

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XVII LEGISLATURA —

**Doc. LXXI-bis
n. 3**

RELAZIONE

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

(Primo semestre 2014)

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

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(LUIPI)

—————
Comunicata alla Presidenza il 16 marzo 2015
—————

*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo

Divisione 4

OGGETTO: Relazione da obbligo di legge ai sensi dell'articolo 50, comma 1, della Legge 23 luglio 2009, n.99, inerente l'andamento del processo di liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti civili – 1° semestre 2014.

L'art. 50, comma 4, 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.

Con la comunicazione del 27/01/2015, di cui si allega copia, l'ENAC ha trasmesso la prima relazione semestrale 2014 ai sensi dell'articolo 50, comma 1, della Legge 23 luglio 2009, n.99 , indicando che, in merito alle tematiche relative ai punti: **a) mercato dei servizi aeroportuali a terra; d) misure e ai correttivi concreti adottati per un'effettiva liberalizzazione nel settore; e) ulteriori eventuali provvedimenti volti a garantire un'effettiva concorrenzialità del mercato**, le stesse si basano sulla prima relazione semestrale del 2014, parimenti allegata, di cui all'articolo 17, comma 3, del d.lgs. n. 18/99, di attuazione della direttiva europea n. 67 del 1996. Quest'ultima relazione è redatta dall'ENAC in qualità di autorità di vigilanza e controllo sul rispetto degli adempimenti derivanti dal predetto d.lgs. n.18/99 sull'attività svolta e sui provvedimenti adottati. Per quanto attiene, in particolare, all'attività di vigilanza esercitata dall'ENAC, la stessa ai sensi

dell'articolo 10 del d.lgs. n.18/99 si declina nell'espletamento di compiti che garantiscano che le condizioni poste all'accesso degli impianti aeroportuali da parte dei prestatori di servizi e degli utenti che effettuano l'autoassistenza siano adeguate, trasparenti, obiettive e non discriminatorie; che siano resi disponibili gli spazi necessari per l'effettuazione dell'assistenza a terra anche in regime di autoassistenza e che gli stessi spazi siano ripartiti in base a criteri adeguati, trasparenti, obiettivi e non discriminatori; che i corrispettivi per l'utilizzo delle strutture centralizzate, dei beni d'uso comune e di quelli in uso esclusivo, siano pertinenti ai costi di gestione e sviluppo del singolo aeroporto in cui le attività si svolgono.

Le predette relazioni, quindi, costituiscono parte integrante della presente relazione semestrale ai sensi dell'articolo 50, comma 1, della legge 23 luglio 2009, n. 99.

A corollario ed integrazione della relazione in argomento, seguono alcune considerazioni.

Preliminarmente, si ritiene opportuno richiamare l'attenzione sul fatto che l'Autorità di regolazione dei trasporti (d'ora in poi ART) ha già presentato il suo primo "*Rapporto annuale al Parlamento*", a "*dieci mesi dalla sua costituzione ed a sei dalla entrata in operatività. La relazione riguarda, dunque, l'intero periodo decorso dalla data di insediamento del Consiglio presso la Prefettura della città di Torino, il 17 settembre 2013*". In detta relazione, presentata il 16 luglio del 2014, sono trattati temi relativi ai seguenti ambiti di attività : il settore aeroportuale europeo ed italiano, la classificazione degli aeroporti, i principali dati economici del settore, aspetti d'interesse regolatorio, le concessioni aeroportuali, la dotazione infrastrutturale e il grado di utilizzo, il finanziamento pubblico e infine l'evoluzione tariffaria dei diritti aeroportuali. Esaminando, poi, il predetto rapporto, esso sembrerebbe muoversi anche secondo la ratio dell'articolo 50 della legge n. 99 del 2009.

Sul tema del diverso ruolo dei soggetti pubblici competenti in materia di trasporto aereo, la stessa Corte dei Conti, con la recente delibera n.113/2014, relativa al controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC) per gli esercizi dal 2011 al 2013 (cfr. http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sez_controllo_enti/2014/delibera_113_2014.pdf), nel richiamare le competenze dell'ART, che la collocano nell'ambito dell'attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla Legge n. 481/95, evidenzia come il quadro normativo di riferimento in alcuni passaggi sembra sovrapporre le funzioni di amministrazione attiva, in capo all'ENAC, a quelle a garanzia della terzietà, in capo all'ART, con duplicazioni di compiti.

Rinviando ad una più approfondita lettura delle parti di interesse, si richiamano qui di seguito i punti più salienti che possono rappresentare un utile strumento di analisi per definire i rispettivi ambiti di azione dei soggetti pubblici competenti nelle materie oggetto della presente relazione.

La Corte dei Conti, nel definire i limiti delle diverse competenze, riconosce all'ENAC, in qualità di ente concedente, una funzione di amministrazione attiva, che si attua attraverso un'attività di monitoraggio del rispetto degli obblighi convenzionali da parte dei gestori aeroportuali, mentre all'ART, a garanzia di terzietà, spetterebbe il controllo sul rispetto dei principi di determinazione delle tariffe, comprese anche quelle di handling aeroportuale.

Come sostiene la Corte dei Conti, un'ulteriore conferma del diverso ruolo dei soggetti pubblici competenti è data dall'art. 36, comma 6-ter del Decreto legge 24 gennaio 2012, n.1, come convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n.27 recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività che, in riferimento alle funzioni delle amministrazioni vigilanti, precisa che: *“restano ferme le competenze del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'Economia e delle Finanze nonché del CIPE in materia di approvazione dei contratti di programma nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica”*.

La Corte dei Conti conclude interpretando la normativa esaminata dal cui esame *“sembra evincersi a “regime”, la contemporanea esistenza di due diversi strumenti di regolazione - i contratti di programma ed i modelli tariffari - circostanza dalla quale deriva l'opportunità di individuare una procedura coordinata che eviti duplicazioni di competenze. Attraverso lo strumento del contratto di programma, potranno continuare ad essere disciplinati quegli aspetti del rapporto intercorrente tra amministrazione concedente e società concessionaria per i quali permane una natura ed un interesse pubblicistico quali, in particolare, gli aspetti inerenti la programmazione degli investimenti che il gestore si impegna a realizzare nell'arco di durata della concessione sul sedime aeroportuale demaniale (e loro sub-articolazione quinquennale), oltre che il rispetto degli obiettivi contenuti nel Piano della qualità e della tutela ambientale”*.

In sintesi, il contratto di programma disciplina i profili attinenti all'ambito concessorio, rafforzando la disciplina degli obblighi assunti dai gestori affidatari delle concessioni aeroportuali, mentre i modelli tariffari, quale strumento per gestori e utenti per l'aggiornamento dei corrispettivi regolamentati, verrebbero a svolgere una funzione integrativa del contratto di programma stesso.

Tutto ciò premesso, pare particolarmente interessante ricordare che la direttiva europea n. 67 del 1996 ha rappresentato il primo intervento diretto alla graduale armonizzazione a livello europeo dell'accesso al mercato dell' handling aeroportuale. Prima dell'adozione della direttiva, i servizi di handling venivano svolti in regime di monopolio. Un'efficiente “regolazione” dell'handling è molto importante, non solo per i gestori aeroportuali, ma anche per le compagnie aeree e per i passeggeri, in quanto un uso efficiente delle infrastrutture aeroportuali è essenziale per garantire il corretto funzionamento del sistema del trasporto aereo comunitario.

La Commissione europea, quale iniziativa strategica nel suo programma di lavoro per il 2011, aveva presentato una proposta di regolamento COM(2011)824/225/COD, che avrebbe dovuto sostituire la direttiva europea n. 67/96, al fine di migliorare l'efficienza e la qualità complessiva dei servizi di handling, a beneficio degli utenti (compagnie aeree) e degli utenti finali (passeggeri) negli aeroporti dell'Unione Europea. Poiché la predetta proposta di regolamento è stata oggetto di esame in sede di Parlamento Europeo che, a sua volta, ha proposto un testo fortemente emendato, la Commissione Europea nel suo programma di lavoro per il 2015 ha indicato di volerla ritirare, in quanto non sembrerebbe prevedibile alcun accordo dopo la prima lettura del Parlamento Europeo.

L'accesso al mercato dell'handling, introdotto dalla direttiva, si fonda su due principi: la libertà di autoassistenza e la libertà di assistenza a terzi, che può essere fornita sia dal gestore aeroportuale che da società terze, in regime di concorrenza.

Il primo si sostanzia nella possibilità riconosciuta all'utente (compagnia aerea) di prestare *"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"* (cd. self handling o autoassistenza) (cfr articolo 2 lettera f) della direttiva 96/67 e articolo 2, lettera f), d.lgs. n.18/1999); la libertà di autoassistenza consente alla compagnia aerea di fornirla presso ogni aeroporto commerciale, senza tener conto del suo volume di traffico.

Il secondo principio, invece, consente ai prestatori di servizi di assistenza a terra di mettere a disposizione i propri servizi a terzi in aeroporti con più di 2 milioni di passeggeri o 50.000 tonnellate di merci all'anno.

