di servizi di assistenza a terra soggetta a limitazione, di un'effettiva scelta, alle condizioni di cui ai paragrafi 2 e 3, tra almeno:

- due prestatori di servizi di assistenza a terra o
- tre prestatori di servizi di assistenza a terra per gli aeroporti che almeno negli ultimi tre anni abbiano registrato un volume di traffico annuale non inferiore a ~~5 milioni~~**15 milioni** di movimenti passeggeri o ~~100 000 tonnellate~~**200 000 tonnellate** di merci.

5. Qualora un aeroporto raggiunga una delle soglie di traffico merci indicate nel presente articolo senza tuttavia raggiungere la corrispondente soglia di traffico di movimenti passeggeri, il presente ~~regolamento~~**articolo** non si applica alle categorie di servizi di assistenza a terra riservate esclusivamente ai passeggeri **o alle infrastrutture utilizzate esclusivamente per l'assistenza passeggeri.**

Qualora un aeroporto raggiunga una delle soglie di traffico passeggeri indicate nel presente articolo senza tuttavia raggiungere la corrispondente soglia di traffico di movimenti merci, il presente articolo non si applica alle categorie di servizi di assistenza a terra riservate esclusivamente alle merci o alle infrastrutture riservate esclusivamente all'assistenza merci.

6. Ogni aeroporto il cui volume di traffico annuale scenda al di sotto della soglia di due milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci dopo essersi attestato per tre anni consecutivi a un livello pari o superiore a tale soglia, mantiene il proprio mercato aperto ai prestatori di servizi terzi per almeno i primi tre anni successivi all'anno in cui il volume di traffico è sceso al di sotto della soglia in questione.

7. Ogni aeroporto il cui volume di traffico annuale scenda al di sotto della soglia di ~~5 milioni~~**15 milioni** di movimenti passeggeri o ~~100 000 tonnellate~~**200 000 tonnellate** di merci dopo essersi attestato per tre anni consecutivi a un livello pari o superiore a tale soglia, mantiene il proprio mercato aperto ai prestatori di servizi terzi per almeno i primi tre anni successivi all'anno in cui il volume di traffico è sceso al di sotto della soglia in questione. [Em. 271]

Articolo 7

Selezione dei prestatori di servizi

1. Nei casi in cui il loro numero sia limitato secondo quanto prescritto dall'articolo 6 o dall'articolo 14, i prestatori autorizzati a fornire servizi di assistenza a terra in un aeroporto sono selezionati mediante una procedura di selezione trasparente, aperta e non discriminatoria. **L'autorità di gara ha il potere di esigere che i prestatori di servizi di assistenza a terra siano tenuti ad offrire una o più categorie integrate di servizi di assistenza a terra di cui all'articolo 6, paragrafo 2. L'ente di gestione dell'aeroporto è autorizzato a presentare all'autorità di gara la relativa domanda.** [Em. 272]

2. L'autorità di gara è

- a) l'ente di gestione dell'aeroporto, a condizione che:

- non fornisca servizi analoghi di assistenza a terra; e

Martedì 16 aprile 2013

- non controlli, direttamente o indirettamente, nessuna impresa fornitrice di tali servizi; e
 - non detenga alcuna partecipazione in detta impresa;
- b) in tutti gli altri casi, un'autorità competente indipendente dall'ente di gestione dell'aeroporto **e che non ha legami commerciali diretti o indiretti con le attività dell'aeroporto.** [Em. 273]
3. Durante le fasi della procedura di selezione, il comitato degli utenti **e l'ente di gestione dell'aeroporto, se non è l'autorità di gara,** non ~~ha~~ hanno accesso alle candidature. ~~Se non è Su richiesta del comitato degli utenti o dell'ente di gestione dell'aeroporto, a meno che non coincida con l'autorità di gara,~~ l'autorità di gara **mette a disposizione una sintesi delle** l'ente di gestione dell'aeroporto ~~non ha accesso alle~~ domande dei candidati ~~in nessuna fase della procedura di selezione~~ **garantisce che non vi siano contenute informazioni riservate.** [Em. 274]
4. Dopo avere informato la Commissione, **e fatte salve le norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato,** lo Stato membro interessato può prevedere, fra le specifiche tecniche cui devono conformarsi i prestatori, l'obbligo di servizio pubblico per gli aeroporti che servono le regioni periferiche o regioni in via di sviluppo facenti parte del suo territorio, in cui i fornitori non intendono fornire servizi di assistenza a terra senza finanziamento pubblico (per esempio, diritti esclusivi o pagamenti a titolo compensativo) ma che hanno un'importanza capitale per lo Stato membro in questione in termini di accessibilità. ~~Tale disposizione non pregiudica le norme relative agli aiuti di Stato dell'UE.~~ [Em. 275]
5. L'invito a partecipare alla gara d'appalto è indetto e pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. **La Gazzetta ufficiale dell'Unione europea crea un'apposita rubrica per la procedura di gara per i servizi di assistenza a terra.** [Em. 276]
6. L'autorità di gara procederà alla selezione dei prestatori mediante una procedura che prevede due fasi:
- a) una procedura di qualificazione per esaminare l'idoneità dei candidati; e
 - b) una procedura di aggiudicazione per la selezione del prestatore o dei prestatori autorizzati.
- 6 bis.** *Se con un bando di gara non si ottiene una risposta dal necessario numero di prestatori di servizi previsto all'articolo 6, paragrafo 2, l'autorità competente pubblica un nuovo bando di gara entro 48 mesi dalla scadenza del precedente.* [Em. 277]

Articolo 8

Procedura di qualificazione

1. Nella procedura di qualificazione l'autorità di gara verifica se i candidati soddisfano una serie di criteri minimi. L'autorità di gara stabilisce tali criteri minimi previa consultazione del comitato degli utenti e l'ente di gestione dell'aeroporto, se quest'ultimo non è l'autorità di gara.
2. I criteri minimi sono i seguenti:
 - a) il candidato è in possesso di un valido riconoscimento di idoneità conformemente al capo IV;
 - b) il candidato dimostra la sua capacità e assume un impegno per iscritto ad applicare all'aeroporto le pertinenti disposizioni e regole, fra cui le leggi sul lavoro vigenti, ~~i contratti collettivi applicabili,~~ le norme di comportamento da assumere negli aeroporti e i requisiti di qualità per gli aeroporti. **Il candidato e i subappaltatori si impegnano altresì ad applicare i rispettivi contratti collettivi rappresentativi.** [Em. 278]
3. L'autorità di gara stila una rosa dei candidati che soddisfano i criteri previsti dalla procedura di qualificazione.

Articolo 9

Procedura di aggiudicazione

1. **L'ente di gestione dell'aeroporto elabora i documenti di gara come base della procedura di aggiudicazione, indicando chiaramente le norme minime di qualità stabilite a livello di aeroporto, il programma di volo rappresentativo e le previsioni del traffico per il periodo per il quale è indetta la gara.** Nella procedura di aggiudicazione, l'autorità di gara seleziona un prestatore presente nella rosa dei candidati e gli concede l'autorizzazione, previa consultazione del comitato degli utenti e l'ente di gestione dell'aeroporto, se quest'ultimo non è l'autorità di gara.

Martedì 16 aprile 2013

2. Per il rilascio dell'autorizzazione, il prestatore viene selezionato confrontando le candidature pervenute a fronte di una serie di criteri di aggiudicazione. I criteri di aggiudicazione sono pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori. L'autorità di gara stabilisce i criteri di aggiudicazione ~~previa consultazione dell'~~**intesa con il** comitato degli utenti e l'ente di gestione dell'aeroporto, se quest'ultimo non è l'autorità di gara.

2 bis. I richiedenti presentano un elenco dettagliato di tutte le specifiche mansioni che sono o possono essere soggette a subappalto e che non sono legate all'attività principale.

3. I criteri di aggiudicazione sono i seguenti:

- a) coerenza e plausibilità del piano aziendale, valutato **per i primi tre anni** sulla base del modello del calcolo dei costi;
- b) livello della qualità delle operazioni valutato sulla base di un programma di volo rappresentativo, valutando eventualmente anche l'impiego efficiente del personale e delle attrezzature, l'ultima accettazione dei bagagli e delle merci, i tempi di consegna dei bagagli e delle merci e i tempi massimi di avvicendamento.
- c) adeguatezza delle risorse materiali in termini di disponibilità ~~e compatibilità ambientale~~, **conformità ai pertinenti requisiti ambientali e idoneità funzionale** delle attrezzature;
- d) adeguatezza delle risorse umane in termini di esperienza dei lavoratori ~~e adeguatezza dei~~, programmi di formazione/qualificazione **e condizioni dignitose in materia di rapporto occupazionale e di lavoro, anche in caso di un trasferimento del personale a norma dell'articolo 12 del presente regolamento, nonché l'impegno di applicare i rispettivi contratti collettivi rappresentativi;**
- e) qualità delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione;
- f) qualità della pianificazione organizzativa;
- g) ~~prestazioni ambientali~~ **superamento positivo di un controllo della sicurezza riconosciuto per assicurare l'adeguato rispetto dei requisiti in materia di sicurezza e incolumità.**

4. La ponderazione relativa dei criteri di aggiudicazione è indicata nel bando di gara e nell'apposita documentazione. A ciascun criterio di aggiudicazione si applica una serie di punti con un adeguato scarto massimo. L'autorità di gara può stabilire un numero minimo di punti che il candidato idoneo deve ottenere al fine di soddisfare alcuni criteri di aggiudicazione specifici. Il numero minimo di punti stabilito deve essere non discriminatorio e deve essere chiaramente indicato nel bando di gara e nell'apposita documentazione. L'autorità di gara non può eliminare uno dei criteri di aggiudicazione, aggiungere altri o suddividere quelli inizialmente indicati nel bando di gara.

5. L'autorizzazione a fornire servizi di assistenza a terra nel rispettivo aeroporto viene rilasciata al candidato che ottiene il maggior numero di punti e il numero minimo di punti necessari per taluni criteri di aggiudicazione.

6. Gli utenti che presentano la propria candidatura per fornire servizi di assistenza ai terzi o che effettuano l'autoassistenza non sono consultati nella procedura di aggiudicazione.

7. L'autorità di gara provvede affinché la decisione di aggiudicazione e le motivazioni della stessa siano rese pubbliche. [Em. 279]

Articolo 10

Periodo di selezione e conclusione delle attività

1. I prestatori di servizi di assistenza a terra sono autorizzati per un periodo minimo di sette anni e un periodo massimo di dieci anni, tranne in caso di deroghe per l'apertura dell'autoassistenza e dell'assistenza ai terzi, conformemente all'articolo 14, paragrafo 1. Il periodo esatto per il quale viene rilasciata l'autorizzazione ai prestatori di servizi e la data di inizio delle operazioni devono essere chiaramente indicati nel bando di gara.

2. Un prestatore di servizi di assistenza a terra inizia le sue attività entro un mese dalla data di inizio indicata nel bando di gara. L'autorità di gara può, in casi debitamente giustificati, su richiesta del prestatore di servizi di assistenza a terra e previa consultazione del comitato degli utenti, prorogare tale periodo fino a un massimo di ~~sei~~**cinque** mesi. ~~Alla scadenza di tale termine,~~ **Se, dopo sei mesi dalla data di inizio indicata nel bando di gara, il prestatore non ha avviato le sue attività e non può dimostrare tale volontà, l'autorità di gara può decidere che l'autorizzazione cessa di essere valida. In tal caso gli Stati membri possono imporre sanzioni pecuniarie al prestatore di servizi e concedere l'autorizzazione al prestatore classificato al secondo posto in termini di punti a norma dell'articolo 9, paragrafo 5.** [Em. 280]

Martedì 16 aprile 2013

3. L'autorità di gara prevede la fine del periodo di autorizzazione e si adopera affinché ogni prestatore selezionato dopo un nuovo bando di gara sia autorizzato ad avviare la propria attività il giorno successivo all'ultimo giorno del periodo di autorizzazione del prestatore o dei prestatori precedentemente selezionati.

