

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS  
SOUDNÍ DVŮR EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ  
DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS DOMSTOL  
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN  
EUROOPA ÜHENDUSTE KOHUS  
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ  
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN COMMUNITIES  
COUR DE JUSTICE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES  
CÚIRT BHREITHIÚNAIS NA gCÓMHPHOBAL EORPACH  
CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITÀ EUROPEE  
EIROPAS KOPIENU TIESA



EUROPOS BENDRIJŲ TEISINGUMO TEISMAS  
EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BÍRÓSÁGA  
IL-QORTI TAL-GUSTIZZJA TAL-KOMUNITAJIET EWROPEJ  
HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN  
TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI WSPÓLNOT EUROPEJSKICH  
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DAS COMUNIDADES EUROPELAS  
SÚDNY DVOR EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTEV  
SODIŠČE EVROPSKIH SKUPNOSTI  
EUROOPAN YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN  
EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS DOMSTOL

Stampa e Informazione

## COMUNICATO STAMPA n. 96/04

9 dicembre 2004

Sentenza della Corte nella causa C-460/02

*Commissione delle Comunità europee/Repubblica italiana*

### **LA CORTE DI GUSTIZIA DICHIARA LA LEGGE ITALIANA INCOMPATIBILE CON LA NORMATIVA COMUNITARIA SUI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA NEGLI AEROPORTI**

*L'obbligo di garantire il passaggio del personale dal precedente prestatore al soggetto subentrante rende oltremodo difficile l'accesso a tale mercato di nuovi prestatori e la riduzione dei costi dei servizi per gli utenti.*

La direttiva 96/67<sup>1</sup> prevede un sistema di graduale apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti comunitari. Gli Stati membri devono garantire – negli aeroporti comunitari – il libero accesso al mercato di tali servizi a terzi e la libera effettuazione dell'autoassistenza a terra.

I servizi di assistenza a terra si riferiscono alle categorie di assistenza "bagagli", "operazioni in pista", "carburante e olio", nonché "merci e posta" (per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta tra l'aerostazione e l'aereo). Per autoassistenza s'intende la situazione nella quale un vettore effettua direttamente tali servizi.

La direttiva è stata recepita in Italia mediante il decreto legislativo n. 18/99<sup>2</sup>, il quale, in particolare, impone ai prestatori di servizi di assistenza a terra l'obbligo di garantire il passaggio del personale dal precedente prestatore del servizio al soggetto subentrante, in misura proporzionale alla quota di traffico o di attività acquisita da quest'ultimo, ogniquale volta vi sia un «trasferimento di attività» nel campo dei servizi di assistenza a terra.

La Commissione ha ritenuto tale decreto incompatibile con la direttiva 96/67, perché esso oltrepasserebbe manifestamente la protezione garantita dalla direttiva 77/187<sup>3</sup>, concernente il

<sup>1</sup> Direttiva del Consiglio 15 ottobre 1996, 96/67/CE, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (GU L 272, pag. 36).

<sup>2</sup> Del 13 gennaio 1999 (GURI n. 28, del 24 febbraio 1999).

<sup>3</sup> Direttiva del Consiglio 14 febbraio 1977, 77/187/CEE (GU L 61, pag. 26).

ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese. Secondo la Commissione, la mera circostanza che i servizi forniti dal prestatore precedente e quelli forniti dal nuovo sono analoghi non consente di concludere che sussista il trasferimento di un'entità economica tra le due imprese, poiché un'entità non può essere ridotta all'attività che le era affidata. La Commissione ha sostenuto che, perché vi sia "trasferimento d'impresa", manca nel caso di specie l'elemento chiave della cessione dell'impresa, cioè un accordo negoziato implicito o esplicito, ovvero un atto d'imperio della potestà pubblica. Il prestatore subentrante infatti accedrebbe alle strutture aeroportuali in base alla stipulazione di un contratto con il gestore dell'aeroporto indipendentemente da ogni sorta di rapporto con il prestatore uscente.

La Corte rammenta innanzi tutto che la direttiva 96/67 lascia agli Stati membri il potere di garantire un adeguato livello di protezione sociale al personale delle imprese di assistenza a terra. Tuttavia, tale potere non comporta una competenza normativa illimitata e deve essere esercitato in modo tale da non pregiudicare l'effetto utile e gli obiettivi di tale direttiva.

La direttiva mira infatti ad assicurare l'apertura del mercato dell'assistenza a terra, apertura che deve tra l'altro contribuire a ridurre i costi di gestione delle compagnie aeree. Invece l'importanza data dal governo italiano a preoccupazioni di ordine sociale renderebbe oltremodo difficile l'accesso ai mercati di assistenza a terra di nuovi prestatori di servizi, comprometterebbe l'apertura di detti mercati e metterebbe in discussione l'uso razionale delle infrastrutture aeroportuali e, di conseguenza, la riduzione dei costi dei servizi implicati per gli utenti.

*Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione, che non impegna la Corte di giustizia.*

*Lingue disponibili: FR, IT, DE*

*Il testo integrale della sentenza si trova sul sito Internet della Corte*

*<http://curia.eu.int/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=it>*

*Può essere consultato a partire dalle ore 12 CET il giorno della pronuncia.*

*Per maggiori informazioni rivolgersi alla dott.ssa E. Cigna Angelidis*

*tel. (00352) 4303 2582 fax (00352) 4303 2674*