Per quanto concerne gli aeroporti commerciali sotto soglia, secondo quanto indicato dall'ENAC in una comunicazione del 4.3.2014 inviata a tutte le Direzioni Aeroportuali, l'espletamento dell'attività di assistenza a terra dovrà seguire le indicazioni che seguono:

"-il gestore aeroportuale consegue la certificazione di idoneità ed effettua direttamente le attività in via esclusiva;

-il gestore aeroportuale assicura le attività attraverso una propria controllata al 100% che abbia conseguita la certificazione di idoneità;

-il gestore affida le attività di handling ad un terzo soggetto, individuato con criteri trasparenti e non discriminatori, attraverso una gara d'appalto. Il bando di gara predisposto dal gestore aeroportuale dovrà prevedere una penale di carico dell'handler nel caso in cui questi non rispetti i termini di preavviso di una eventuale cessazione delle attività in via anticipata rispetto alla scadenza stabilita, tale da non consentire al gestore di esperire una gara per l'individuazione ovvero di conseguire in proprio la certificazione di idoneità.'

Per quanto concerne le informazioni contenute nella relazione del primo semestrale 2014, in attuazione del d.lgs. n.18 del 1999, le stesse evidenziano che il mercato dell'handling aeroportuale è presenta delle criticità anche in relazione alle difficoltà di alcune compagnie aeree che operano principalmente in Italia. Emergono, infatti, problematiche di tipo operativo; di tipo economico-finanziario e di tipo occupazionale.

In Italia, gli aeroporti con un traffico superiore ai 2 milioni di passeggeri o 50.000 tonnellate di merci all'anno, riferiti all'anno 2013, liberalizzati ai sensi della normativa europea, sono: Bari, Bergamo, Bologna, Catania, Cagliari, Lamezia Terme, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Palermo, Pisa, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, Torino, Treviso, Verona, Venezia. In base, invece, alla recente Comunicazione della Commissione (cfr. G.U.U.E. C35/6 del 3.2.2015) l'aeroporto di Brindisi risulta, ora sotto soglia.

La liberalizzazione dei servizi di handling, che ha visto in Italia una crescita del numero dei prestatori dei servizi, ma la scarsa disponibilità di spazi aeroportuali da dedicare espressamente a tali servizi e la presenza di un numero eccessivo di operatori, rispetto al numero dei movimenti di passeggeri e merci, sta portando le suddette società di handling ad attuare una concorrenza che porta, da una parte ad una diminuzione del prezzo (costo) del servizio offerto, ma dall'altra ha, come conseguenza, una possibile riduzione della qualità del servizio offerto o/e una diminuzione consistente del costo del lavoro attuata attraverso una diminuzione del numero dei lavoratori (essendo l'attività di handling "labour intensive") impiegati. L'aumento eccessivo della produttività per singolo lavoratore può portare ad una diminuzione della qualità del servizio offerto e delle condizioni lavorative degli addetti. Per tale motivo, l'ENAC sta valutando la necessità di porre delle limitazioni all'accesso degli operatori e alla certificazione degli stessi.

Per il maggiore aeroporto italiano, quello di Fiumicino, ad esempio, a seguito di una lunga attività di approfondimento congiunto tra ENAC ed i responsabili della Società A.d.R. S.p.A., iniziata nel luglio 2013, è stata posta in evidenza la saturazione degli spazi disponibili e l'impossibilità di soddisfare le richieste di entrata di ulteriori prestatori di servizi di assistenza a terra nel suddetto aeroporto; ciò sta rendendo necessaria l'adozione di un provvedimento volto a non accogliere ulteriori richieste di certificazione, al fine di evitare fenomeni di congestione.

A tal proposito, al fine di favorire l'omogeneità degli accertamenti istruttori per il rilascio ed il rinnovo delle certificazioni di idoneità sul territorio nazionale, è stato istituito presso l'ENAC il "Nucleo Centrale Handling" la cui composizione prevede la presenza di otto funzionari con il compito di affiancare i team locali per l'individuazione di eventuali criticità.

Sarebbe, forse, opportuno orientarsi verso un percorso di aggregazione delle società che offrono servizi aeroportuali, al fine di rafforzare la capacità del settore aeroportuale di reggere il mercato e le nuove sfide che esso accompagna.

I servizi di handling, sia che siano svolti in regime di esclusiva dal gestore aeroportuale o che siano forniti in concorrenza con terzi, sono registrati con dati economici separati e distinti rispetto ai dati economici provenienti dalle altre attività, da parte del gestore aeroportuale. L' ENAC nella sua relazione evidenzia che *“i dati della contabilità analitica vengono certificati da società di revisione contabile che ne attestano la rispondenza, oltre che ai dettami delle norme civilistiche e fiscali ed ai principi contabili internazionali, ai criteri fissati dalla Direttiva CIPE in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva e a quanto stabilito dalle Linee guida applicative della stessa emanate dall'ENAC”*.

Allo stato attuale, secondo quanto indicato dall'ENAC nella sua relazione, ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. n.18 del 1999, le tariffe dei servizi di assistenza a terra, qualora i servizi aeroportuali di assistenza a terra siano forniti da un unico prestatore, sono proposte per la loro approvazione dall'ENAC al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nella definizione delle tariffe, l'ENAC sostiene che occorre tener conto della necessità di assicurare: la copertura dei costi, la giusta remunerazione dell'attività, il rischio d'impresa. E' significativo evidenziare che l'ENAC nella sua relazione affermi: *“che la tariffa così determinata è dovuta per lo svolgimento del servizio in regime di monopolio”*.

Molte aziende hanno, inoltre, in corso procedure per la gestione delle crisi aziendali. Negli scali romani, si registra la gravissima crisi di Groundcare S.p.A (ex Flightcare, ex Adr Handling) dichiarata fallita dal Tribunale di Civitavecchia il 28 maggio scorso, per la quale, considerata la complessità della procedura, è stato disposto l'esercizio provvisorio.

Infine, tra i casi segnalati nella relazione dell'ENAC, merita un breve cenno quello della S.E.A. Handling, in quanto dall'esame della recente pubblicazione sulla GUUE n 44/30 del 6 febbraio 2015 dell'invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea sul caso “Aiuto di Stato SA.21420 (2014/C) (ex 2014/NN) (ex 2013/PN) — Costituzione di Airport Handling, si evince che la Commissione Europea - DG Concorrenza sta procedendo ad acquisire ulteriori informazioni, atteso che considera le soluzioni proposte dalle autorità italiane sul caso una misura di aiuto .

IL DIRETTORE GENERALE

(dott. Renato POLETTI)



IL CAPO DEL DIPARTIMENTO

(dott. ing. Amedeo FUMERO)



ENAC

Protocollo del 27/01/2015

0008582/DG

Il Direttore Generale

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
Divisione 4^a
V.le dell'Arte, 16
00144 Roma
PEC: dg.ta@pec.mit.gov.it

Oggetto: Legge 23 luglio 2009, n. 99 art. 50 – Relazione 1° semestre 2014.

Si fa riferimento all'art. 50 della L. n. 99/09 relativo alla "verifica della liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti civili" per informare che, in merito alle tematiche riguardanti il **mercato dei servizi aeroportuali a terra** (lettera a) dell'art. in argomento), le **misure e i correttivi concreti adottati per un'effettiva liberalizzazione nel settore** (lettera d), e **gli ulteriori eventuali provvedimenti volti a garantire un'effettiva concorrenzialità del mercato** (lettera e), questo Ente ha già riferito nella 1° relazione semestrale 2014 di cui all'art. 17, c. 3, del D.Lgs. 18/99, con nota prot. n. 0087372/DG del 14 agosto 2014.

Nella suddetta relazione sono stati trattati i temi relativi alle limitazioni ex artt. 4 e 5 del cit. decreto, separazione contabile, tariffe dei servizi di assistenza a terra, problematiche finanziarie e crisi aziendali, Società di gestione aeroportuali che operano ancora nel settore *handling*, certificati di idoneità dei prestatori di servizi di assistenza a terra, revisione della Direttiva Comunitaria CE 96/67 e procedimenti della Commissione Europea nei confronti di SEA Handling S.p.A. ed Airport Handling S.p.A..

Alla relazione è stato anche allegato un documento redatto nell'ambito del monitoraggio; si tratta di schede riepilogative inerenti i dati di traffico e le quote servite dai *full handlers* nel 1° semestre 2014 sugli aeroporti liberalizzati.

Pertanto, si ritiene che il documento richiamato sia esaustivo anche ai fini degli adempimenti derivanti dall'art. 50 della legge in oggetto.

Ciò premesso, relativamente ai restanti punti del citato art. 50 l. 99/09 di cui codesto Dicastero chiede elementi, si rappresenta quanto segue.

Miglioramento del servizio di vendita dei biglietti aerei in termini di reperibilità, informazione in tempo reale all'utenza, minori costi per i consumatori (lettera b) dell'art. 50).

Durante il primo semestre del corrente anno, l'ENAC ha partecipato attivamente e costantemente alle riunioni del Gruppo Aviazione in sede di Consiglio UE per i lavori di revisione del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei in caso di negato imbarco, cancellazione e ritardo prolungato dei voli (reg.(CE) n.261/2004).

Con il sostegno dell'Italia, nella bozza del nuovo regolamento è stata introdotta una previsione, ai fini della trasparenza, che obbliga i vettori ad una maggiore informazione nel caso in cui la tariffa acquistata dal passeggero implichi l'utilizzo sequenziale dei *coupon* di viaggio. Il caso si riferisce alla tariffa, assunta molto spesso agli "onori della cronaca" per il disagio creato ai passeggeri apparentemente ignari delle limitazioni poste da questo tipo di tariffa, la quale prevede che qualora non venisse utilizzata la tratta di andata automaticamente venga cancellato anche il volo di ritorno.

Inoltre è stato previsto l'inserimento - nelle condizioni di trasporto collegate a tale tariffa - della facoltà del passeggero di salvaguardare il volo di ritorno, a condizione che informi la compagnia aerea del mancato utilizzo del volo di andata, con congruo preavviso. Il tempo limite di preavviso, prima della data del volo di andata, deve essere ancora definito.