4. Quando cessa la sua attività prima della fine del periodo per il quale è stato autorizzato, il prestatore è sostituito sulla base della procedura di selezione di cui agli articoli 7, 8 e 9 e al presente articolo. Il prestatore che cessa la sua attività comunica all'autorità di gara pertinente la sua intenzione in tal senso ~~con un preavviso sufficiente~~ e almeno sei mesi prima di lasciare l'aeroporto. Se non informa l'autorità di gara con ~~sufficiente~~ **almeno sei mesi di** anticipo il prestatore è passibile di sanzioni pecuniarie, a meno che possa invocare circostanze di forza maggiore. [Em. 281]

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

Se durante tale periodo di tempo limitato non è in grado di trovare un prestatore di servizi, lo Stato membro è tenuto a regolare i prezzi di tali servizi per i quali esiste un monopolio temporaneo fino all'avvio delle attività di un altro prestatore di servizi presso l'aeroporto interessato.

6. L'autorità di gara informa il comitato degli utenti e, se del caso, l'ente di gestione dell'aeroporto in merito alle decisioni adottate ai sensi degli articoli 7, 8 e 9 e del presente articolo.

7. Gli articoli 7, 8 e 9, nonché le disposizioni del presente articolo non si applicano in caso di aggiudicazione di appalti pubblici e pubbliche concessioni disciplinati a loro volta da altre disposizioni previste dal diritto dell'Unione.

Articolo 11

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

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

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

b bis) se l'impresa soddisfa i criteri di cui al capo IV. [Em. 282]

2. Qualora un ente di gestione dell'aeroporto che fornisce i servizi ai sensi del paragrafo 1 non soddisfi più le condizioni di cui al suddetto paragrafo, tale prestatore può continuare a fornire i servizi in questione per un periodo di ~~cinque~~ **cinque** anni senza essere soggetto alla procedura di selezione di cui agli articoli 7-10. Allo scadere di tale periodo di ~~cinque~~ **cinque** anni, il prestatore informa l'autorità di gara competente con sufficiente anticipo e in ogni caso almeno sei mesi prima dalla scadenza del periodo di ~~cinque~~ **cinque** anni. Il prestatore è passibile di sanzioni pecuniarie se non informa l'autorità di gara con sufficiente anticipo, a meno che il prestatore possa invocare circostanze di forza maggiore. Se il prestatore cessa la sua attività prima dello scadere dei ~~cinque~~ **cinque** anni, si applica l'articolo 10, paragrafi 4 e 5. [Em. 283]

Articolo 12

Mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimento del personale ~~per servizi soggetti a restrizioni di accesso al mercato~~ [Em. 284]

1. Il presente articolo si applica ~~esclusivamente~~ ai servizi di assistenza a terra per i quali lo Stato membro interessato ha limitato il numero di prestatori, in conformità dell'articolo 6 o dell'articolo 14. **Gli Stati membri valutano dettagliatamente, alla luce del presente regolamento, se una restrizione della concorrenza sia indicata per altri settori.** [Em. 285]

Martedì 16 aprile 2013

2. Qualora, a seguito della procedura di selezione di cui agli articoli da 7 a 10, un prestatore di servizi di assistenza a terra di cui al precedente paragrafo 1 perda la sua autorizzazione a fornire tali servizi, **ovvero qualora un prestatore di servizi di assistenza a terra cessi di prestare tali servizi a un utente aeroportuale, o qualora un utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza decida di non effettuarla più**, gli Stati membri ~~possono esigere~~**esigono** che il prestatore o i prestatori sostitutivi, **ovvero gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza subentranti nella fornitura di tali servizi**, concedano ai lavoratori precedentemente assunti allo scopo di svolgere tali servizi i diritti che spetterebbero loro in caso di trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23/CE. **La seconda frase dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2001/23/CE non si applica nei casi di cui alla prima frase del presente paragrafo. Non è ammesso il licenziamento per motivi economici, tecnici o d'organizzazione.** [Em. 286]

2 bis . I diritti di cui al paragrafo 2 includono l'applicazione di contratti collettivi di validità generale. [Em. 287]

3. Gli Stati membri limitano l'obbligo di cui al paragrafo 2 ai dipendenti del precedente prestatore **o utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza** addetti alla fornitura di servizi **di assistenza a terra che il precedente prestatore o utente aeroportuale cessa di fornire o** per i quali il ~~prestatore precedente~~**medesimo** ha perso l'autorizzazione, e che accettano spontaneamente di essere assunti dal (i) nuovo (i) prestatore (i) **o utente(i) aeroportuale(i) che effettua(no) l'autoassistenza. I costi di un eventuale piano sociale per i dipendenti in uscita sono a carico delle compagnie aeree in proporzione alla loro quota di traffico per cui forniva assistenza il prestatore precedente.** [Em. 288]

4. Gli Stati membri limitano ~~quanto prescritto al paragrafo 2~~ proporzionalmente al volume di attività di fatto trasferito all'altro prestatore. [Em. 289]

5. ~~Qualora uno Stato membro imponga un requisito di cui al paragrafo 2~~, I documenti di gara richiesti per la procedura di selezione di cui agli articoli 7-10 contengono un elenco dei lavoratori interessati e i dettagli pertinenti sui loro diritti contrattuali, nonché le condizioni alle quali si ritiene che i dipendenti siano vincolati ai servizi in questione. **I rappresentanti del personale e dei sindacati hanno accesso a tali elenchi.** [Em. 290]

6. ~~Quando un prestatore di servizi di assistenza a terra cessa la prestazione nei confronti di un utente aeroportuale di tali servizi che rappresentano una parte importante delle attività di assistenza a terra del prestatore in questione nei casi non previsti dal paragrafo 2, o quando un utente aeroportuale che effettua servizi di autoassistenza decide di cessare tale attività, gli Stati membri possono esigere che i prestatori di servizi di assistenza a terra o dall'utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza sostitutivi concedano al personale precedentemente assunto allo scopo di prestare tali servizi, i diritti che spetterebbero loro in caso di trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23/CE del Consiglio.~~ [Em. 291]

7. Gli Stati membri limitano l'obbligo di cui al paragrafo 6 ai dipendenti del precedente prestatore addetti alla fornitura di servizi di assistenza a terra **che il precedente prestatore decide di cessare e che accettano spontaneamente di essere assunti dal nuovo prestatore(i) o dal nuovo utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza.** [Em. 292]

8. Gli Stati membri limitano l'obbligo di cui al paragrafo 6 ai dipendenti dell'utente aeroportuale ~~che effettua l'autoassistenza~~ addetti alla fornitura di servizi di assistenza a terra **che l'utente aeroportuale in questione decide di cessare e che accettano spontaneamente di essere assunti dal nuovo prestatore(i) o utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza.** [Em. 293]

9. Gli Stati membri limitano ~~quanto prescritto al paragrafo 6~~ proporzionalmente al volume di attività di fatto trasferito all'altro prestatore ~~o utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza.~~ [Em. 294]

10. Gli Stati membri possono incaricare il personale dirigente e i dipendenti di livello adeguato di definire tramite un accordo negoziato le modalità pratiche di attuazione del presente articolo.

10 bis. *Gli Stati membri garantiscono che il dumping salariale sia evitato, non solo per quanto concerne i dipendenti a tempo indeterminato del settore dei servizi di assistenza a terra, ma anche in caso di trasferimento del personale, al fine di garantire norme sociali adeguate e di migliorare la qualità dei servizi di assistenza a terra.* [Em. 295]

10 ter. *Le autorità competenti degli Stati membri assicurano una protezione sociale adeguata per il personale assunto per la fornitura di tali servizi.* [Em. 296]

Martedì 16 aprile 2013

10 quater. *Per ammortizzare gli effetti negativi della liberalizzazione nel settore dell'assistenza a terra, le autorità di gestione dell'aeroporto definiscono e applicano norme minime vincolanti di qualità del servizio, al fine di garantire la sicurezza, l'affidabilità e l'efficienza delle operazioni.* [Em. 297]

11. Gli Stati membri comunicano alla Commissione eventuali misure adottate a norma del presente articolo.

Articolo 13

Aeroporti insulari

Ai fini della selezione dei prestatori di servizi in un aeroporto, di cui agli articoli 7-10, uno Stato membro può estendere l'obbligo di servizio pubblico ad altri aeroporti nel suo territorio a condizione:

- a) che detti aeroporti siano situati su isole **o in luoghi remoti sulla terraferma** in una medesima regione geografica; [Em. 298]
- b) che essi abbiano un volume non inferiore a un movimento di 100 000 passeggeri all'anno; e
- c) che infine la Commissione dia la sua approvazione a tale estensione.

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

Nel caso di aeroporti situati su isole, qualora le imprese o le compagnie aeree non abbiano un interesse economico a prestare i servizi di cui all'articolo 6, paragrafo 2, gli enti di gestione dell'aeroporto possono assumere essi stessi la responsabilità della prestazione dei servizi essenziali per garantire il buon funzionamento dell'infrastruttura aeroportuale. [Em. 299]

Sezione 3

Deroghe per l'autoassistenza e l'assistenza ai terzi

Articolo 14

Deroghe

1. Laddove in un aeroporto, ~~per gravino~~ **per gravino** vincoli specifici di spazio o di capacità disponibile, ~~specialmente in funzione della congestione e del coefficiente di utilizzazione delle superfici, risultanti da rendere~~ **impossibile un'apertura del mercato e/o l'effettuazione dell'autoassistenza ai livelli previsti dal presente regolamento, lo Stato membro di cui trattasi può decidere:**

- a) di limitare a non meno di due il numero di prestatori per una o più categorie di servizi di assistenza non elencata all'articolo 6, paragrafo 2 in tutto l'aeroporto o in una parte di esso; in questo caso si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 3;
- b) di riservare a un solo prestatore una o più categorie di servizi di assistenza di cui all'articolo 6, paragrafo 2 per gli aeroporti il cui traffico annuale non è inferiore a due milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci;
- c) di limitare a uno o due prestatori una o più categorie di servizi di assistenza di cui all'articolo 6, paragrafo 2, per gli aeroporti il cui traffico annuale ~~non è inferiore~~ **superiore a 5 milioni** ~~15 milioni~~ **15 milioni** di movimenti passeggeri o ~~100 000~~ **200 000** tonnellate di merci; in questo caso si applicano le disposizioni dell'articolo 6, paragrafo 3;
- d) di riservare l'effettuazione dell'autoassistenza di cui al precedente articolo 5 a un numero limitato di utenti, a condizione che questi utenti siano scelti in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

2. Qualsiasi deroga a norma del paragrafo 1 deve:

- a) specificare la categoria o le categorie di servizi cui si applica la deroga e i vincoli specifici di spazio o di capacità disponibili che la giustificano;

