

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

Doc. CCXXXVII

n. 3

RELAZIONE

CONCERNENTE L'ANDAMENTO DEL PROCESSO DI
LIBERALIZZAZIONE DEI SERVIZI A TERRA NEGLI
AEROPORTI CIVILI

(Secondo semestre 2010)

(Articolo 50, comma 1, della legge 23 luglio 2009, n. 99)

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(PASSERA)

—————
Comunicata alla Presidenza il 7 febbraio 2012
—————



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo

Relazione sul monitoraggio relativo al libero accesso al mercato dei servizi a terra negli Aeroporti italiani

(art. 50, comma 1, Legge 23 luglio 2009, n. 99)

2° semestre 2010

Sommario

- 1. Premessa;**
- 2. Aeroporti nazionali liberalizzati;**
- 3. Limitazioni ex articoli 4 e 5 del decreto legislativo 18/99;**
- 4. Procedimenti della Commissione Europea.**

1. Premessa

L'art. 50, comma 1, della legge 23 luglio 2009, n. 99 (Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia), concernente la verifica della liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti civili, dispone che il

Ministro di questo dicastero riferisca semestralmente al Parlamento sul grado di liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti civili, con particolare riferimento:

- a) Al mercato dei servizi aeroportuali a terra;
- b) Al miglioramento del servizio di vendita dei biglietti aerei in termini di reperibilità, informazione in tempo reale all'utenza, minori costi per i consumatori;
- c) Ai rapporti tra scali aeroportuali, trasporti intermodali, infrastrutture di trasporto e territorio;
- d) Alle misure e ai correttivi concreti adottati per un'effettiva liberalizzazione nel settore;
- e) Agli ulteriori eventuali provvedimenti volti a garantire un'effettiva concorrenzialità del mercato.

Si forniscono di seguito e relativamente al secondo semestre del 2010, i prescritti elementi informativi attinenti gli aspetti di competenza, sulla base degli elementi forniti dall'ENAC, ai sensi dall'articolo 17, comma 3 del d.lgs.18/99.

In un'ottica di consuntivo, nel corso del 2010, sono intervenuti due eventi significativi.

Il primo evento è stato rappresentato dalla stipula del primo contratto collettivo di settore-“Contratto Collettivo Nazionale del Personale di terra del trasporto aereo e delle attività aeroportuali”, sottoscritto dalle OO.SS. e da Assohandlers in data 8 luglio 2010. Il settore dell'handling, infatti, si presenta caratterizzato da un unico fattore di produzione costituito dalle risorse umane e la contrattazione collettiva rappresenta uno strumento essenziale per l'ordinato svolgimento delle relazioni industriali.

L'altro evento significativo è stato rappresentato dall'acquisizione dei risultati della consultazione pubblica avviata dalla Commissione Europea relativa ad una possibile

modifica della direttiva comunitaria 96/67, di cui il decreto legislativo n.18 del 1999 rappresenta l'attuazione sul piano dell'ordinamento giuridico nazionale.

Il questionario della predetta consultazione relativa a *“the access to the groundhandling market at EU airports”* si è presentato abbastanza articolato e strutturato in 31 domande su vari profili inerenti l'attività dell'handling aeroportuale. Alla consultazione hanno partecipato, oltreché Autorità pubbliche degli Stati Membri, tra cui anche la nostra, anche organizzazioni internazionali, compagnie aeree, associazioni aeroportuali, gestori, handler, organizzazioni sindacali e cittadini: tutti gli stakeholders, cioè coloro che direttamente o indirettamente entrano in relazione con la sfera del trasporto aereo, in particolare dell'handling.

Il predetto questionario evidenziava alcune problematiche relative al diffuso utilizzo dell'istituto del subappalto sul quale è prevalsa da parte degli intervistati la considerazione dell'assenza di una disciplina specifica.

Un altro aspetto interessante emerso dalla consultazione europea è quello relativo alla qualità dei servizi di assistenza a terra, che sembrerebbe non trovare alcuna disciplina nell'attuale direttiva europea in termini di requisiti minimi e, in particolare, la stessa direttiva non sembrerebbe disciplinare aspetti relativi alla formazione del personale, ai controlli di qualità, alla tutela dell'ambiente e al rispetto delle regole di safety e security.

In estrema sintesi, la consultazione ha fatto emergere la necessità di introdurre indicatori di:

- requisiti minimi di formazione;
- standard di qualità nel processo di selezione;
- indicatori di performance da definirsi a livello locale dell'aeroporto o da un'autorità indipendente.

L'ENAC, anticipando la soluzione di alcune “criticità” derivanti dall'attuazione del processo di liberalizzazione dell'handling aeroportuale, ha predisposto una nuova edizione del regolamento ENAC relativo alla certificazione dei prestatori dei servizi

aeroportuali di assistenza a terra, le cui modifiche, discendendo dall'esperienza maturata nel decennio di applicazione della disciplina nazionale, introducono criteri più stringenti per il rilascio della certificazione e dell'accesso al mercato dei prestatori di servizi di assistenza a terra.