Tuttavia, come noto i lavori, dopo il rapporto sullo stato di avanzamento presentato al Consiglio il 5 giugno scorso, sono in una fase di stallo per la disputa in atto tra Spagna e Regno Unito circa la sovranità sull'aeroporto di Gibilterra.

Rapporti fra scali aeroportuali, trasporti intermodali, infrastrutture di trasporto e territorio (lettera c) art. 50).

Al riguardo, si ritiene che per aderire al dettato normativo sarà utile far riferimento al primo "Rapporto annuale al Parlamento" presentato dalla Autorità di Regolazione dei Trasporti il 16 luglio scorso nel quale vengono trattati diffusamente i temi sopra richiamati.

Per quanto riguarda il tema degli aeroporti, si rammenta che nell'ambito dell'Audizione svolta presso la Camera dei Deputati - VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici - l'11 marzo scorso, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha relazionato, tra l'altro, circa il Piano degli Aeroporti evidenziando che si tratta del primo aggiornamento che interviene dopo molti anni, il cui contenuto è stato anticipato nel gennaio 2013.

Il Piano sarà attuato con un provvedimento normativo, segnatamente con un decreto del Presidente della Repubblica, il cui schema, dopo aver esperito un confronto preliminare con le Regioni, sarà presentato a breve presso il Consiglio dei Ministri per iniziare il prescritto *iter*.

Carattere connotativo del provvedimento è quello di fornire una programmazione globale nella quale ricomprendere tutti gli aeroporti del Paese, dando la precedenza ad alcuni scali principali che assumono una rilevanza strategica.

Per la prima volta, si è voluto anche dare un'indicazione di priorità al fine di definire meglio gli investimenti infrastrutturali da finanziare, anche con riguardo ai collegamenti degli scali aeroportuali con le reti intermodali di trasporto. In proposito, il Ministro ha citato i collegamenti con le reti ferroviarie dell'alta velocità, che dovranno essere assicurati a tutti gli aeroporti di rilevanza strategica e per i quali sono già in corso i necessari confronti con il Gruppo Ferrovie dello Stato.

Gli altri aeroporti di rilevanza nazionale saranno ugualmente valorizzati, ma dovranno presentare un apposito piano industriale per individuare una loro specifica vocazione e assicurare il necessario equilibrio economico-finanziario.

Accanto agli scali strategici e di interesse nazionale vi sono poi quelli di interesse regionale, che rispondono ad esigenze diverse (ad esempio assicurare la continuità territoriale) e per i quali si imporrà un'organizzazione a rete per recuperare efficienza.

La riorganizzazione del sistema, messa a punto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stata approvata dal Consiglio dei Ministri in data 1 ottobre 2014.

Cordiali saluti.

Dr. Alessio QUARANTA



SGA/P.Mas.



ENAC

Protocollo del 14/08/2014

0087372/DG

Il Direttore Generale

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
Divisione 4^a
V.le dell'Arte, 16
00144 - Roma

Oggetto: D. Lgs. n.18/99 art. 17 c. 3 - Attuazione della Direttiva 96/67/CE, relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità. 1^a relazione semestrale 2014.

In adempimento alle previsioni di cui all'art. 17 c. 3 del d.lgs. 18/99 si forniscono di seguito gli aggiornamenti relativi all'attività svolta ed ai provvedimenti adottati in attuazione del decreto citato.

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

Le strutture Enac hanno proseguito l'approfondimento congiunto con i responsabili della Società AdR S.p.A. ai fini dell'individuazione delle criticità sullo scalo di Fiumicino.

Come noto l'attività di confronto e di studio era iniziata nel luglio 2013 e aveva posto in evidenza la saturazione degli spazi disponibili e l'impossibilità di soddisfare le richieste di ulteriori prestatori di servizi di assistenza a terra; ciò aveva reso necessaria l'adozione di un provvedimento volto a non accogliere ulteriori richieste di certificazione, al fine di evitare fenomeni di congestione.

L'istruttoria compiuta e le relative risultanze, in termini di valutazioni di ordine tecnico, normativo e fattuale sono state sintetizzate in una apposita relazione in data 29 aprile scorso, che per opportuna informativa si allega alla presente (all. 1).

Le conclusioni della relazione istruttoria conducono a ritenere condivisibile la richiesta avanzata dalla Società di gestione di limitare il numero dei soggetti che svolgono le attività di assistenza a terra sullo scalo di Fiumicino.

Il fondamento della richiesta è ben dimostrato sia per le attuali condizioni di saturazione degli spazi a disposizione per i prestatori di servizi di *handling*, sia per il particolare impianto del *layout air-side* dell'aeroporto che incide ulteriormente sulle condizioni di saturazione dovute al rilevante numero di mezzi autorizzati ed utilizzati e alle diverse attività aeroportuali.

Inoltre, a seguito di interventi pianificati sull'*air side*, la limitazione degli operatori *handling* risulta indispensabile in concomitanza dell'avvio dei nuovi lavori, a partire dal 1° gennaio 2015 e fino al termine degli stessi.

A seguito degli esiti dell'istruttoria, non si è comunque ritenuto di adottare, prima del periodo feriale, il provvedimento di limitazione poichè ciò avrebbe potuto ingenerare tensioni sociali tra i lavoratori del settore, arrecando disagi all'ordinato svolgimento delle attività aeroportuali e ai passeggeri.

Separazione contabile

Come noto i gestori aeroportuali sono tenuti a far pervenire all'Enac, entro trenta giorni dalla approvazione del bilancio, i dati della contabilità analitica, organizzati separatamente per centri di costo e di ricavo, relativamente a ciascuno dei servizi regolamentati svolti nell'aeroporto affidato, costituenti autonomo centro di tariffazione e all'insieme dei servizi non regolamentati se svolti e/o erogati nell'ambito del sedime aeroportuale a favore dell'utenza dello scalo.

Le attività di *handling*, sia che siano svolte in regime di esclusiva o che siano viceversa prestate in concorrenza con terzi, hanno separata e distinta evidenza rispetto alle altre attività. I dati della contabilità analitica vengono certificati da società di revisione contabile che ne attestano la rispondenza, oltre che ai dettami delle norme civilistiche e fiscali ed ai principi contabili internazionali, ai criteri fissati dalla Direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva e a quanto stabilito dalle Linee guida applicative della stessa emanate dall'Enac.

La mancata o ritardata presentazione all'Enac della documentazione sopra richiamata comporta l'applicabilità della riduzione dei diritti aeroportuali *ex lege* 324/76, prevista dalla Legge 248/05 all'art. 11-decies. La mancata riscossione di parte dei diritti aeroportuali

provoca notevoli danni economici alle società di gestione, pertanto le stesse sono incentivate a rispettare il dettato normativo.

Infatti, negli aeroporti liberalizzati non risultano situazioni in cui il gestore aeroportuale non abbia operato la separazione contabile.

L'unica criticità parrebbe riguardare i legami tra la Società di gestione di Cagliari Sogaer S.p.A. e la sua controllata Sogaerdyn S.p.A.. Sebbene Sogaer operi la separazione contabile sembrerebbe che ripiani le perdite della sua controllata che svolge attività di *handling*. L'Enac si sta attivando per le verifiche del caso.

Anche tra i prestatori di servizi di assistenza a terra non si rilevano particolari criticità in ordine all'effettuazione della separazione contabile e coloro che non la operano in modo puntuale sono stati richiamati alla sua osservanza.

A tal fine con la circolare APT-2B del 22 novembre 2013 al punto 7.2.2 lett. a) è stato chiarito che *"...secondo quanto previsto dall'art. 7 del decreto, il richiedente deve presentare una dichiarazione attestante l'avvenuta separazione contabile tra le attività legate alla fornitura dei servizi di handling e le eventuali altre attività dallo stesso esercitate."*

Tale dichiarazione, asseverata, in relazione al tipo di società, dall'organo deputato alla revisione legale dei conti, deve essere integrata con la specifica dei singoli "costi per servizi" e delle "altre attività" necessarie alla riconciliazione dei dati di bilancio".

Anche i vettori che operano in autoproduzione effettuano la separazione contabile.

Si ritiene utile evidenziare che la stessa Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha richiesto informazioni, tra l'altro, in materia di separazione contabile per il vettore Alitalia.

Questo Ente ha fornito quanto richiesto ed ha trasmesso sia il prospetto contabile e di rendicontazione dei servizi di assistenza a terra e relative note esplicative riguardanti l'esercizio 2012 sia la relazione della società di revisione indipendente (Deloitte & Touche S.p.A.).

Dalla documentazione si evince, tra le altre, che Alitalia ottempera pienamente all'obbligo di separazione contabile tra le attività di *handling* e le altre attività da essa svolte.

Tariffe dei servizi di assistenza a terra

Qualora i servizi aeroportuali di assistenza a terra siano forniti da un unico prestatore, le tariffe, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 18/99, sono proposte per la loro approvazione

dall'Enac al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, entro i termini stabiliti dall'art. 1, co. 2, della legge 2 ottobre 1991, n. 316.

Nella definizione delle tariffe l'Enac tiene conto della necessità di assicurare: la copertura dei costi; la giusta remunerazione dell'attività; il rischio d'impresa.

La tariffa così determinata - e dovuta per lo svolgimento del servizio in regime di monopolio, dunque in quegli aeroporti che non hanno raggiunto la soglia di traffico prevista per la liberalizzazione - non è paragonabile alle tariffe applicate in quegli scali nei quali, invece, i servizi di *handling* risultano liberalizzati.