Martedì 16 aprile 2013

- b) essere accompagnata da un piano di misure adeguate mirante a superare questi vincoli.
3. La deroga non deve:
- a) dar luogo a distorsioni della concorrenza tra i prestatori di servizi e/o gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza;
- b) essere più ampia del necessario.
4. Gli Stati membri notificano alla Commissione, almeno sei mesi prima della loro entrata in vigore, le deroghe che intendono concedere in base al paragrafo 1, nonché i motivi che le giustificano. **Tale giustificazione include la prova che i prestatori di servizi di assistenza a terra negli aeroporti interessati:**
- a) **rispettano opportunamente le norme minime di qualità, conformemente all'articolo 32;**
- b) **sono gestiti in maniera trasparente e non ricevono alcuna sovvenzione finanziaria incrociata, conformemente all'articolo 29;**
- c) **garantiscono adeguate condizioni lavorative e retributive sulla base di accordi collettivi, disposizioni legislative nazionali o altre norme sociali dello Stato membro interessato.**
5. Alla ricezione, la Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* un riassunto delle decisioni di deroga notificate e invita le parti interessate a presentare le loro osservazioni.
6. La Commissione effettua un esame approfondito delle decisioni di deroga presentate dagli Stati membri. A tale scopo la Commissione svolge un'analisi particolareggiata della situazione e uno studio delle misure appropriate presentate dallo Stato membro interessato per accertare l'esistenza dei vincoli adottati e l'impossibilità di aprire il mercato e/o di consentire l'effettuazione dell'autoassistenza ai livelli previsti dal presente regolamento.
7. In seguito a tale esame e previa consultazione dello Stato membro interessato, la Commissione può approvare la decisione dello Stato membro o opporvisi se ritiene che i vincoli richiamati non siano accertati o non siano di entità tale da giustificare una deroga. Previa consultazione dello Stato membro interessato, la Commissione può altresì esigere che lo Stato membro stesso modifichi la portata della deroga o la limiti alle sole parti di un aeroporto in cui i vincoli adottati sono accertati.
8. La decisione della Commissione deve essere adottata non oltre sei mesi dalla notifica completa da parte dello Stato membro interessato ed è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
9. Le decisioni di attuazione di cui ai paragrafi 7 e 8 del presente articolo sono adottate secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 43, paragrafo 2.
10. La durata delle deroghe concesse dagli Stati membri a norma del paragrafo 1 non può eccedere i tre anni, salvo per le deroghe concesse in base al paragrafo 1, lettere b) e c). Non oltre sei mesi prima della scadenza di detto termine, ogni domanda di deroga deve formare oggetto di una nuova decisione dello Stato membro interessato, che sarà a sua volta soggetta alla procedura prevista dal presente articolo.
11. La durata delle deroghe concesse a norma del paragrafo 1, lettere b) e c) non può eccedere i due anni. Tuttavia, ogni Stato membro può chiedere, in base al paragrafo 1, che tale periodo sia prolungato una sola volta di due anni. La Commissione decide in merito alla domanda. La decisione di attuazione è adottata secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 43, paragrafo 2. **[Em. 360]**

Articolo 15

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

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

Martedì 16 aprile 2013

Capo IV

Procedure relative al riconoscimento di idoneità

Articolo 16

Requisiti per ottenere un riconoscimento di idoneità appropriato valido in tutti gli Stati membri

1. ~~Negli aeroporti che almeno negli ultimi tre anni abbiano registrato un volume di traffico annuale non inferiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci, Nessuna impresa è autorizzata a fornire servizi come prestatore di servizi, **come subappaltatore** o come utente che effettua l'autoassistenza, a meno che non abbia ottenuto a tal fine il rilascio dell'idoneità, **qualora gli Stati membri subordinino l'attività di assistenza a terra all'ottenimento di un riconoscimento di idoneità da parte di un'autorità competente («autorità che rilascia il riconoscimento») indipendente dagli enti di gestione dell'aeroporto.** Un'impresa che soddisfa le prescrizioni del presente capo ha diritto a ricevere l'idoneità.~~
2. Ogni Stato membro designa un'autorità competente («autorità che rilascia il riconoscimento») **o, dopo aver informato la Commissione, coopera con un'autorità competente di un altro Stato membro** che sia indipendente da tutti gli enti di gestione dell'aeroporto per il rilascio del riconoscimento di idoneità a fornire servizi di assistenza a terra.
3. Detta autorità non rilascia riconoscimenti né li mantiene in vigore se non sono soddisfatte le prescrizioni del presente capo. [Em. 300]

Articolo 17

Condizioni per il rilascio di un riconoscimento di idoneità

1. **Fatto salvo l'articolo 16**, un'impresa ottiene il riconoscimento di idoneità da parte dell'autorità competente di uno Stato membro se:
 - a) è costituita e registrata in uno Stato membro;
 - b) la sua struttura societaria è tale da consentire all'autorità che rilascia il riconoscimento di attuare le disposizioni del presente capo;
 - c) soddisfa le condizioni finanziarie di cui all'articolo 18;
 - d) ~~è conforme alla prova di onorabilità di cui all'articolo 19~~ **soddisfa i criteri relativi alle condizioni di lavoro del personale e ai programmi di formazione/qualificazione conformemente all'articolo 8, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 9, paragrafo 3, lettera d), e rispetta le disposizioni di legge in materia sociale e di lavoro conformemente all'articolo 12;**
 - e) risponde al requisito relativo alla qualifica del personale di cui all'articolo 20;
 - f) soddisfa i requisiti riguardanti il manuale operativo contemplati dall'articolo 21;
 - g) soddisfa le condizioni in materia di assicurazione previste dall'articolo 22.
2. ~~Il paragrafo 1, lettere a), c) e d), non si applica agli utenti che effettuano l'autoassistenza e che non forniscono servizi di assistenza a terra ai terzi. Gli utenti che hanno ottenuto un riconoscimento di idoneità per l'autoassistenza non sono autorizzati a fornire l'assistenza ai terzi sulla base di questo riconoscimento.~~
3. Un'impresa che richieda il riconoscimento o che l'abbia ottenuto sarà tenuta a rispettare le disposizioni nazionali in materia di protezione sociale, tutela dell'ambiente e di sicurezza negli aeroporti di tutti gli Stati membri in cui opera.

Articolo 18

Condizioni finanziarie per il rilascio di un riconoscimento di idoneità

1. Un'impresa che richieda il riconoscimento di idoneità non dovrà essere soggetta a procedure di insolvenza o equivalenti, o fallimentari.
2. L'autorità che rilascia il riconoscimento valuta attentamente se un'impresa che richiede il riconoscimento sia in grado di dimostrare di:
 - a) poter far fronte in qualsiasi momento ai suoi impegni effettivi e potenziali stabiliti in base a presupposti realistici per un periodo di 24 mesi a decorrere dall'inizio delle operazioni;
 - b) poter far fronte ai costi fissi e operativi connessi con le operazioni secondo i suoi piani economici e determinati in base a presupposti realistici per un periodo di tre mesi dall'inizio delle operazioni e senza tener conto delle entrate derivanti da dette operazioni.
3. Ai fini della valutazione di cui al paragrafo 1, il richiedente presenta il bilancio certificato degli ultimi due esercizi finanziari.

Martedì 16 aprile 2013

4. Ai fini della valutazione di cui al paragrafo 2, ciascun richiedente presenta un piano economico riguardante almeno i primi tre anni di attività. Il piano economico deve inoltre indicare i legami finanziari esistenti tra il richiedente e qualsiasi altra attività commerciale cui esso partecipi, sia direttamente che attraverso imprese associate. Il richiedente deve inoltre fornire tutte le informazioni pertinenti, in particolare i seguenti dati:

- a) un bilancio programmatico, compreso il conto profitti e perdite dei tre anni a venire;
- b) proiezioni concernenti le relazioni sui movimenti di cassa e piani di liquidità per i primi tre anni d'esercizio;
- c) informazioni dettagliate sul finanziamento dell'acquisto/leasing di attrezzature; in caso di leasing, i termini e le condizioni di ciascun contratto, ove pertinente.

Articolo 19

Prova di onorabilità

~~1. Un'impresa che richieda il riconoscimento di idoneità dovrà fornire una prova di pagamento delle imposte e dei contributi previdenziali versati nell'ultimo anno agli Stati membri in cui svolge un'attività o, nel caso in cui non svolga alcuna attività nell'Unione, al suo paese di origine.~~

~~2. L'impresa deve inoltre attestare che le persone che gestiscono l'attività dell'impresa effettivamente e in modo continuato abbiano presentato prove relative alla moralità o all'assenza di dichiarazioni di fallimento. L'autorità che rilascia il riconoscimento di idoneità accetta come prova sufficiente, per i cittadini degli Stati membri, la presentazione di documenti prodotti dalle autorità competenti dello Stato membro in cui l'impresa ha sede ed è registrata o dello Stato membro in cui la persona fisica ha la residenza permanente, e dai quali risulti che i requisiti sono soddisfatti.~~

~~3. Qualora lo Stato membro in cui l'impresa ha sede ed è registrata o lo Stato membro in cui la persona fisica ha la residenza permanente non fornisca i documenti di cui al paragrafo 2, tali documenti sono sostituiti da una dichiarazione giurata o — negli Stati membri in cui non vige tale pratica — da una dichiarazione solenne resa dalla persona interessata dinanzi a un'autorità giudiziaria o amministrativa competente o, eventualmente, un notaio o organo professionale qualificato dello Stato membro in cui l'impresa ha sede ed è registrata o dello Stato membro in cui la persona fisica ha la residenza permanente. Tale autorità, notaio o organo professionale qualificato rilascia un certificato che attesta l'autenticità della dichiarazione giurata o solenne. [Em. 301]~~

Articolo 20

Qualifica del personale

Un'impresa che richieda il riconoscimento di idoneità dovrà dimostrare che i propri dipendenti abbiano le qualifiche, l'esperienza professionale e l'anzianità di servizio necessari allo svolgimento dell'attività in merito alla quale chiede o ha chiesto l'idoneità. I singoli requisiti concernenti le qualifiche, l'esperienza professionale e l'anzianità di servizio sono fissati e motivati dalle autorità competenti dello Stato membro interessato, in cooperazione con l'operatore aeroportuale e le parti sociali interessate. Le autorità competenti degli Stati membri verificano l'applicazione di detti requisiti. Inoltre, un'istituzione competente dell'Unione, le autorità competenti degli Stati membri, gli operatori aeroportuali e le parti sociali stabiliscono, a livello dell'Unione, norme generali per la formazione del personale addetto ai servizi di assistenza a terra. Ove siano definite norme minime vincolanti dell'Unione in materia di istruzione e formazione, gli Stati membri provvedono all'applicazione e alla verifica di dette norme, al fine di garantire il massimo livello possibile di sicurezza in tutta l'Unione. [Em. 302]

Articolo 21

Manuale operativo

Un'impresa che richieda il riconoscimento di idoneità dovrà redigere un manuale operativo delle attività pertinenti contenente le seguenti informazioni:

- a) organigramma, membri dirigenti, descrizione delle responsabilità e dei doveri, affidabilità;
- b) capacità di operare in sicurezza in un contesto aeroportuale;
- c) misure riguardanti le attrezzature;
- d) requisiti relativi alla qualifica del personale, nonché i requisiti di formazione e il programma formativo corrispondenti;

d bis) procedure per evitare infortuni e incidenti legati all'attività lavorativa; [Em. 303]

- e) procedure per la gestione della sicurezza e della qualità;

Martedì 16 aprile 2013

- f) procedure di assistenza ordinarie, compreso il coordinamento con gli utenti e gli enti di gestione degli aeroporti, e il coordinamento delle attività e le procedure di assistenza ad hoc per clienti specifici;
- g) misure di intervento in caso di emergenza;
- h) procedure di gestione della sicurezza.