Tra le novità introdotte, si evidenziano:

- accorpamento di categorie di servizi offerti: le società potranno essere certificate, di norma, per l'espletamento dei servizi per un'intera categoria e non per servizi frazionati. In questo modo si vuole evitare una proliferazione di prestatori di servizi, incompatibile con le esigenze organizzative dell'aeroporto;
- esenzione dalla certificazione per i vettori in autoproduzione, ferme restando le condizioni ed il rispetto dei requisiti e degli standard di sicurezza e qualità;
- maggior coinvolgimento del gestore che dovrà esprimere un parere motivato di conformità delle procedure operative, degli standard di qualità e di tutela ambientale, contenute nel Manuale delle Operazioni del prestatore di servizi, con quelle vigenti all'interno dell'aeroporto;
- disciplina del subappalto solo per alcune categorie di servizi e per un massimo del 30% del giro d'affari realizzato dal prestatore certificato sul singolo aeroporto;
- disciplina dei consorzi e raggruppamenti temporanei d'impresa, così da poter individuare nel certificato il soggetto consorziato che opera all'interno dell'aeroporto e per quali attività;
- semplificazione per il rilascio della certificazione per le società di gestione di aeroporti certificati, imprese di manutenzione e prestatori di servizi che svolgono esclusivamente la cat. 1 " Assistenza amministrativa a terra e supervisione";

- accesso ai servizi in aeroporto limitato ai prestatori di servizi che applicano il CCNL per il settore handling.

Saranno anche richieste maggiori garanzie in termini di sostenibilità finanziaria per coloro che intendono accedere al mercato dei servizi di assistenza a terra su aeroporti con traffico passeggeri pari o superiore ai 5 milioni di passeggeri l'anno.

Il nuovo regolamento dovrà contribuire ad una migliore selezione per l'ingresso nel mercato degli operatori dei servizi di assistenza a terra, garantendo maggiore stabilità, sicurezza e regolarità nell'espletamento dei servizi stessi.

Si evidenzia che le certificazioni in corso di validità sugli scali nazionali sono 247. Tuttavia, occorre rilevare che solo il 20% degli operatori certificati sono full handler (il dato comprende anche le società di gestione) e la maggior parte dei soggetti certificati svolge attività limitata ad alcuni marginali segmenti delle categorie previste dall'allegato A) del D.lgs. 18/99.

Inoltre, se la presenza di un rilevante numero di prestatori certificati garantisce, da un lato, una diversa offerta in termini di servizi, fa emergere però alcune discrasie e disomogeneità sul mantenimento delle *performance degli handler* dovute, in parte, a fattori esogeni quali l'andamento ciclico dello sviluppo del traffico e, in parte, a fattori endogeni da ricondursi alla mancanza di una standardizzazione dei requisiti di formazione.

2. Aeroporti nazionali liberalizzati.

Ai sensi dell'articolo 6 del d.lgs.18/99, negli aeroporti che hanno raggiunto la soglia dei 2.000.000 di passeggeri o 50.000 tonnellate di merci è riconosciuto il libero accesso al mercato dei servizi a terra sulla base dei requisiti previsti dall'articolo 13 del citato d.lgs.18/99.

Gli aeroporti interessati alla liberalizzazione sono i seguenti, secondo i dati di traffico riferiti all'anno 2010, estratti dalla corrispondente pubblicazione sul sito ENAC.

AEROPORTO	Totale passeggeri	Totale cargo
ROMA Fiumicino	35.956.295	164.546
MILANO Malpensa	18.714.187	432.673
MILANO Linate	8.295.436	19.063
BERGAMO Orio al Serio	7.661.061	106.050
VENEZIA Tessera	6.801.941	25.377
CATANIA Fontanarossa	6.301.832	9.286
NAPOLI Capodichino	5.535.984	3.119
BOLOGNA Borgo Panigale	5.432.248	28.147
ROMA Ciampino	4.563.852	18.003
PALERMO Punta Raisi	4.341.696	2.827
PISA San Giusto	4.048.068	6.134
TORINO Caselle	3.541.073	1.187
CAGLIARI Elmas	3.426.864	3.610
BARI Palese	3.371.693	2.390
VERONA Villafranca	2.975.557	1.153
TREVISO Canova	2.144.338	2.932

Pertanto, gli aeroporti italiani soggetti alla liberalizzazione nell'anno 2010 sono 16. Si evidenzia che nel 2010 anche l'aeroporto di Treviso ha superato la soglia dei 2 milioni di passeggeri.

3. Limitazioni ex artt. 4 e 5 D. Lgs. n.18/99

Al momento, lo scalo di Venezia resta l'unico interessato alle limitazioni degli handlers. E' in corso l'istruttoria relativa alla richiesta presentata nel corso del 2010 dalla società di gestione Gesap S.p.A. che, sull'aeroporto di Palermo, ha richiesto di limitare ai soggetti già certificati ai sensi della circolare APT-02A il numero dei prestatori per le categorie 3 e 5 dell'allegato A) al d.lgs. 18/99.

4. Procedimenti della Commissione Europea

La Commissione Europea, dopo avere esaminato le informazioni fornite dalle autorità italiane riguardo al presunto aiuto di stato concesso durante il periodo 2002-2005 alla Società SEA Handling S.p.A., ha deciso di avviare il procedimento di cui all'art. 108, paragrafo 2, del TFUE nei confronti di SEA Handling S.p.A., in quanto ritiene che le perdite ripianate dalla propria controllante SEA S.p.A costituiscano misure di aiuto di Stato.

Conseguentemente, con nota del 23 giugno 2010, la Commissione Europea ha avviato il procedimento "Aiuto di Stato C 14/2010 (ex NN 25/2010 ex CP 175/2010) Italia SEA Handling S.p.A.", ed ha invitato il governo italiano a fornire documenti, informazioni e dati necessari per valutare la compatibilità delle misure.

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Gerardo PELOSI

IL CAPO DIPARTIMENTO
Ing. Amedeo FUMERO