Le tariffe applicate in questi ultimi aeroporti rispondono infatti a logiche d'impresa e non sono correlate necessariamente ai costi, risultando piuttosto determinate da precise scelte di politica commerciale, talvolta dall'incontro della domanda e dell'offerta, più frequentemente influenzate dalla pressione concorrenziale presente sul singolo scalo.

Problematiche finanziarie e crisi aziendali

La ricerca da parte dei vettori aerei di sempre nuove condizioni di minor costo, dettata anche dall'attuale crisi del trasporto aereo, sta determinando una fortissima mobilità della clientela nei servizi di assistenza a terra, mobilità che rischia di far pagare un prezzo elevatissimo ai lavoratori.

Infatti, quasi tutte le aziende hanno in corso procedure per la gestione di crisi aziendali, attraverso gli ammortizzatori sociali, e gli scenari si vanno aggravando, sia dal punto di vista occupazionale che industriale.

Sugli scali romani si registra la crisi di *Groundcare S.p.A.* (ex *Flightcare*, ex *Adr Handling*) dichiarata fallita dal Tribunale di Civitavecchia il 28 maggio scorso, per la quale, considerata la complessità della procedura, è stato disposto l'esercizio provvisorio.

Si evidenzia che, nel mese di giugno è stata dismessa l'attività di *handling* da parte del gestore aeroportuale di Catania. La sua controllata *Katane Handling S.r.l.*, come già rappresentato (cfr. allegato, relazione prot. n. 0025511-P del 12 marzo 2014) aveva conseguito ingenti perdite economiche, tanto da erodere completamente il capitale sociale, riportando nel 2013 una perdita di € 7.885.496,00. Dalla relazione del Collegio Sindacale, relativa sempre all'ultimo bilancio d'esercizio approvato, era emerso che dall'analisi per indici discendeva una rilevante incertezza tale da far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare sulla base del presupposto della continuità.

La Società è stata rilevata da GH Italia, la società del Gruppo Alisud, capofila per i servizi di assistenza ad aeromobili, passeggeri e merci in numerosi aeroporti nazionali. Ad oggi GH Italia, società di *handling* privata, è presente sugli scali di Napoli, Venezia, Catania, Bologna, Ciampino, Cagliari, Bari, Brindisi e Londra *Heathrow*, attraverso le sue società operative: GH Napoli S.p.A., GH Venezia S.p.A., *Katane Handling S.r.l.*, *Marconi Handling S.r.l.*, e *Azzurra Ltd.*.

Società di gestione aeroportuali

Allo stato attuale risultano operare ancora nel settore *handling*, con Società all'uopo costituite, le seguenti Società di gestione:

Società di gestione	Aeroporto	Handler
SEA S.p.A.	Malpensa e Linate	SEA Handling S.p.A. Airport Handling S.r.l.
Sagat S.p.A.	Torino	Sagat Handling S.p.A.
Sogaer S.p.A.	Cagliari	Sogaerdyn S.p.A.
Gesap S.p.A.	Palermo	GH Palermo S.p.A.

Inoltre, la SEA S.p.A. risulta avere un controllo indiretto sulla Società ATA Ali Servizi S.p.A. posseduta interamente dalla Società ATA Ali Trasporti S.p.A., la quale è stata acquisita dalla Società di gestione degli scali milanesi nel dicembre 2013. Dunque la SEA S.p.A. attraverso ATA Ali Servizi S.p.A. opera nel settore *handling* sugli scali di: Malpensa, Linate, Ciampino, Venezia e Catania.

Infine, la Società di gestione dell'aeroporto di Bologna SAB S.p.A. detiene il controllo nelle Società: T.A.G. Bologna S.r.l. (51%) e Fast Freight S.r.l. (100%), entrambe operanti nel settore *handling*. La prima svolge la propria attività per l'aviazione generale, mentre la seconda opera nel cargo.

Certificazioni

Al fine di favorire l'omogeneità degli accertamenti istruttori per il rilascio ed il rinnovo delle certificazioni di idoneità sul territorio nazionale è stato istituito, da febbraio scorso, il Nucleo Centrale *Handling* costituito da otto funzionari con il compito di affiancare i team locali per l'individuazione di eventuali criticità.

Dal 1° gennaio al 30 giugno 2014 sono stati rilasciati n. 4 certificati di prestatore di servizi di assistenza a terra, rinnovati 16 e revocati e/o dichiarati decaduti 15; pertanto al 30 giugno 2014 risultano in vigore n. 205 certificati.

Come di consueto è stato aggiornato l'elenco dei dati relativi ai prestatori di servizi di assistenza a terra su ciascuno scalo aeroportuale e nei prossimi giorni verrà pubblicato sul sito istituzionale ENAC, consultabile al seguente indirizzo:

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Assistenza_a_terra_%28Handling%29/Prestatori_certificati/index.html

Monitoraggio

Nell'ambito dell'attività di monitoraggio, sono state realizzate le schede allegate (all. 2) che consentono di conoscere i dati di traffico e le quote di mercato servite dai full *handlers* nel primo semestre 2014 sui seguenti aeroporti liberalizzati: Bari, Bergamo, Bologna, Brindisi, Catania, Cagliari, Lamezia Terme, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Palermo, Pisa, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, Torino, Treviso, Verona e Venezia.

L'analisi effettuata ha fatto registrare un aumento delle quote di mercato del Gruppo GH Italia sugli scali di: Cagliari, Catania, Napoli e Venezia.

Anche per Aviapartner S.p.A. si è assistito ad un aumento delle quote di mercato sugli scali di Venezia e Malpensa e al suo ingresso sullo scalo di Bologna, quale terzo *handler*.

ATA Italia S.r.l. ha invece visto erodere le proprie quote di mercato sugli scali di Catania e di Venezia; in particolare su questo scalo è passata dal 46,27% del 1° semestre 2013 al 13,96%. In merito si segnala che la Società risulta controllata e diretta dalla Acqua Marcia Aeroporti S.r.l., la quale si trova in stato di liquidazione dal 23 maggio scorso, pertanto l'Enac ha disposto verifiche economico-finanziarie per la ATA Italia S.r.l..

Non è stato, invece, possibile completare il monitoraggio relativo agli aspetti economico-finanziari di alcuni full *handlers* per la indisponibilità dei bilanci societari 2013.

Sarà cura di questo Ente trasmetterlo in allegato alla prossima relazione semestrale.

Revisione Direttiva Comunitaria CE 96/67

Sul punto si rimanda alla relazione contenuta nella nota prot. 0058900/DG trasmessa a codesta Direzione il 4 giugno scorso, con la quale l'ENAC informava che il 28 maggio 2014 si era tenuta una videoconferenza con i rappresentanti della Direzione Generale Mobilità e Trasporti della Commissione Europea (DG Move), organizzata dalla Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione Europea in vista del semestre di Presidenza italiana.

La riunione era stata indetta con lo scopo di individuare le questioni di maggiori criticità relativamente alle posizioni espresse dal Parlamento Europeo e dal Consiglio sulle proposte regolamentari relative all'assegnazione di bande orarie (*Slot*) e ai servizi di assistenza a terra (*Groundhandling*) negli aeroporti dell'Unione Europea e di formulare* altresì soluzioni condivise utili alla negoziazione dei testi.

La Rappresentanza italiana, tenuto conto della complessità degli argomenti e dei tempi estremamente ristretti a disposizione, ha manifestato l'opportunità di individuare una chiara linea d'azione per il semestre italiano di Presidenza dando priorità al Regolamento che, allo stato, presenta più ampi margini di negoziazione.

In tale prospettiva, questo Ente ha esaminato le posizioni espresse dal Parlamento Europeo e dal Consiglio nel corso dell'*iter* legislativo per i due regolamenti. L'analisi ha evidenziato la complessità delle problematiche socio-economiche emerse in sede di discussione del Regolamento sul *Groundhandling*, pertanto ha ritenuto di "privilegiare" il regolamento in materia di "*Slot*" quale obiettivo prioritario, nella prospettiva di una rapida negoziazione tra Parlamento e Consiglio, nel corso del prossimo semestre di Presidenza italiana, auspicando che si possa procedere anche con la trattazione del regolamento "*Groundhandling*".

Per pronto riferimento si acclude l'allegato n. 2 (all. 3) alla nota sopra citata, nel quale sono riportate le problematiche controverse ed i punti di convergenza attinenti il predetto regolamento.

Procedimenti Commissione Europea

Al fine di gestire il complesso *iter* societario e di *business* finalizzato a ristrutturare la propria attività nel settore dell'*handling*, la S.E.A. S.p.A, ha pianificato un progetto industriale ed organizzativo costituendo, il 9 settembre 2013, la Società *ItalHandling* S.r.l. (controllata al 100%) che ha poi cambiato denominazione sociale in *Airport Handling* S.r.l. il 16 ottobre 2013.

A tale scopo il 21 gennaio 2014, la Società *Airport Handling* S.r.l. ha chiesto il rilascio della certificazione di cui all'art. 13 del Decreto Legislativo n. 18/99, per l'espletamento dei servizi di assistenza a terra, sugli aeroporti di Malpensa e Linate.

Al fine di rispettare i dettami della Commissione europea, la *Newco* dovrebbe assicurare una significativa discontinuità organizzativa e di *business* nella gestione dell'attività di

handling attualmente svolta dalla Società S.E.A. *Handling*, rinegoziando i contratti con le Compagnie aeree, in precedenza assistite dalla stessa SEA *Handling*, riducendo le quote di mercato ed il costo del lavoro, con l'obiettivo di salvaguardare l'occupazione (circa 2.300 dipendenti tra i due scali).