Articolo 22

Requisiti assicurativi

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

1 bis. *L'assicurazione di cui al paragrafo 1 garantisce il risarcimento integrale delle perdite risultanti dal danneggiamento o dallo smarrimento delle attrezzature mediche o di assistenza utilizzate dai passeggeri disabili o dai passeggeri a mobilità ridotta.* [Em. 304]

2. La Commissione ha la facoltà di indicare **indica** con maggiori dettagli i requisiti assicurativi e gli importi minimi per mezzo di un atto delegato ai sensi dell'articolo 42. [Em. 305]

Articolo 23

Validità di un riconoscimento di idoneità

1. Il riconoscimento di idoneità è valido per un periodo di ~~cinque~~ **dieci** anni. [Em. 306]

1 bis. *Il riconoscimento di idoneità scade o è sospeso in caso di inosservanza degli articoli 34 e 40. L'inosservanza degli articoli 34 e 40 durante la procedura per il rilascio di un riconoscimento di idoneità comporta automaticamente il rifiuto del riconoscimento.* [Em. 307]

2. Il riconoscimento di idoneità è valido per le categorie e/o sottocategorie indicate nel riconoscimento stesso.

3. Su richiesta dell'autorità competente che rilascia il riconoscimento, il prestatore di servizi di assistenza a terra deve poter sempre dimostrare di soddisfare tutti i requisiti contemplati dal presente capo.

4. L'autorità che rilascia il riconoscimento controlla che siano rispettati i requisiti del presente capo. Tuttavia, procede alla verifica della conformità a tali requisiti nelle situazioni indicate in appresso:

- a) quando sorge il sospetto di un problema potenziale; o
- b) su richiesta di un'autorità che rilascia il riconoscimento di un altro Stato membro; o
- c) su richiesta della Commissione.

5. La richiesta del riconoscimento di idoneità deve essere nuovamente presentata se l'impresa che presta i servizi di assistenza a terra:

- a) non ha iniziato le attività entro dodici mesi dal rilascio del riconoscimento di idoneità;
- b) ha sospeso le attività per oltre dodici mesi.

6. Un'impresa che presta servizi di assistenza a terra notifica all'autorità che rilascia il riconoscimento:

- a) preventivamente in caso di modifica sostanziale della portata della loro attività;
- b) se è stata avviata una procedura di insolvenza contro l'impresa.

Articolo 24

Revoca del riconoscimento di idoneità

1. L'autorità che rilascia il riconoscimento può in qualsiasi momento revocare il riconoscimento di idoneità se il prestatore di servizi di assistenza a terra o l'utente che effettua l'autoassistenza non soddisfa, per motivi imputabili al suo operato, i criteri stabiliti nel presente capo. Le motivazioni alla base della revoca sono comunicati al prestatore o all'utente interessato e alle autorità che rilasciano il riconoscimento di altri Stati membri.

Martedì 16 aprile 2013

2. L'autorità che rilascia il riconoscimento revoca il riconoscimento se il prestatore di servizi fornisce deliberatamente e volutamente all'autorità in questione informazioni false che riguardano un punto importante.

2 bis. *L'inosservanza degli articoli 34 e 40 comporta automaticamente la revoca, la sospensione o il ritiro del riconoscimento di idoneità.* [Em. 308]

Articolo 25

Decisioni sul riconoscimento di idoneità

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

1 bis. *La procedura per il rilascio di un riconoscimento di idoneità è trasparente, non discriminatoria e nella pratica non può spingersi oltre le disposizioni del presente regolamento nel ridurre l'accesso al mercato o l'esercizio dell'autoassistenza.* [Em. 309]

2. Il riconoscimento può essere negato solo se il prestatore di servizi o l'utente che effettua l'autoassistenza non soddisfa, per motivi imputabili al proprio operato, i criteri di cui al presente capo **e non osserva gli articoli 34 e 40.** [Em. 310]

3. Le procedure di rilascio e revoca del riconoscimento di idoneità sono rese pubbliche dalle autorità che rilasciano il riconoscimento e che provvedono a informarne la Commissione.

Articolo 26

Reciproco riconoscimento di idoneità

Un riconoscimento di idoneità è rilasciato in uno Stato membro in conformità del presente capo per autorizzare un operatore a fornire servizi di assistenza a terra in tutti gli Stati membri, in qualità di prestatore di servizi di assistenza a terra o utente che effettua l'autoassistenza, ferme restando le condizioni di cui al riconoscimento e fatte salve le restrizioni all'accesso al mercato imposte ai sensi degli articoli 6 e 14.

Capo V

Obbligo per gli enti di gestione dell'aeroporto e delle infrastrutture centralizzate

Articolo 27

Accesso alle infrastrutture centralizzate e agli impianti

1. Il presente articolo si applica solamente agli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a due milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci.

2. L'ente di gestione dell'aeroporto pubblica un elenco delle infrastrutture centralizzate presenti in aeroporto, **qualora non sia ancora stato fatto.** [Em. 311]

3. La gestione delle infrastrutture centralizzate può essere riservata all'ente di gestione dell'aeroporto o ad altro ente, che può rendere obbligatorio l'uso di tali infrastrutture per i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza. La gestione di tali infrastrutture è svolta in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio.

4. L'ente di gestione dell'aeroporto, o se del caso l'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'ente di gestione dell'aeroporto, decide di centralizzare le infrastrutture su una base oggettiva e previa consultazione del comitato degli utenti e le imprese che prestano servizi di assistenza a terra in aeroporto. L'ente di gestione dell'aeroporto, o se del caso l'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'ente di gestione dell'aeroporto, assicura che qualsiasi infrastruttura o impianto che rientra nella definizione di «infrastruttura centralizzata» sia designata come tale e che per detta infrastruttura o detto impianto sia osservato quanto disposto dal presente capo.

5. Se il comitato degli utenti dissente dalla decisione presa dall'ente di gestione dell'aeroporto di centralizzare o meno un'infrastruttura o dall'ambito della centralizzazione, può chiedere all'autorità di vigilanza indipendente, **agli organi competenti corrispondenti** dello Stato membro interessato ~~di decidere se le infrastrutture di cui trattasi debbano essere centralizzate o meno e in quale misura~~ **alle autorità istituite in conformità degli articoli 6, paragrafo 5, e 11, paragrafo 2, della direttiva 2009/12/CE di esaminare la motivazione della decisione adottata dall'ente di gestione dell'aeroporto per verificare se la motivazione sia valida o meno.** [Em. 312]

Martedì 16 aprile 2013

6. Per essere messi nella condizione di svolgere le proprie attività, i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza hanno libero accesso alle infrastrutture aeroportuali, alle infrastrutture centralizzate e agli impianti aeroportuali. L'ente di gestione dell'aeroporto oppure il gestore delle infrastrutture centralizzate o, eventualmente, l'autorità pubblica oppure qualsiasi altro ente che controlla l'ente di gestione dell'aeroporto o, in alternativa, il gestore delle infrastrutture centralizzate, può subordinare tale accesso a delle condizioni che siano pertinenti, obiettive, trasparenti e non discriminatorie.

7. Lo spazio disponibile per l'assistenza a terra nell'aeroporto è ripartito fra i vari prestatori di servizi di assistenza a terra e utenti che effettuano l'autoassistenza, compresi eventuali nuovi operatori, nella misura necessaria all'esercizio dei loro diritti e a consentire una concorrenza effettiva e leale, sulla base di norme e criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori. ***Ove necessario, l'ente di gestione dell'aeroporto può recuperare e ridistribuire tale spazio.*** [Em. 313]

8. Se una decisione riguardante l'ambito delle infrastrutture centralizzate è portata dinanzi all'autorità di vigilanza indipendente in linea con il paragrafo 5 del presente articolo, si applica la procedura prevista dall'articolo 6, **paragrafi 3, 4 o 5** della direttiva 2009/12/CE. [Em. 314]

Articolo 28

Corrispettivi per le infrastrutture centralizzate e gli impianti **aeroportuali** [Em. 315]

1. Il presente articolo si applica solamente agli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a due milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci.

2. Se l'uso delle infrastrutture centralizzate o degli impianti aeroportuali comporta la riscossione di un corrispettivo economico, l'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, il gestore delle infrastrutture centralizzate garantisce che l'ammontare del corrispettivo venga stabilito sulla base di criteri obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

3. L'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, il gestore delle infrastrutture centralizzate ha il diritto di recuperare i costi sostenuti e di realizzare ragionevoli proventi dalle entrate derivanti dalla riscossione dei corrispettivi economici. Il corrispettivo economico viene corrisposto per **un'infrastruttura o** un servizio reso. [Em. 316]

4. Tutti i corrispettivi di cui al paragrafo 1 sono fissati a livello del singolo aeroporto interessato, previa consultazione del comitato degli utenti e delle imprese che prestano servizi di assistenza a terra presso l'aeroporto. L'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, il gestore delle infrastrutture centralizzate, fornisce ogni anno al comitato degli utenti e alle imprese che prestano di servizi di assistenza a terra presso l'aeroporto le informazioni sugli elementi di base per la determinazione dei corrispettivi, **a condizione che tutte le parti di cui sopra s'impegnino a mantenere in qualsiasi momento l'assoluta riservatezza delle informazioni.** Le informazioni contengono almeno quanto segue: [Em. 317]

- a) un elenco dei vari servizi e infrastrutture forniti dietro corresponsione di un corrispettivo;
- b) la metodologia utilizzata per il calcolo dei corrispettivi;
- c) la struttura globale dei costi relativamente alle infrastrutture e ai servizi cui sono connessi i corrispettivi;
- d) gli introiti dei vari corrispettivi, il costo totale dei servizi erogati ~~e i proventi dalle entrate;~~ [Em. 318]
- e) eventuali finanziamenti erogati dalle autorità pubbliche delle infrastrutture e dei servizi cui si riferiscono i corrispettivi;

e bis) le previsioni riguardanti la situazione dell'aeroporto relativamente ai corrispettivi per l'assistenza a terra, all'evoluzione del traffico, nonché agli investimenti previsti per le infrastrutture; [Em. 319]

- f) i risultati attesi dagli investimenti di rilievo proposti con riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto.