L'organico previsto per la nuova Società, a regime, dovrebbe essere di 1.600 – 1.700 unità; chiaramente il numero sarà in relazione all'entità di contratti e perimetro di attività a regime.

Alla Società è stato rilasciato il certificato di prestatore di servizi di assistenza a terra n. 318, in data 17 aprile 2014, tuttavia non ha iniziato l'attività prevista per il 1° luglio scorso. In quella data è stata posta in liquidazione volontaria la SEA *Handling*, per la quale è prevista la temporanea continuazione dell'attività aziendale ai sensi dell'art. 2487, comma 1, lett. c) del C.C..

Da notizie stampa si è appreso che la Commissione europea ha avviato, lo scorso luglio, un'indagine approfondita per valutare se il conferimento di capitale pari a 25 milioni di euro, effettuato da SEA S.p.A., a favore della sua nuova controllata, *Airport Handling*, sia conforme alle norme UE in materia di aiuti di Stato.

La Commissione dovrà verificare se il suddetto conferimento di capitale eluda la sua decisione del dicembre 2012.

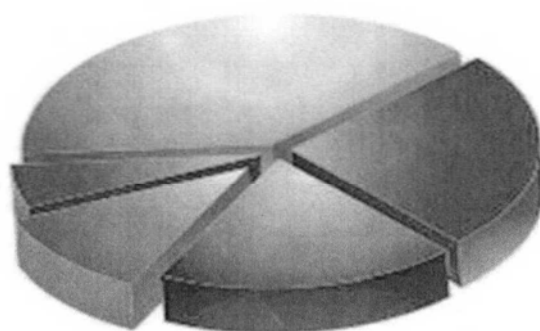
Si resta a disposizione per eventuali ulteriori approfondimenti e si auspica di aver fornito le integrazioni/osservazioni richieste da codesta Direzione con nota prot. 0001195 del 2 aprile 2014.

Cordiali saluti.

Dr. Atessio QUARANTA



Direzione Sviluppo Gestione Aeroporti



**Quote di mercato rampa
full handlers**

1° semestre 2014

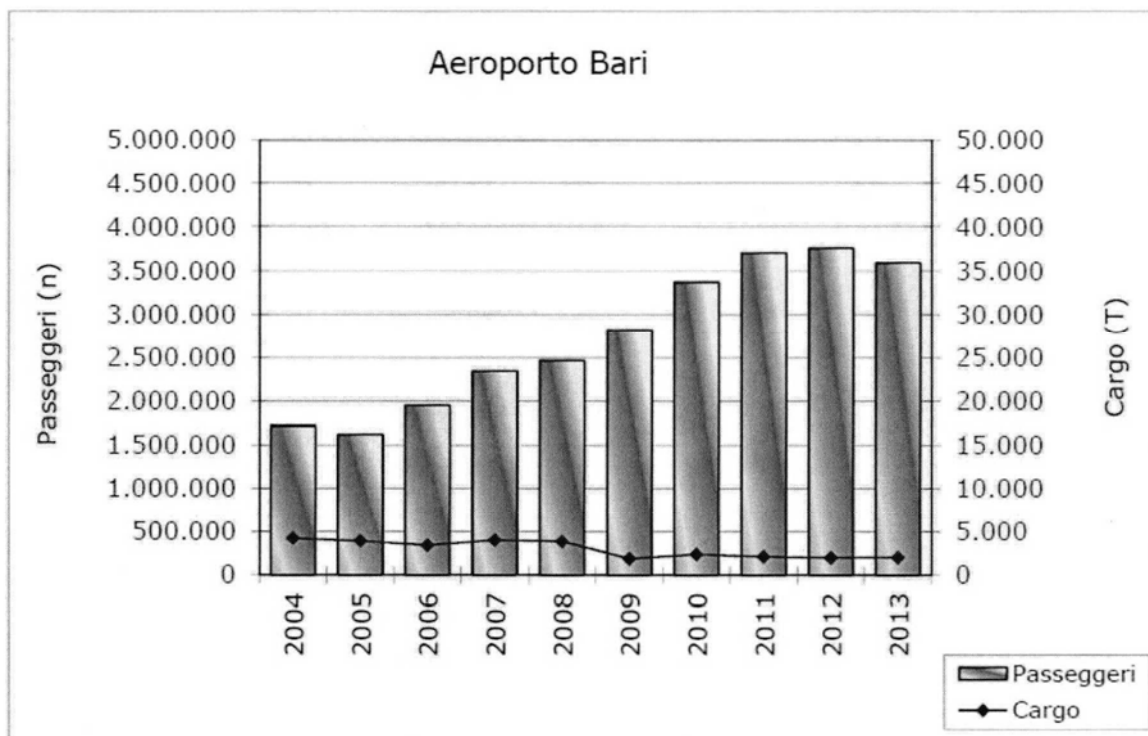
Elenco Aeroporti liberalizzati ex D.Lgs. 18/99

- Bari
- Bergamo
- Bologna
- Brindisi
- Cagliari
- Catania
- Lamezia Terme
- Milano Linate
- Milano Malpensa
- Napoli
- Palermo
- Pisa
- Roma Ciampino
- Roma Fiumicino
- Torino
- Treviso
- Venezia
- Verona

Aeroporto di Bari

Passeggeri anno 2013 : 3.591.368

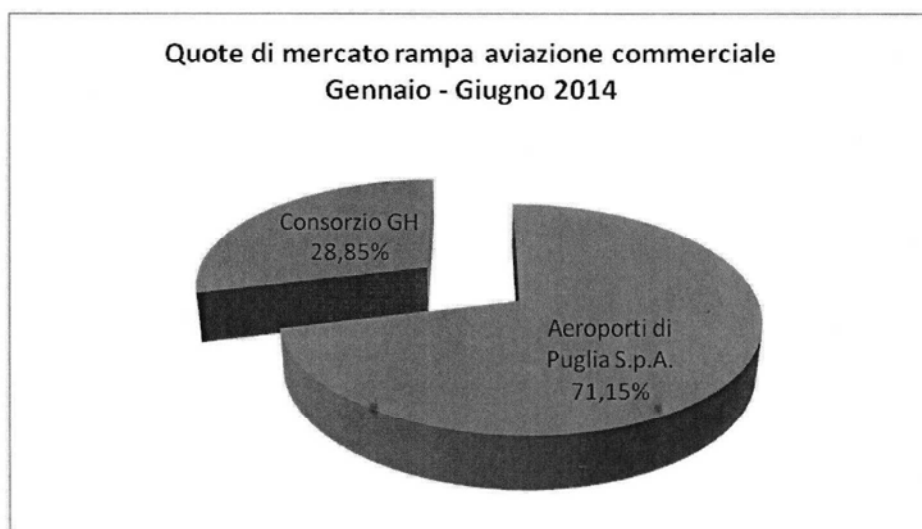
Cargo anno 2013 : 2.034 tonnellate



Prestatori certificati: 12

di cui full handlers: 2

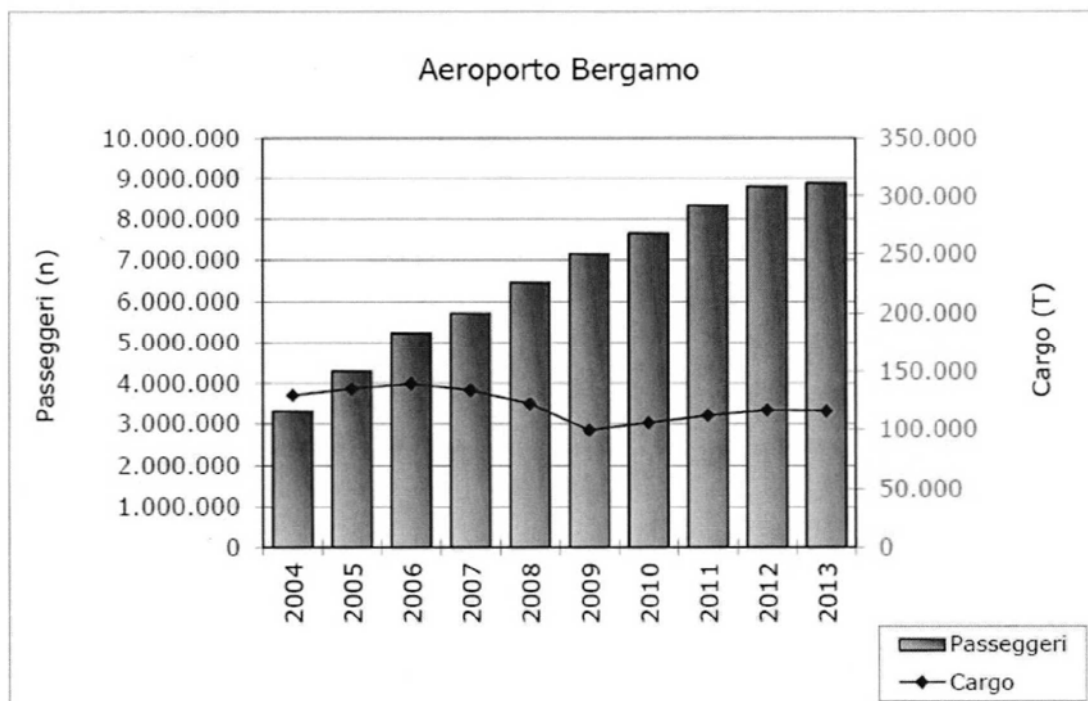
Aeroporti di Puglia S.p.A. (gestore)
Consorzio GH



Aeroporto di Bergamo

Passeggeri anno 2013 : 8.882.611

Cargo anno 2013 : 115.950 tonnellate



Prestatori certificati: 15

di cui full handlers: 3

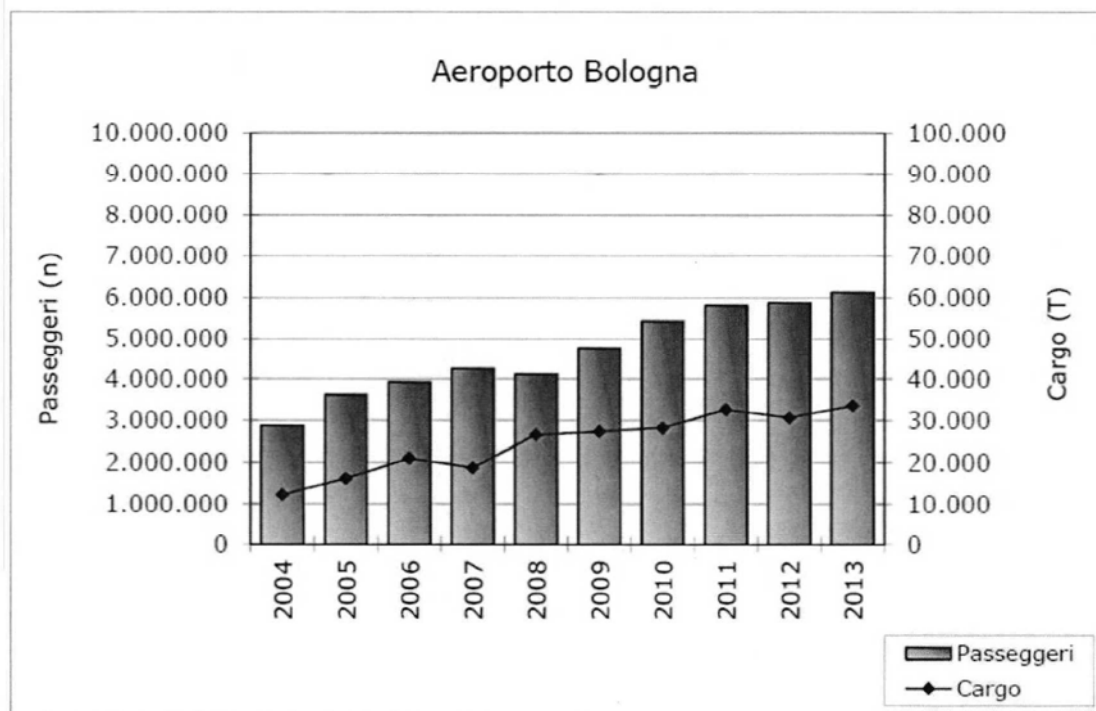
Airport Global Services S.r.l.
 DHL Aviation (Italy) S.r.l.
 S.A.C.B.O. S.p.A. (gestore)



Aeroporto di Bologna

Passeggeri anno 2013 : 6.127.221

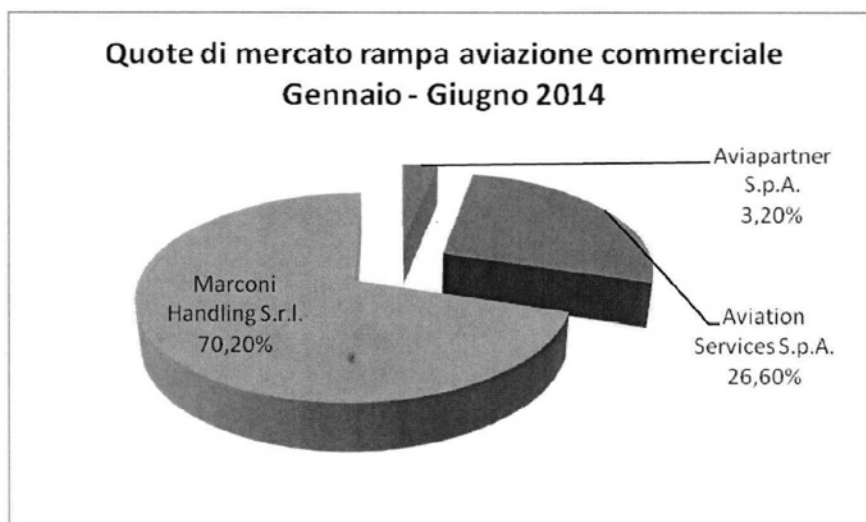
Cargo anno 2013 : 33.557 tonnellate



Prestatori certificati: 20

di cui full handlers: 3

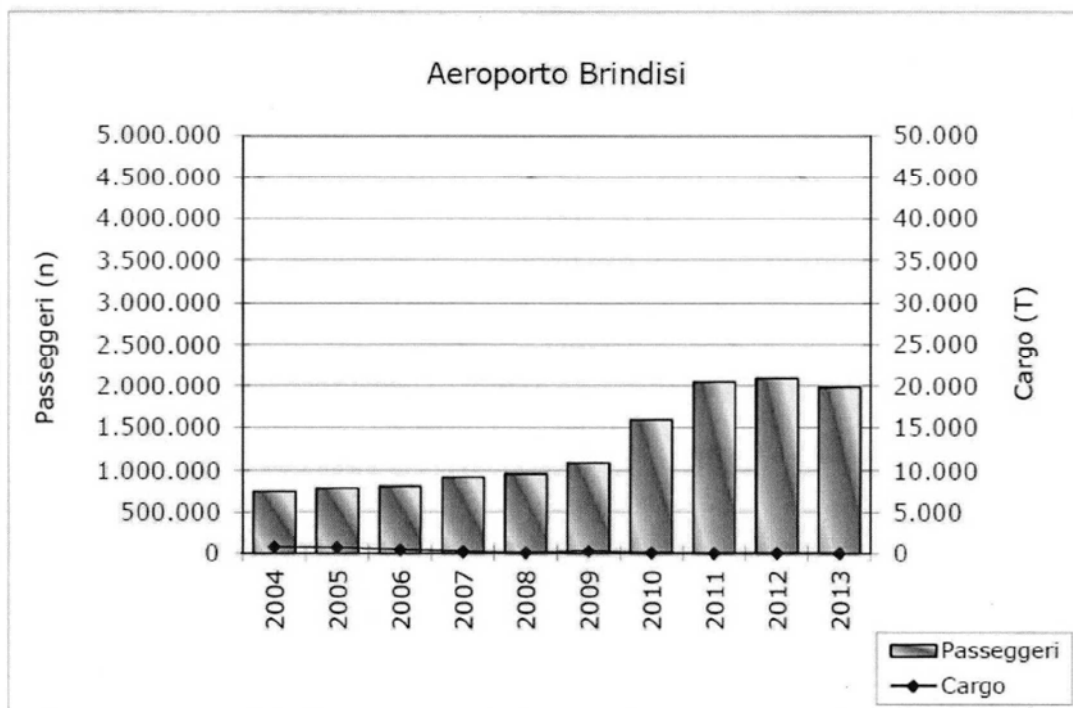
Aviapartner S.p.A.
 Aviation Services S.p.A.
 Marconi Handling S.r.l.



Aeroporto di Brindisi

Passeggeri anno 2013 : 1.989.130

Cargo anno 2013 : 25 tonnellate



Prestatori certificati: 8

di cui full handlers: 2

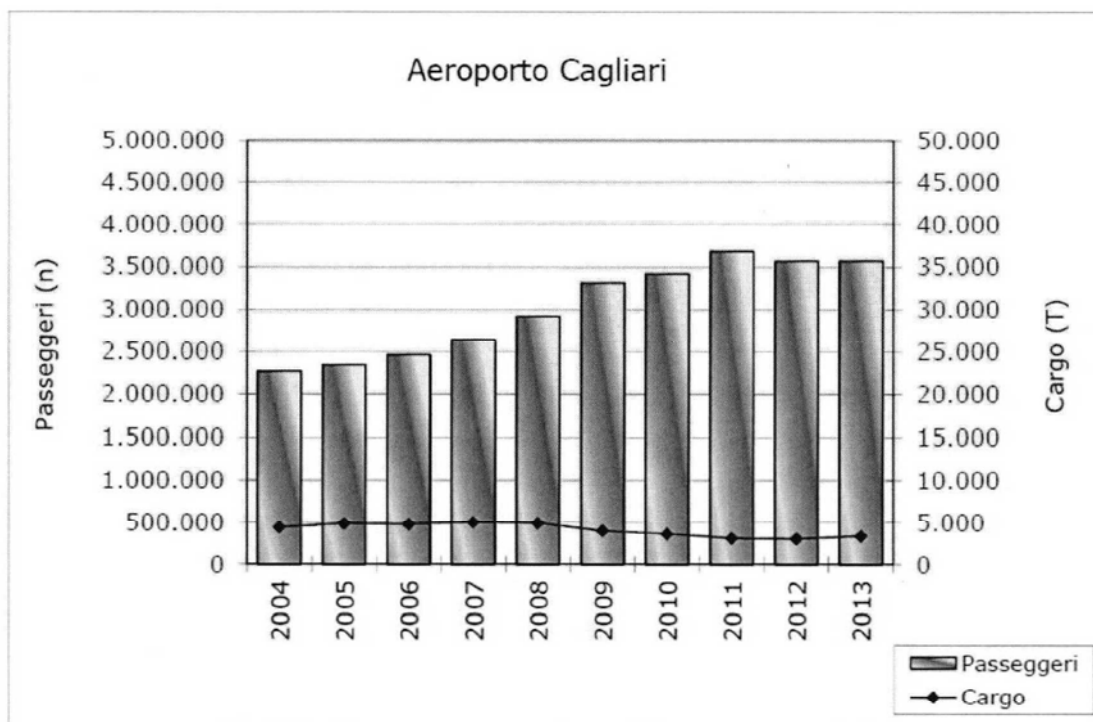
Aeroporti di Puglia S.p.A. (gestore)
 Consorzio GH