5. L'ente di gestione dell'aeroporto pubblica i livelli dei corrispettivi, compreso un elenco dettagliato dei servizi prestati, dimostrando in questo modo che i corrispettivi riscossi per la fornitura delle infrastrutture centralizzate, ~~dello spazio adibito ai servizi di assistenza a terra e ai servizi essenziali pertinenti~~ sono utilizzati esclusivamente per recuperare integralmente o parzialmente i relativi costi. Se del caso, il gestore delle infrastrutture centralizzate comunica all'ente di gestione dell'aeroporto i livelli dei corrispettivi, compreso un elenco dettagliato dei servizi prestati. [Em. 320]

Martedì 16 aprile 2013

5 bis. *Quando l'uso degli impianti aeroportuali diversi da quelli definiti come infrastrutture centralizzate dà luogo alla riscossione di un corrispettivo economico, l'entità del corrispettivo viene stabilita sulla base di criteri obiettivi, trasparenti e non discriminatori.*

Gli Stati membri conservano la facoltà di permettere all'ente di gestione dell'aeroporto di una rete aeroportuale di cui alla direttiva 2009/12/CE di applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente. [Em. 321]

6. Qualora dissenta da un corrispettivo stabilito dall'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, dal gestore delle infrastrutture centralizzate, il comitato degli utenti può chiedere all'autorità di vigilanza indipendente, **ai corrispondenti organismi competenti** dello Stato membro interessato, **o alle autorità stabilite conformemente all'articolo 6, paragrafo 5, e all'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2009/12/EC**, di decidere l'ammontare del corrispettivo contestato. [Em. 322]

7. Se ~~una decisione~~ **un disaccordo** riguardante l'ammontare dei corrispettivi è ~~portato~~ **apportato** dinanzi all'autorità di vigilanza indipendente in linea con il paragrafo 6 del presente articolo, ~~si applica la procedura prevista dall'articolo 6 della direttiva 2009/12/CE, la decisione riguardante l'ammontare dei corrispettivi non prende effetto finché l'autorità di vigilanza indipendente non abbia esaminato la questione. Qualora l'autorità di vigilanza indipendente condivide la decisione adottata dall'ente di gestione dell'infrastruttura in merito al livello dei corrispettivi per l'assistenza a terra, tali corrispettivi possono essere recuperati a decorrere dalla data della decisione iniziale.~~ **Qualora l'autorità di vigilanza indipendente condivide la decisione adottata dall'ente di gestione dell'infrastruttura in merito al livello dei corrispettivi per l'assistenza a terra, tali corrispettivi possono essere recuperati a decorrere dalla data della decisione iniziale.** [Em. 323]

Articolo 29

Separazione giuridica

1. Negli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a ~~2 milioni~~ **cinque milioni** di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci, l'ente di gestione dell'aeroporto o l'ente di gestione delle infrastrutture centralizzate ~~costituisce~~ **garantisce**, in caso di fornitura di servizi di assistenza a terra ai terzi, ~~un soggetto giuridico distinto per la fornitura di detti servizi~~ **una rigorosa separazione contabile tra le sue attività di assistenza a terra e qualsiasi altra eventuale attività intrapresa.**

~~In termini di forma giuridica, organizzazione e processo decisionale, tale soggetto è indipendente da~~ **La contabilità degli enti che prestano servizi di assistenza a terra è, in particolare, separata da quella di** qualsiasi ente interessato alla gestione delle infrastrutture aeroportuali in cui l'ente di gestione dell'aeroporto fornisce servizi di assistenza a terra ai terzi, e da qualsiasi ente coinvolto nelle infrastrutture centralizzate dove l'ente di gestione delle infrastrutture centralizzate fornisce detti servizi.

2. Negli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a ~~2 milioni~~ **cinque milioni** di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci, i responsabili della gestione delle infrastrutture aeroportuali o della gestione delle infrastrutture centralizzate non possono partecipare direttamente o indirettamente alle strutture societarie dell'ente ~~indipendente~~ che fornisce i servizi di assistenza a terra.

3. Onde evitare che ~~possano~~ **possano** ridurre i prezzi praticati per i servizi di assistenza a terra resi ai terzi, ~~il soggetto giuridico che fornisce~~ **gli enti che forniscono** servizi di assistenza a terra di cui al paragrafo 1 non ~~può~~ **possono** ricevere alcuna sovvenzione finanziaria incrociata da attività aeronautiche legate alla gestione di infrastrutture aeroportuali ~~nei casi in cui l'ente di gestione dell'aeroporto fornisca servizi di assistenza a terra, o da attività aeronautiche legate alla gestione di infrastrutture centralizzate nei casi in cui l'ente di gestione dell'infrastruttura centralizzata renda servizi di assistenza a terra.~~

4. Ai fini del presente articolo, le «attività aeronautiche» di un ente di gestione dell'aeroporto sono le attività che l'ente di gestione dell'aeroporto svolge nel proprio aeroporto, correlate alla fornitura di servizi o infrastrutture per gli utenti, prestatori di servizi nell'ambito delle attività del trasporto aereo, o passeggeri aerei che utilizzano l'aeroporto, come la riscossione dei diritti aeroportuali, l'assegnazione di infrastrutture e impianti, la sicurezza e l'attuazione di misure di sicurezza in aeroporto. Le attività non aeronautiche comprendono attività immobiliari o qualsiasi attività svolta in un settore diverso dal trasporto aereo.

5. Alla chiusura di ciascun esercizio finanziario, un revisore contabile indipendente ~~dichiara~~ **esamina la contabilità separata e conferma** pubblicamente che ~~le suddette sovvenzioni finanziarie incrociate non sono state erogate, previa verifica della situazione economica~~ **sovvenzioni finanziarie incrociate da attività aeronautiche ai sensi del paragrafo 3.** Qualora il soggetto giuridico che fornisce servizi di assistenza a terra riceva sovvenzioni finanziarie incrociate derivanti da attività non aeronautiche, l'ente di gestione delle infrastrutture aeroportuali o il gestore delle infrastrutture centralizzate è tenuto a dimostrare la conformità al paragrafo 3. [Em. 324]

Martedì 16 aprile 2013

Capo VI

Coordinamento delle attività e qualità

Articolo 30

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

1. L'ente di gestione dell'aeroporto è incaricato dell'adeguato coordinamento delle attività di assistenza a terra nel suo aeroporto. Come coordinatore a terra, l'ente di gestione dell'aeroporto garantisce, in particolare, che le operazioni dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza **e la fornitura di infrastrutture centralizzate** siano svolte nel rispetto delle norme di comportamento applicabili all'aeroporto di cui all'articolo 31.

L'ente di gestione dell'aeroporto ha il potere di far rispettare tali norme di comportamento. Le misure adottate sono trasparenti, proporzionate e non discriminatorie.

Se l'ente di gestione dell'aeroporto fornisce servizi di assistenza a terra o controlla direttamente o indirettamente un'impresa che li esegue, l'autorità di vigilanza indipendente controlla il corretto coordinamento dei servizi di assistenza a terra e l'osservanza delle norme di comportamento dell'ente di gestione.

2. Inoltre, negli aeroporti che abbiano registrato per almeno tre anni consecutivi un volume di traffico annuale non inferiore a cinque milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci:

- a) le operazioni dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza **e la fornitura di infrastrutture centralizzate** devono essere conformi alle norme minime di qualità di cui all'articolo 32;
- b) l'ente di gestione dell'aeroporto garantisce che **sia elaborato un adeguato piano di emergenza per** le operazioni dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza **e che dette operazioni** siano coordinate, **ove possibile**, attraverso un processo decisionale collaborativo e un adeguato piano di emergenza.

3. Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano le norme dell'Unione in materia di concorrenza.

4. L'ente di gestione dell'aeroporto trasmette all'organo di valutazione delle prestazioni di Eurocontrol una relazione annuale sull'applicazione delle misure previste al paragrafo 2. L'organo di valutazione delle prestazioni invia una relazione consolidata alla Commissione.

5. L'ente di gestione dell'aeroporto segnala all'autorità nazionale che rilascia il riconoscimento di idoneità eventuali problemi con i prestatori di servizi di assistenza a terra o gli utenti che effettuano l'autoassistenza **oppure con la fornitura di infrastrutture centralizzate** nel suo aeroporto. [Em. 325]

Articolo 30 bis

Presenza di una persona di contatto in rappresentanza di ciascun vettore aereo

Ogni vettore aereo dispone di una persona di contatto o di un rappresentante legale negli aeroporti il cui volume annuale di traffico sia superiore a due milioni di passeggeri. La persona di contatto, che può essere un operatore dell'assistenza a terra, ha la facoltà di assumere impegni finanziari, operativi e giuridici a nome del vettore aereo nell'aeroporto in oggetto. [Em. 326]

Articolo 31

Norme di comportamento

1. Ai fini del presente articolo, le «norme di comportamento» comprendono tutte le norme stabilite dall'ente di gestione dell'aeroporto, da un'autorità pubblica o da qualsiasi altro ente che controlla l'aeroporto per il corretto funzionamento dello stesso.

2. **Gli Stati membri**, l'ente di gestione dell'aeroporto, un'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'aeroporto possono stabilire le norme di comportamento, **previa consultazione del comitato degli utenti dell'aeroporto e delle imprese che prestano servizi di assistenza a terra, al fine di garantire il buon funzionamento dello scalo.** [Em. 327]

3. Le norme di comportamento devono rispettare i seguenti principi:

- a) devono essere applicate in modo non discriminatorio ai diversi prestatori e utenti;

Martedì 16 aprile 2013

- b) devono essere in rapporto con l'obiettivo perseguito;
- c) non possono portare a una riduzione di fatto dell'accesso al mercato o dell'effettuazione dell'autoassistenza sino a un livello inferiore a quello previsto dal presente regolamento. **Tuttavia, soprattutto in caso di violazione degli articoli 34 e 40, l'accesso al mercato o la libertà di effettuare l'autoassistenza sono automaticamente soggetti a restrizioni. L'inosservanza degli articoli 34 e 40 comporta automaticamente la revoca, la sospensione o il ritiro della licenza.** [Em. 328]
- c bis) L'ente di gestione dell'aeroporto, un'autorità competente o qualsiasi altro ente addetto alla vigilanza dell'aeroporto ha la facoltà di scegliere modalità e strumenti appropriati per comminare sanzioni in caso di violazione delle norme di comportamento o di inosservanza delle istruzioni. Tali modalità e strumenti appropriati comprendono esplicitamente sanzioni contrattuali.* [Em. 329]
4. ~~Lo Stato membro può, eventualmente~~ Su proposta dell'ente di gestione dell'aeroporto, **lo Stato membro:** [Em. 330]
- a) ~~vieta~~ **impone una sanzione finanziaria, limita o vieta** a un prestatore di servizi o a un utente di fornire la prestazione o effettuare l'autoassistenza se il prestatore o l'utente non si attengono alle norme di comportamento. **Gli Stati membri adottano una decisione ai sensi del presente paragrafo entro un termine di due mesi a decorrere dalla data di ricezione della proposta dell'ente di gestione dell'aeroporto;** [Em. 331]
- b) impone in particolare ai prestatori che forniscono servizi di assistenza nell'aeroporto di partecipare in modo equo e non discriminatorio all'adempimento degli obblighi di servizio pubblico contemplati dalle disposizioni legislative o regolamentari nazionali, soprattutto l'obbligo di garantire la permanenza dei servizi.