Aeroporto di Cagliari

Passeggeri anno 2013 : 3.577.560

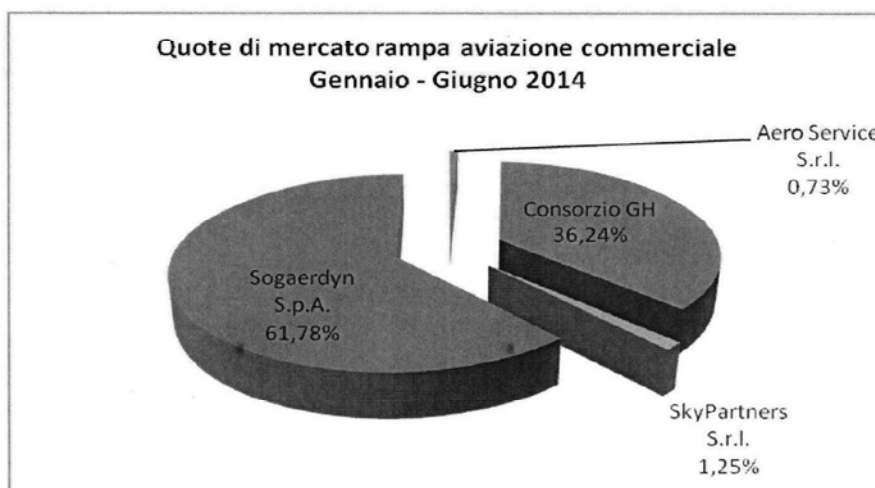
Cargo anno 2013 : 3.357 tonnellate



Prestatori certificati: 17

di cui full handlers: 4

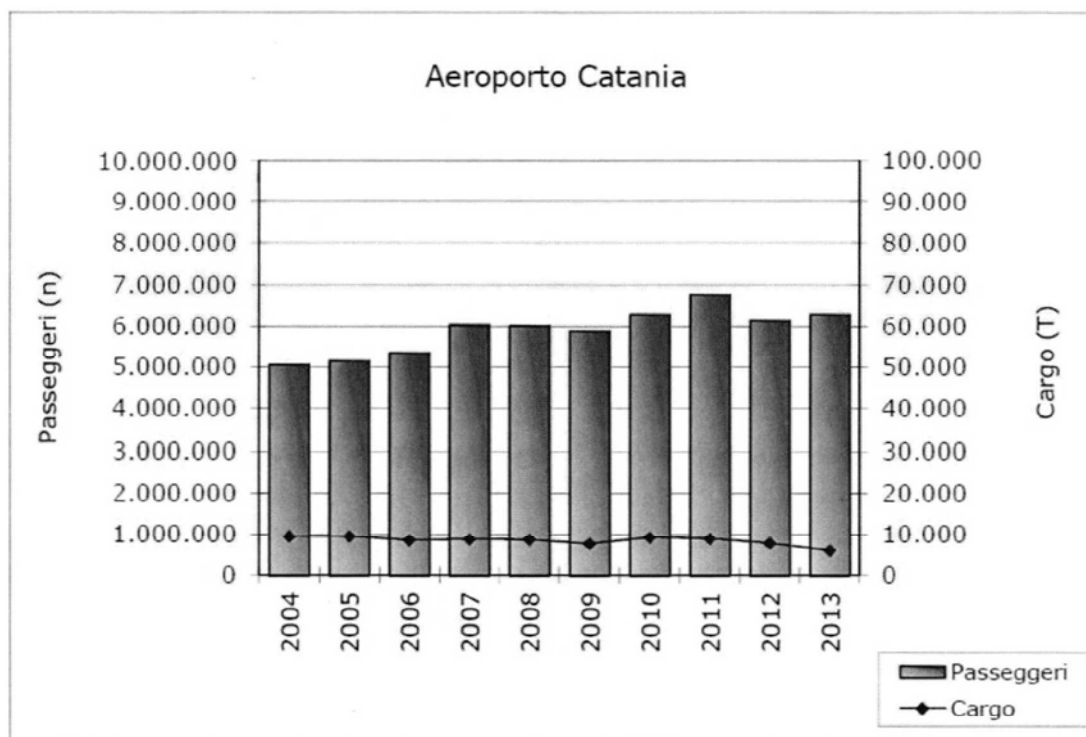
Aero Service S.r.l.
 Consorzio GH
 SkyPartner S.r.l.
 Sogaerdyn S.p.A. (controllata dal gestore)



Aeroporto di Catania

Passeggeri anno 2013 : 6.307.473

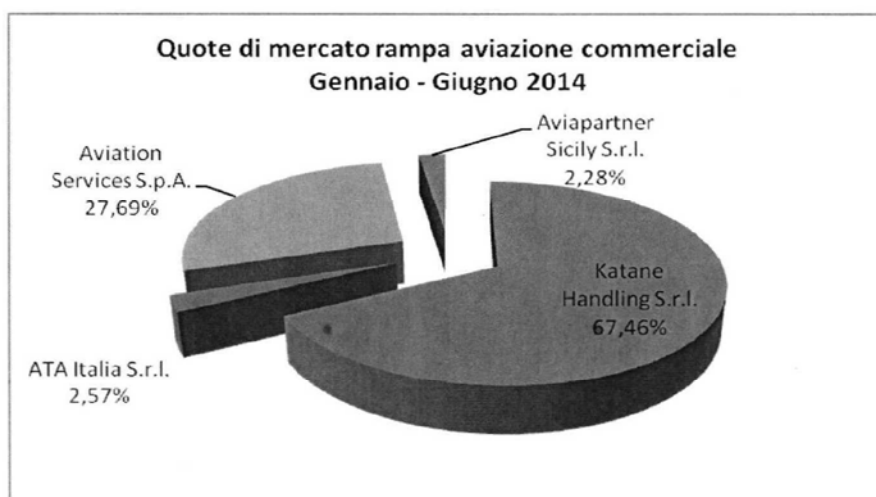
Cargo anno 2013 : 6.123 tonnellate



Prestatori certificati: 24

di cui full handlers: 4

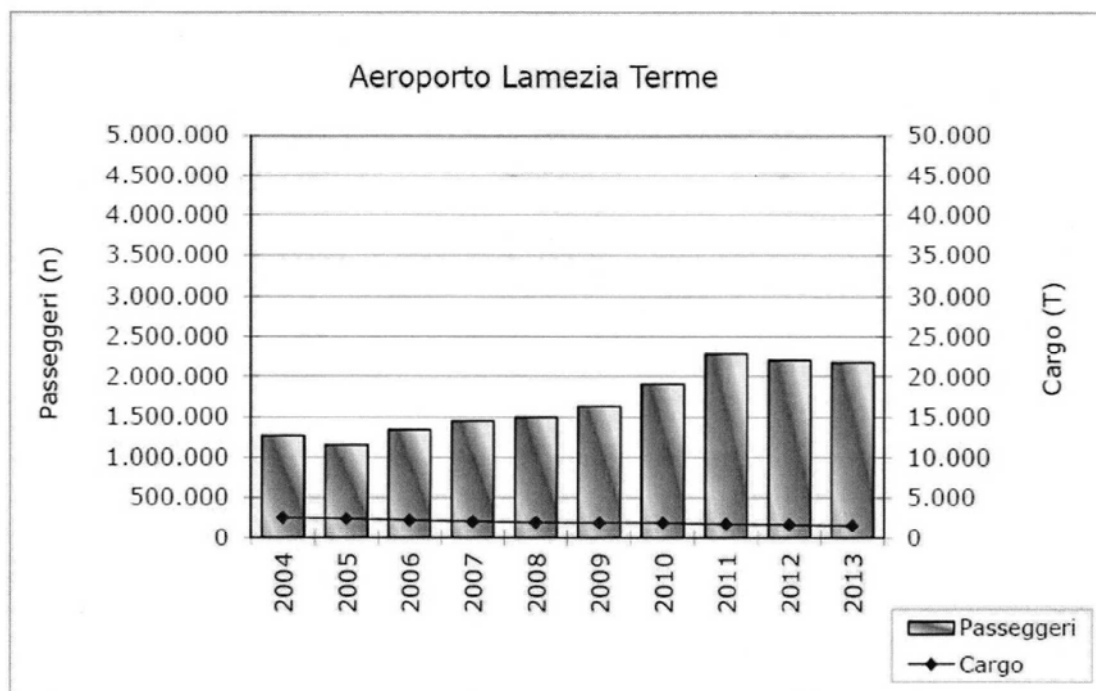
ATA Italia S.r.l.
 Aviapartner Sicily S.r.l.
 Aviation Services S.p.A.
 Katane Handling S.r.l.