Articolo 32

Norme minime di qualità

1. Ai fini del presente articolo, per «norme minime di qualità» si intendono i requisiti qualitativi minimi dei servizi di assistenza a terra.
2. Negli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a cinque milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci, l'ente di gestione dell'aeroporto o, in alternativa, l'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'aeroporto stabilisce, **previa consultazione del comitato degli utenti, le norme minime di qualità per le prestazioni di servizi di assistenza a terra e le infrastrutture centralizzate. Le norme minime di qualità stabilite dall'ente di gestione dell'aeroporto sono notificate senza indugio alla Commissione e comunicate all'autorità pubblica competente, la quale può eventualmente chiederne il riesame.**
- Le norme in parola sono compatibili con le norme di sicurezza, gli accordi e i sistemi di gestione dell'operatore aeroportuale e degli operatori aerei interessati di cui al regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea** ⁽¹⁾.
3. I prestatori di servizi di assistenza a terra e, gli utenti che effettuano l'autoassistenza **e l'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, l'ente di gestione dell'infrastruttura centralizzata** sono tenuti a rispettare tali norme minime di qualità. Inoltre, gli utenti e, i prestatori di servizi **e l'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, l'ente di gestione dell'infrastruttura centralizzata** devono attenersi alle norme minime di qualità nell'ambito dei ~~loro~~ **reciproci** rapporti contrattuali.
4. Le norme minime di qualità riguardano in particolare i seguenti campi: prestazioni operative, formazione **del personale, adeguatezza delle attrezzature**, la fornitura di informazioni e assistenza ai passeggeri, in particolare ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004 ⁽²⁾ e del regolamento (CE) n. 1107/2006, processo decisionale collaborativo, sicurezza, misure di emergenza e ~~ambiente~~ **adempimento degli obblighi ambientali.**
5. Le norme minime di qualità devono essere eque, trasparenti, non discriminatorie e non pregiudizievoli alla normativa vigente dell'Unione, fra cui i regolamenti (CE) n. 261/2004 e (CE) n. 1107/2006. Le norme sono coerenti, proporzionate e pertinenti in ordine alla qualità delle operazioni aeroportuali. A questo proposito si tiene debitamente conto della qualità delle procedure che riguardano i controlli doganali, la sicurezza in aeroporto e le procedure relative alle immigrazioni.

⁽¹⁾ **GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.**

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato (GU L 46 del 17.2.2004, pag. 1).

Martedì 16 aprile 2013

6. Le norme minime di qualità sono conformi alle specifiche stabilite dalla Commissione. Alla Commissione è conferito il potere di adottare tali specifiche per mezzo di atti delegati ai sensi dell'articolo 42 *nell'allegato I bis*.

7. Prima di stabilire tali norme, l'ente di gestione dell'aeroporto consulta il comitato degli utenti e i prestatori di servizi di assistenza a terra. *L'autorità competente dello Stato membro interessato commina direttamente o su segnalazione dell'ente di gestione dell'aeroporto le opportune sanzioni qualora le norme minime di qualità non siano rispettate in maniera adeguata. Ciò avviene secondo la seguente procedura:*

- *se i prestatori di servizi di assistenza a terra o gli utenti che effettuano l'autoassistenza non si conformano alle norme minime di qualità, l'ente di gestione dell'aeroporto li informa senza indugio delle irregolarità pertinenti e trasmette loro un elenco dei criteri da soddisfare. L'ente informa altresì il comitato degli utenti e l'autorità pubblica competente dello Stato membro della mancata osservanza di tali norme;*
- *se, nel corso dei sei mesi successivi alla data in cui hanno ricevuto suddetto elenco di criteri, i prestatori di servizi di assistenza a terra o gli utenti che effettuano l'autoassistenza non si conformano pienamente alle norme minime di qualità, l'ente di gestione dell'aeroporto, previa consultazione del comitato degli utenti, può chiedere allo Stato membro interessato di imporre a un dato prestatore di servizi di assistenza a terra o a un utente aeroportuale una sanzione finanziaria oppure di vietargli, in parte o in toto, la fornitura di servizi di assistenza a terra in un dato aeroporto o nel territorio dello Stato membro interessato. Le azioni adottate dallo Stato membro in risposta alla richiesta dell'ente di gestione dell'aeroporto sono immediatamente comunicate alla Commissione e all'autorità pubblica competente.*

7 bis. *L'ente di gestione dell'aeroporto stabilisce il tipo e l'ambito delle attività coperte da ciascuno dei criteri per le norme minime di qualità nell'aeroporto da esso gestito. L'ente di gestione dell'aeroporto consulta il comitato degli utenti in merito alla definizione, al ambito di applicazione e alla metodologia di valutazione dell'adempimento delle norme in questione. Prima della loro introduzione, tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza ricevono una formazione affinché siano in grado di valutare correttamente la conformità ai criteri per le norme minime di qualità.*

7 ter. *Almeno una volta l'anno l'ente di gestione dell'aeroporto informa il comitato degli utenti in merito alla misura in cui i prestatori di servizi e gli utenti che effettuano l'autoassistenza ottemperano alle norme minime di qualità in vigore.*

7 quater. *Fatti salvi i paragrafi da 1 a 7, l'ente di gestione dell'aeroporto si concentra sulla questione della sicurezza nel valutare il rispetto delle norme minime di qualità da parte dei prestatori di servizi di assistenza a terra, e adotta le opportune misure conformemente alle procedure ordinarie se ritiene compromessa la sicurezza dell'aeroporto.*

7 quinquies. *Tutte le norme minime di qualità, compresi i criteri quantitativi, se applicabili, sono accessibili al pubblico. Prima di procedere all'aggiornamento o alla modifica delle norme minime di qualità, l'ente di gestione dell'aeroporto consulta il comitato degli utenti e i prestatori di servizi di assistenza a terra che operano nell'aeroporto. [Em. 332]*

Articolo 33

Obblighi di comunicazione in merito alle prestazioni di servizi assistenza a terra

1. Negli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a 5 milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci, i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza informano la Commissione sulle loro prestazioni operative.

2. La Commissione ha la facoltà di adottare specifiche dettagliate riguardo al contenuto e alla divulgazione degli obblighi di comunicazione per mezzo di un atto delegato ai sensi dell'articolo 42. [Em. 333]

Articolo 34

Formazione

1. I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza garantiscono che tutti gli addetti alla fornitura di servizi, compreso il personale di gestione e i controllori, prendano regolarmente parte a una formazione *specificamente professionale* e continua, *armonizzata a livello europeo*, per consentire loro di svolgere le mansioni assegnate *nonché di prevenire incidenti e lesioni. Un'istituzione o un organo competente dell'Unione, in collaborazione con le autorità competenti degli Stati membri, gli operatori aeroportuali e le parti sociali fissano norme minime vincolanti ambiziose per garantire la massima qualità dell'istruzione e della formazione dei dipendenti nell'ambito dell'assistenza a*

Martedì 16 aprile 2013

terra. *Dette norme sono regolarmente aggiornate e sviluppate al fine di contribuire alla qualità delle operazioni in termini di affidabilità, resistenza e sicurezza, e creare condizioni di parità fra gli operatori. Le autorità competenti degli Stati membri verificano con strumenti idonei il rispetto delle norme in materia di istruzione e formazione. Fintanto che nell'aeroporto in questione non sono rispettate le norme previste, l'accreditamento dei prestatori di servizi è sospeso, revocato o rifiutato. Tale misura è intesa a mantenere la sicurezza del traffico aereo in Europa. Corsi di formazione continua possono essere imposti a spese dei prestatori interessati di servizi di assistenza a terra e degli utenti aeroportuali interessati che effettuano l'autoassistenza.* [Em. 334]

2. Tutti i lavoratori coinvolti nella fornitura di servizi di assistenza a terra partecipano ~~ad almeno due giorni~~ *regolarmente a un corso teorico e pratico* di formazione *di base così come a un corso di formazione* attinente alle mansioni loro assegnate. ~~Ogni lavoratore~~ *Le autorità competenti degli Stati membri, in collaborazione con gli operatori aeroportuali e le parti sociali interessate, stabiliscono i dettagli della formazione specifica supplementare per aeroporto, la relativa frequenza e la durata minima di tale formazione. L'acquisizione delle competenze e delle conoscenze fornite è attestata dal superamento di una prova pratica e di una prova teorica. Il costo della formazione è interamente a carico del datore di lavoro. Ogni lavoratore* segue un corso formativo ~~quando assume~~ *prima di assumere* un nuovo incarico o ~~quando gli viene assegnata~~ *cominciare* una nuova mansione *assegnatagli.* [Em. 335]

3. *I contenuti specifici delle prove e dei corsi di formazione nonché il regolare svolgimento di questi ultimi sono armonizzati a livello europeo e sono disciplinati e monitorati dalle competenti autorità degli Stati membri.* Ove pertinente, per l'attività di servizi di assistenza a terra in questione, la formazione ~~deve~~ *e le prove devono* essere ~~incentrata~~ *incentrati* per lo meno sugli argomenti riportati di seguito: [Em. 336]

- a) sicurezza, compreso il controllo della sicurezza, la sicurezza delle operazioni, le attrezzature di sicurezza, e la gestione delle minacce alla sicurezza;
- b) merci pericolose;
- c) sicurezza dell'area lato volo, compresa la filosofia della sicurezza, norme di sicurezza, rischi, fattori umani, marcature e segnaletica, situazioni di emergenza, prevenzione di danni causati da oggetti estranei, tutela del personale, incidenti, inconvenienti e «quasi incidenti», e vigilanza della sicurezza dell'area lato volo;
- d) formazione dei conducenti nell'area lato volo, incluse le responsabilità generali e le procedure (procedure in caso di visibilità ridotta), attrezzature in dotazione sui veicoli, norme applicabili agli aeroporti, e una planimetria delle aree deputate al traffico e alle manovre;
- e) funzionamento e gestione delle attrezzature di supporto a terra, compresa la manutenzione e le operazioni;
- f) controllo del carico, fra cui peso generale e competenza e conoscenza della stabilità, limiti di carico aereo strutturali, dispositivi delle unità di carico, carico alla rinfusa, scheda di carico, tabelle/grafici di stabilità, relazione delle istruzioni di carico, messaggi di carico, controllo del carico di merci pericolose;
- g) addestramento funzionale per l'assistenza passeggeri, *con particolare attenzione per i passeggeri con esigenze specifiche, segnatamente le persone a mobilità ridotta o disabili*, compresa la formazione in materia di ponte di imbarco passeggeri e informazioni e assistenza ai passeggeri in conformità dei regolamenti (CE) n. 261/2004 e (CE) n. 1107/2006; [Em. 337]
- h) addestramento funzionale per l'assistenza bagagli;
- i) formazione per l'assistenza agli aeromobili e al carico;
- j) movimento terra aeromobili, comprese le operazioni di movimento a terra degli aeromobili, funzionamento delle apparecchiature, procedure per il collegamento e scollegamento delle apparecchiature agli aeromobili, segnali manuali del movimento a terra degli aeromobili, scali degli aeromobili e di assistenza a terra agli aeromobili in movimento;
- k) assistenza merci e posta, compresi divieti e limitazioni sul traffico merci;
- l) formazione sul coordinamento delle operazioni di turnaround (arrivo e partenza);
- m) ambiente, compreso il controllo degli spandimenti, gestione scarico e smaltimento rifiuti;

Martedì 16 aprile 2013

- n) misure di emergenza, **primo intervento** e gestione degli eventi contingenti; [Em. 338]
- o) sistemi di comunicazione;
- p) esternalizzazione del controllo della qualità;

p bis) misure di protezione contro i rischi per la salute legati al profilo professionale dei dipendenti dei servizi di assistenza a terra. [Em. 339]

4. Tutti i prestatori di servizi di assistenza e tutti gli utenti che effettuano l'autoassistenza riferiscono ogni anno all'ente di gestione dell'aeroporto in merito all'adempimento del loro obbligo di formazione.

Articolo 35

Subappalto

1. Fatti salvi i paragrafi 2, 3 e 4, i prestatori di servizi **di assistenza a terra** possono ~~impegnarsi in~~ **procedere a** subappalti. **Gli articoli 34 e 40 si applicano allo stesso modo ai subappaltatori.** [Em. 340]

2. ~~Gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza possono subappaltare i servizi di assistenza a terra solo se sono temporaneamente impossibilitati a effettuare l'autoassistenza per cause di forza maggiore.~~ [Em. 341]

3. I subappaltatori non possono subappaltare i servizi di assistenza a terra.

4. Un prestatore di servizi di assistenza a terra di cui all'articolo 11, paragrafo 1, non può subappaltare i servizi, a meno che non sia temporaneamente impossibilitato a fornire i servizi in questione per cause di forza maggiore.

5. I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che si avvalgono di ~~uno o più subappaltatori~~ **un subappaltatore per una categoria di servizi** si adoperano affinché ~~i subappaltatori rispettino~~ **il subappaltatore rispetti** gli obblighi di cui sono tenuti i prestatori di servizi di assistenza a terra ai sensi del presente regolamento. [Em. 342]

5 bis. I subappalti sono assegnati solo a operatori la cui efficacia e affidabilità siano state comprovate. [Em. 343]

5 ter. Tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti in regime di autoassistenza che si avvalgono di uno o più subappaltatori continuano a essere finanziariamente responsabili del subappalto. [Em. 344]

5 quater. L'ente aggiudicatore può limitare il numero di subappaltatori ove ciò sia reso necessario da ragioni di spazio o di capacità. [Em. 345]

6. Tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza che fanno ricorso a ~~uno o più subappaltatori~~ **un subappaltatore per una categoria di servizi** informano l'ente di gestione dell'aeroporto riguardo al nome e alle attività ~~dei subappaltatori~~ **del subappaltatore** in questione. [Em. 346]

7. Nella sua richiesta di autorizzazione a fornire servizi di assistenza a terra nell'ambito della procedura di selezione di cui all'articolo 7, il prestatore di servizi di assistenza a terra indica il numero, le attività e i nomi dei subappaltatori di cui intende avvalersi.

Capo VII

Rapporti internazionali

Articolo 36

Rapporti con paesi terzi

1. **Uno Stato membro può sospendere del tutto o in parte gli obblighi derivanti dal presente regolamento nei confronti dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti aeroportuali di un paese terzo quale definito al presente paragrafo, conformemente al diritto dell'Unione** [Em. 348] e fatti salvi gli impegni internazionali dell'Unione, ~~la~~

Martedì 16 aprile 2013

~~Commissione può, conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 43, paragrafo 3, decidere che uno Stato membro o gli Stati membri adottino misure, compresa la sospensione totale o parziale del diritto di accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra nel suo territorio nei confronti dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza di quel paese terzo, al fine di porre rimedio al comportamento discriminatorio del paese terzo interessato, qualora risulti che, in materia di accesso al mercato dell'assistenza a terra o dell'autoassistenza, un paese terzo:~~
[Em. 347]

- a) non riserva, de jure o de facto, ai prestatori o agli utenti che praticano l'autoassistenza di uno Stato membro un trattamento paragonabile a quello riservato dagli Stati membri ai prestatori o agli utenti che praticano l'autoassistenza, di quel paese terzo nei suoi aeroporti, oppure
 - b) riserva, de jure o de facto, ai prestatori o agli utenti di uno Stato membro che effettuano l'autoassistenza un trattamento meno favorevole di quello accordato ai propri prestatori di servizi e utenti che effettuano l'autoassistenza; oppure
 - c) riserva ai prestatori e agli utenti di altri paesi terzi che effettuano l'autoassistenza un trattamento più favorevole di quello riservato ai prestatori o agli utenti di uno Stato membro che effettuano l'autoassistenza.
2. Un prestatore di servizi di assistenza o un utente che effettua l'autoassistenza di un paese terzo è considerato una persona fisica o un soggetto giuridico costituito a norma delle leggi di quel paese terzo e avente la sede sociale, l'amministrazione centrale o il principale centro di attività nel territorio di quel paese terzo.
3. L'Unione e/o gli Stati membri provvedono affinché, in materia di diritti di accesso ai mercati nei paesi terzi, non vi sia alcuna discriminazione tra gli utenti dell'Unione prestatori di servizi ai terzi e altri prestatori dell'Unione di servizi di assistenza a terra.

Capo VIII

Obblighi di comunicazione e monitoraggio

Articolo 37

Obblighi di comunicazione per gli Stati membri

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

Articolo 38

Pubblicazione degli elenchi degli aeroporti

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

- a) elenco degli aeroporti dell'Unione che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a cinque milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci;
- b) elenco degli aeroporti dell'Unione che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a due milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci;
- c) elenco degli aeroporti dell'Unione aperti al traffico commerciale;
- d) elenco degli aeroporti soggetti alle limitazioni ai sensi degli articoli 6, paragrafo 2, e 14;
- e) elenco dei prestatori di servizi di assistenza e degli utenti che effettuano l'autoassistenza approvato ai sensi del capo IV.

Martedì 16 aprile 2013

Articolo 39

Relazione di valutazione e informazione

1. La Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione del presente regolamento entro e non oltre ~~5~~**tre** anni dalla data di applicazione. Tale relazione ne valuta in particolare l'~~eventuale~~ **eventuale** impatto significativo sulla qualità dei servizi di assistenza a terra, **nonché** l'occupazione e le condizioni di lavoro. La relazione ~~comprende il seguente insieme di~~**analizza i seguenti** indicatori e criteri ~~per un campione di aeroporti~~: [Em. 349]

- a) numero medio di prestatori di servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione, per le 11 categorie di servizi;
- b) numero di utenti che effettuano l'autoassistenza in ogni aeroporto dell'Unione, per le 11 categorie di servizi;
- c) numero di aeroporti in cui è limitato il numero di prestatori di servizi di assistenza a terra, e la valenza della limitazione o delle limitazioni;
- d) numero delle società che hanno ottenuto il riconoscimento di idoneità da uno Stato membro e che operano in un altro Stato membro;
- e) parere delle parti interessate sul sistema dei riconoscimenti di idoneità (criteri per il riconoscimento, problemi di attuazione, prezzo, **processo amministrativo**, ecc.); [Em. 350]
- f) numero dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza che operano nell'Unione (totale);
- g) sistema dei prezzi e di gestione delle infrastrutture centralizzate in ogni aeroporto;
- h) quota di mercato degli enti di gestione degli aeroporti nel settore dell'assistenza a terra in ogni aeroporto, per le 11 categorie di servizi;
- i) quota di mercato degli utenti che effettuano l'autoassistenza ai terzi in ogni aeroporto, per tutte le categorie di servizi;
- j) incidenti **e inconvenienti** di sicurezza che coinvolgono i servizi di assistenza a terra; [Em. 351]
- k) parere delle parti interessate sulla qualità dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti in termini di competenza del personale, ambiente, sicurezza e coordinamento delle attività (processo decisionale collaborativo, misure di emergenza, formazione in un contesto aeroportuale, subappalto);
- l) norme minime di qualità per le imprese che erogano servizi di assistenza a terra **in ciascuno degli aeroporti dell'Unione per le 11 categorie di servizi figuranti all'allegato I; analisi del rapporto esistente fra ritardi dovuti ai servizi di assistenza a terra e norme minime di qualità**; [Em. 352]
- m) ~~componenti formativi~~**livello di formazione e perfezionamento relativamente agli argomenti indicati all'articolo 34, paragrafo 3, lettere da a) a p bis); analisi del rapporto esistente tra ritardi dovuti ai servizi di assistenza a terra e livello di formazione e perfezionamento**; [Em. 353]
- n) trasferimento del personale e relativo impatto sulla tutela dei lavoratori, **in particolare il numero dei dipendenti trasferiti quando ha avuto luogo il cambiamento del prestatore di servizi di assistenza a terra e il numero dei dipendenti dimessisi volontariamente quando ha avuto luogo il cambiamento del prestatore di servizi di assistenza a terra; l'evoluzione delle retribuzioni nel caso dei lavoratori trasferiti e il numero di cause legate al diritto del lavoro avviate nel contesto dei trasferimenti**; [Em. 354]
- o) condizioni occupazionali e lavorative nel settore dell'assistenza a terra, **in particolare evoluzione delle retribuzioni e dei salari rispetto all'evoluzione dei prezzi dei servizi di assistenza nonché rispetto all'evoluzione della produttività dell'insieme dei servizi di assistenza a terra dell'aeroporto e dei singoli prestatori di tali servizi**. [Em. 355]

Martedì 16 aprile 2013

2. La Commissione e gli Stati membri collaborano nella raccolta delle suddette informazioni ai fini della relazione di cui al paragrafo 1.
3. Sulla base della suddetta relazione **e in stretta cooperazione con il Parlamento europeo**, la Commissione può decidere di rivedere il presente regolamento se necessario. [Em. 356]

Capo IX

Protezione sociale

Articolo 40

Protezione sociale

~~Fatta salva l'applicazione delle disposizioni del presente regolamento e nel rispetto delle altre disposizioni del diritto dell'Unione, Gli Stati membri possono adottare le misure necessarie per garantire la tutela dei diritti dei lavoratori.~~ **garantiscono giuridicamente che il personale delle imprese che forniscono a terzi servizi di assistenza a terra o servizi di autoassistenza possa fruire di un adeguato livello di protezione sociale nonché di condizioni dignitose di lavoro, anche in caso di subappalto e nel contesto di contratti di servizio. Qualora le autorità competenti degli Stati membri riscontrino in un determinato aeroporto la mancata osservanza delle norme previste, l'accreditamento dei prestatori di servizi o di servizi di autoassistenza è sospeso, revocato o rifiutato fintantoché non saranno ripristinate norme adeguate.** [Em. 361]

Capo X

Ricorsi contro decisioni o misure individuali

Articolo 41

Diritti di ricorso

1. Gli Stati membri o, se del caso, gli enti di gestione degli aeroporti provvedono affinché le parti che abbiano un legittimo interesse dispongano di un diritto di ricorso avverso le decisioni o misure individuali adottate a norma degli articoli seguenti: 6, paragrafo 2, articoli da 7 a 10, 13, 23, 24, 27, 28, 31 o 32.
2. Il ricorso deve poter essere proposto dinanzi a un'autorità pubblica diversa dall'ente di gestione dell'aeroporto di cui trattasi e, all'occorrenza, indipendente dall'autorità pubblica che controlla tale ente. Ove specificato nel presente regolamento, il ricorso viene proposto dinanzi all'autorità di vigilanza indipendente.

Capo XI

Disposizioni sull'applicazione e delega di poteri

Articolo 42

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui agli articoli 22, 32 e 33 è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
3. La delega di potere di cui agli articoli 22, 32 e 33 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

Martedì 16 aprile 2013

5. Un atto delegato adottato ai sensi degli articoli 22, 32 o 33 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 43

Procedura del comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011. Laddove il parere del comitato debba essere ottenuto con procedura scritta, detta procedura si conclude senza esito quando, entro il termine per la trasmissione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso o la maggioranza semplice dei membri del comitato lo richieda.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Laddove il parere del comitato debba essere ottenuto con procedura scritta, detta procedura si conclude senza esito quando, entro il termine per la trasmissione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso o la maggioranza semplice dei membri del comitato lo richieda.

Capo XII

Disposizioni finali

Articolo 44

Abrogazione

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

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

Articolo 45

Disposizioni transitorie

1. I prestatori selezionati in conformità dell'articolo 11 della direttiva 96/67/CE prima della data di applicazione del presente regolamento continuano a essere autorizzati alle condizioni stabilite nella direttiva 96/67/CE fino allo scadere del periodo di selezione inizialmente previsto.
2. Negli aeroporti in cui sono stati selezionati solo due prestatori per categoria di servizi ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 96/67/CE e in cui un minimo di tre fornitori deve essere selezionato ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, del presente regolamento, è organizzata una procedura di selezione ai sensi degli articoli 7-13 del presente regolamento in modo che il terzo prestatore selezionato sia in grado di iniziare le operazioni entro ~~un anno~~ **tre anni** dalla data di applicazione del presente regolamento.
3. I riconoscimenti di idoneità rilasciati ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 96/67/CE continuano a essere validi fino alla loro scadenza, e comunque non oltre i due anni dalla data di applicazione del presente regolamento.
4. Quando ottiene un riconoscimento di idoneità ai sensi del presente regolamento, l'impresa chiede entro due mesi la cancellazione dei riconoscimenti rilasciati ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 96/67/CE. Tuttavia, se un riconoscimento rilasciato ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 96/67/CE scade entro due mesi dal rilascio del nuovo riconoscimento a norma del presente regolamento, l'impresa non ha l'obbligo di chiederne la cancellazione.
5. L'articolo 26 del presente regolamento non si applica ai riconoscimenti di idoneità rilasciati ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 96/67/CE.

Martedì 16 aprile 2013

Articolo 46

Entrata in vigore e applicazione

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

Il presente regolamento si applica dal ... (*).

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

Fatto a ..., il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO I**ELENCO DELLE CATEGORIE DEI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA**

1. L'assistenza amministrativa a terra e la supervisione comprende:
 - 1.1. i servizi di rappresentanza e di collegamento con le autorità locali o con altri soggetti, le spese effettuate per conto dell'utente e la fornitura di locali ai suoi rappresentanti,
 - 1.2. il controllo del caricamento, dei messaggi e delle telecomunicazioni,
 - 1.3. il trattamento, il magazzinaggio, la manutenzione e l'amministrazione delle unità di carico,
 - 1.4. gli altri servizi di supervisione prima, durante e dopo il volo, nonché gli altri servizi amministrativi richiesti dall'utente.
2. L'assistenza passeggeri comprende la fornitura di qualsiasi forma di informazione e assistenza, comprese le informazioni e l'assistenza fornite nel quadro della pertinente legislazione dell'Unione sui diritti dei passeggeri, ai passeggeri in partenza, in arrivo, in transito o in coincidenza, in particolare il controllo dei biglietti e dei documenti di viaggio, le registrazioni dei bagagli, **la verifica dell'appartenenza ai passeggeri interessati dei bagagli, ad esempio per via elettronica**, e il trasporto di questi ultimi fino ai sistemi di smistamento. [Em. 358]
3. L'assistenza bagagli comprende il trattamento dei bagagli nel locale di smistamento, lo smistamento degli stessi, la loro preparazione in vista della partenza, il loro caricamento e scaricamento rispettivamente su e dai sistemi trasportatori da e per l'aereo nonché il trasporto dei bagagli dal locale di smistamento alla sala di distribuzione.
4. L'assistenza merci e posta comprende:
 - 4.1. per le merci: esportate, importate o in transito, la movimentazione fisica delle merci, il trattamento dei relativi documenti, le formalità doganali e tutte le misure conservative convenute tra le parti o richieste dalle circostanze,
 - 4.2. per la posta: in arrivo e in partenza, il trattamento fisico della corrispondenza, il trattamento dei relativi documenti e tutte le misure conservative convenute tra le parti o richieste dalle circostanze.
5. L'assistenza operazioni in pista comprende:
 - 5.1. la guida dell'aereo all'arrivo e alla partenza,
 - 5.2. la fornitura di assistenza al parcheggio dell'aereo e la fornitura di mezzi appropriati,
 - 5.3. l'organizzazione delle comunicazioni tra l'aeromobile e il prestatore dei servizi lato pista,

(*) ~~18 mesi~~ **36 mesi** dalla data di adozione] [Em. 357]

Martedì 16 aprile 2013

5.4. il caricamento e lo scaricamento dell'aereo, compresa la fornitura e la messa in opera dei mezzi necessari, nonché il trasporto dell'equipaggio e dei passeggeri tra l'aereo e l'aerostazione e il trasporto dei bagagli tra l'aeromobile e l'aerostazione, **nonché il caricamento e lo scaricamento delle sedie a rotelle e di altre attrezzature per la mobilità e dispositivi di assistenza di persone a mobilità ridotta**, [Em. 359]

5.5. l'assistenza all'avviamento dell'aereo e la fornitura di mezzi appropriati,

5.6. lo spostamento dell'aereo alla partenza e all'arrivo, la fornitura e la messa in opera dei mezzi necessari,

5.7. il trasporto, il caricamento sull'aereo dei cibi e delle bevande e il relativo scaricamento.

6. L'assistenza pulizia e servizi di scalo comprende:

6.1. la pulizia esterna e interna dell'aereo, il servizio dei gabinetti e dell'acqua,

6.2. la climatizzazione e il riscaldamento della cabina, la rimozione della neve e del ghiaccio, lo sbrinamento dell'aereo,

6.3. la sistemazione della cabina mediante attrezzature di cabina, il magazzinaggio di queste attrezzature.

7. L'assistenza carburante e olio comprende:

7.1. l'organizzazione e l'esecuzione del rifornimento e del recupero del carburante, compreso il magazzinaggio, anche se in prossimità dell'aeroporto, il controllo della qualità e della quantità delle forniture,

7.2. il rifornimento di olio e di altre sostanze liquide.

8. L'assistenza manutenzione dell'aereo comprende:

8.1. le operazioni ordinarie effettuate prima del volo,

8.2. le operazioni particolari richieste dall'utente,

8.3. la fornitura e la gestione del materiale necessario per la manutenzione e dei pezzi di ricambio,

8.4. la richiesta o prenotazione di un'area di parcheggio e/o di un hangar per effettuare la manutenzione.

9. L'assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi comprende:

9.1. la preparazione del volo nell'aeroporto di partenza o altrove,

9.2. l'assistenza in volo, compreso all'occorrenza, il cambio d'itinerario in volo,

9.3. i servizi dopo il volo,

9.4. la gestione degli equipaggi.

10. L'assistenza trasporto a terra comprende:

10.1. l'organizzazione e l'effettuazione del trasporto dei passeggeri, dell'equipaggio, dei bagagli, delle merci e della posta tra diverse aerostazioni dello stesso aeroporto, ma escluso il trasporto tra l'aereo e qualsiasi altro punto all'interno del perimetro dello stesso aeroporto,

10.2. qualsiasi trasporto speciale richiesto dall'utente.

11. L'assistenza ristorazione («catering») comprende:

11.1. il collegamento con i fornitori e la gestione amministrativa,

11.2. il magazzinaggio dei cibi, delle bevande e degli accessori necessari alla loro preparazione,

Martedì 16 aprile 2013

- 11.3. la pulizia degli accessori,
- 11.4. la preparazione e la fornitura del materiale e delle provviste di cibi e bevande.

ALLEGATO I bis

ELENCO DELLE NORME MINIME DI QUALITÀ

Le norme minime di qualità definite dall'ente di gestione dell'aeroporto o da un altro organo di cui all'articolo 32 includono:

1. *Norme minime di qualità per le attività operative:*

a) *assistenza passeggeri:*

- *tempo massimo di attesa per la registrazione del bagaglio; può essere fissato un tempo massimo di attesa per l'intero aeroporto o per ciascun terminale;*
- *tempo massimo per il trasferimento dei passeggeri da un aeromobile all'altro in caso di coincidenze;*

b) *assistenza bagagli:*

- *tempo massimo di consegna del primo bagaglio; può essere fissato un tempo massimo di attesa per l'intero aeroporto o per ciascun terminale;*
- *tempo massimo di consegna dell'ultimo bagaglio; può essere fissato un tempo massimo di attesa per l'intero aeroporto o per ciascun terminale;*
- *tempo massimo di consegna del bagaglio durante il trasferimento tra due aeromobili in caso di coincidenze; può essere fissato un tempo massimo di attesa per l'intero aeroporto o per ciascun terminale;*

c) *assistenza merci e posta:*

- *tempo massimo di consegna delle merci e della posta; può essere fissato un tempo massimo di attesa per l'intero aeroporto o per ciascun terminale;*
- *tempo massimo di consegna delle merci e della posta durante il trasferimento tra due aeromobili in caso di coincidenze; può essere fissato un tempo massimo di attesa per l'intero aeroporto o per ciascun terminale;*

d) *operazioni invernali:*

- *tempo massimo per lo sbrinamento dell'aereo;*
- *riserve minime di liquido per lo sbrinamento;*

e) *assistenza operazioni in pista:*

- *tempo massimo per le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri;*

f) *rimozione di oggetti estranei e detriti dalla pista (Foreign Objects and Debris — FOD).*

2. *Norme minime di qualità per la formazione:*

- *partecipazione regolare a corsi di formazione organizzati dagli aeroporti in merito alle attività nelle aree sterili dell'aeroporto, sulla protezione e la sicurezza, sulla gestione delle crisi e sulla tutela dell'ambiente.*

3. *Norme minime di qualità per le informazioni e l'assistenza ai passeggeri:*

- *visualizzazione in tempo reale delle informazioni relative al tempo di consegna del bagaglio;*
- *visualizzazione in tempo reale delle informazioni relative ai ritardi e alle cancellazioni dei voli;*
- *numero minimo di membri del personale in grado di fornire informazioni alla porta di imbarco;*

Martedì 16 aprile 2013

- numero minimo di addetti in grado di trattare i reclami o le informazioni sui bagagli smarriti.
4. Norme minime di qualità per le attrezzature:
- numero e disponibilità dei veicoli per i servizi di assistenza per passeggeri, bagagli e aeromobili.
5. Norme minime di qualità sul processo decisionale collaborativo:
- partecipazione al processo decisionale collaborativo dell'aeroporto.
6. Norme minime di qualità in materia di sicurezza:
- disponibilità di un sistema di gestione della sicurezza (SMS) e obbligo di coordinarlo con il sistema di sicurezza in uso presso l'aeroporto;
 - segnalazione di incidenti e inconvenienti.
7. Norme minime di qualità in materia di sicurezza:
- disponibilità di un sistema di gestione della sicurezza, conformemente alle disposizioni del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile ⁽¹⁾, e obbligo di coordinarlo con il sistema di gestione della sicurezza in uso presso l'aeroporto.
8. Norme minime di qualità in materia di piani di emergenza:
- disponibilità di un piano di emergenza (anche per i casi di nevicata intense) e obbligo di coordinarlo con il piano in uso presso l'aeroporto.
9. Ambiente:
- segnalazione degli incidenti aventi un impatto sull'ambiente (ad esempio la perdita di liquidi);
 - gas emessi dai veicoli utilizzati.

[Am. 332]

P7_TA(2013)0117

Misure tecniche e di controllo nello Skagerrak ***I

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 16 aprile 2013 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ad alcune misure tecniche e di controllo nello Skagerrak e recante modifica del regolamento (CE) n. 850/98 e del regolamento (CE) n. 1342/2008 (COM(2012)0471 — C7-0234/2012 — 2012/0232(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

(2016/C 045/31)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2012)0471),
- visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 43, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0234/2012),
- visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
- visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 14 novembre 2012 ⁽¹⁾,
- visto l'articolo 55 del suo regolamento,

⁽¹⁾ GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72.

⁽¹⁾ GU C 11 del 15.1.2013, pag. 87.