Aeroporto di Lamezia Terme

Passeggeri anno 2013 : 2.172.181

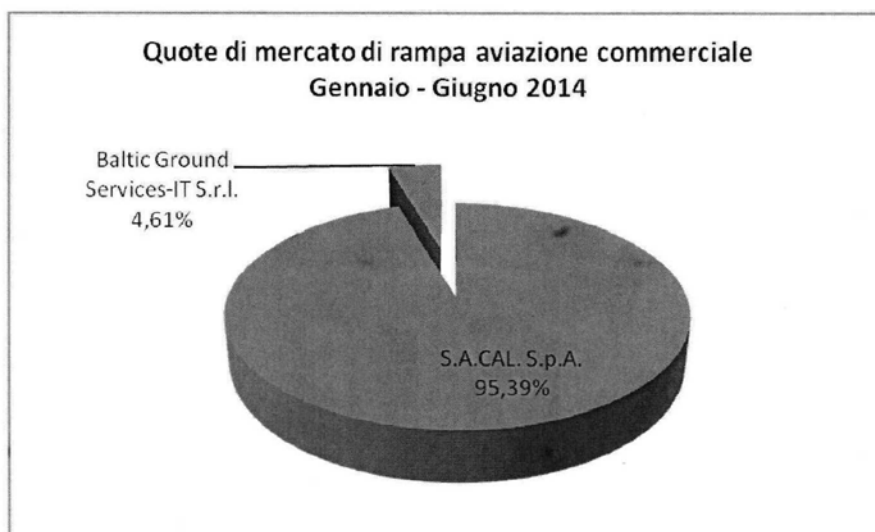
Cargo anno 2013 : 1.589 tonnellate



Prestatori certificati: 10

di cui full handlers: 2

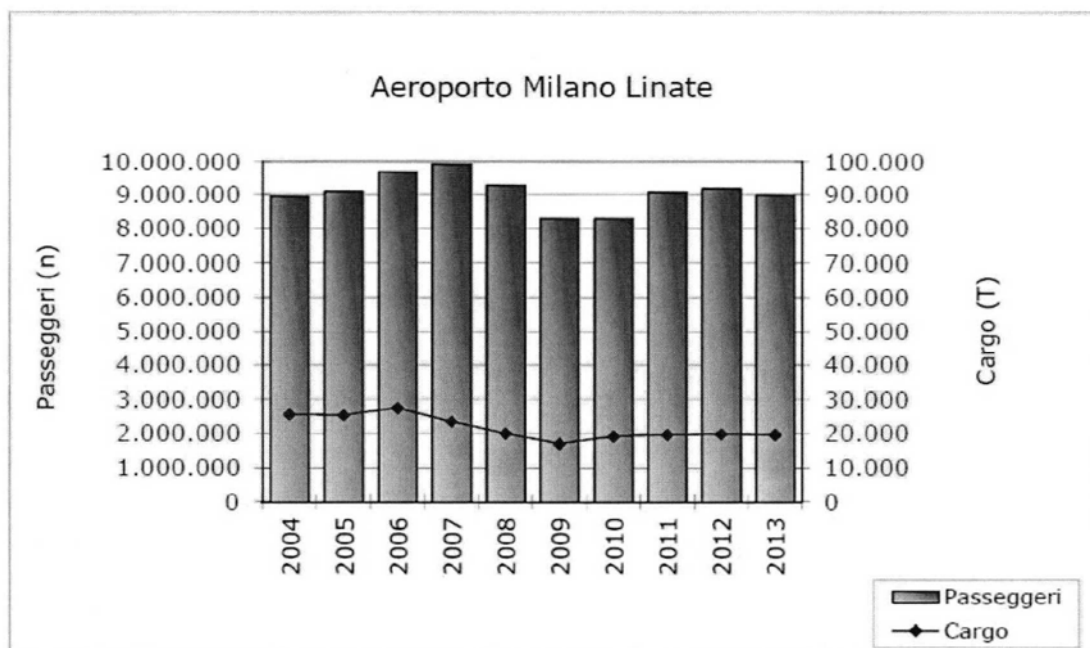
Baltic Ground Services-IT S.r.l.
SACAL S.p.A. (gestore)



Aeroporto di Milano Linate

Passeggeri anno 2013 : 8.983.694

Cargo anno 2013 : 19.614 tonnellate



Prestatori certificati: 33

di cui full handlers: 3

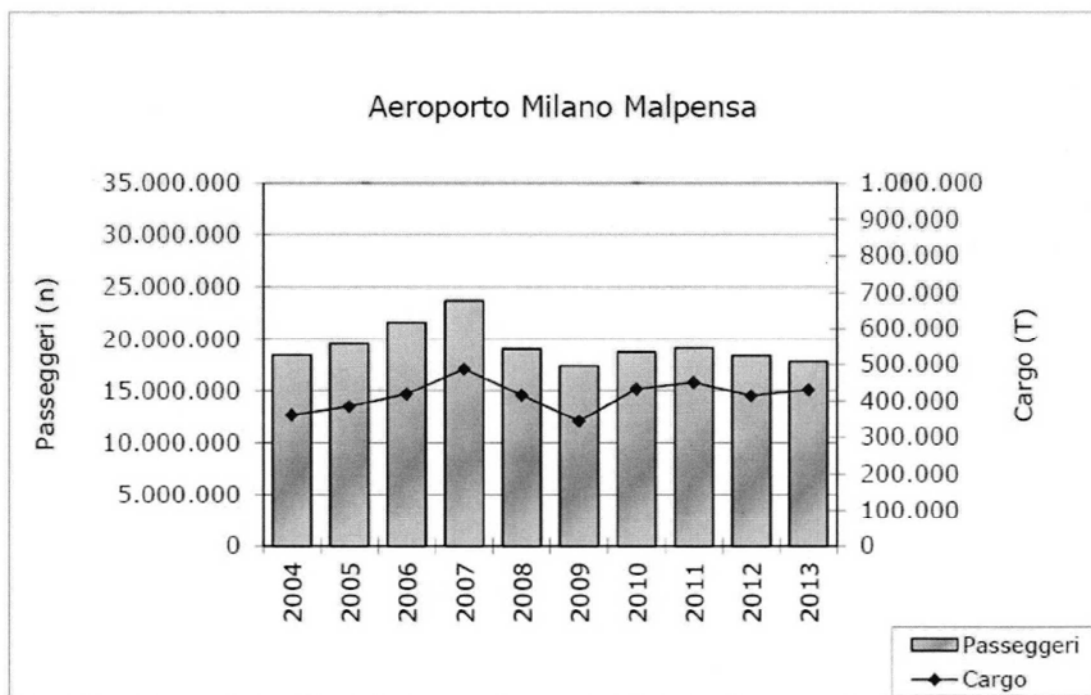
ATA Italia S.r.l.
 Aviapartner Handling S.p.A.
 S.E.A. Handling S.p.A. In Liquidazione (controllata dal gestore)



Aeroporto di Milano Malpensa

Passeggeri anno 2013 : 17.781.144

Cargo anno 2013: 430.344 tonnellate



Prestatori certificati: 40

di cui full handlers: 3

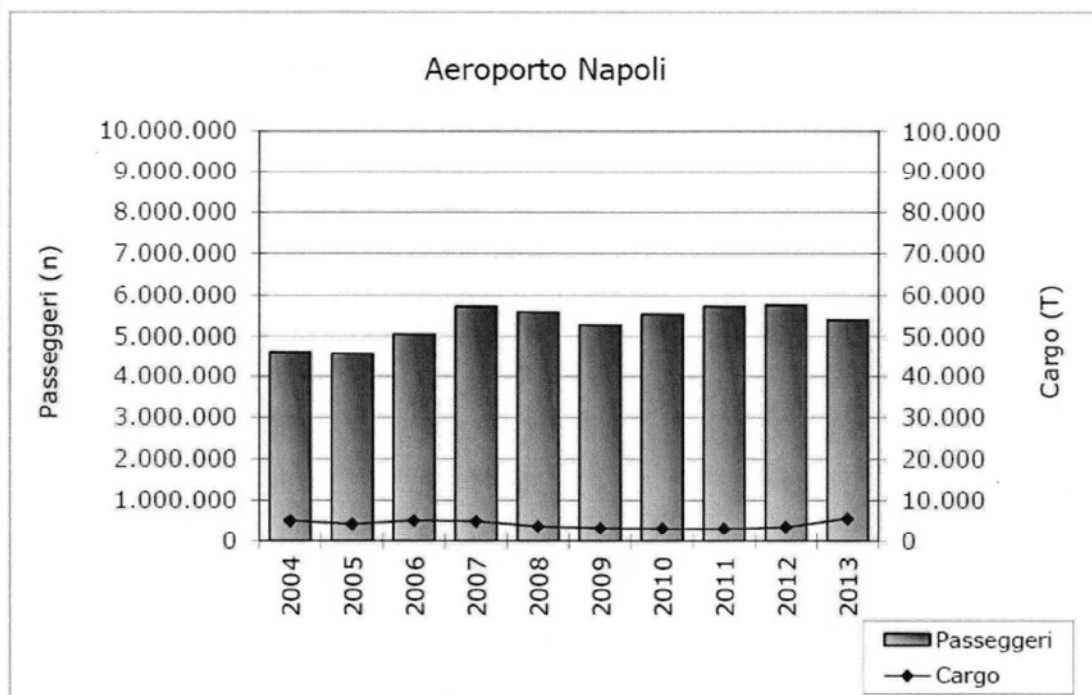
ATA Italia S.r.l.
 Aviapartner Handling S.p.A.
 S.E.A. Handling S.p.A. In Liquidazione (controllata dal gestore)



Aeroporto di Napoli

Passeggeri anno 2013 : 5.400.080

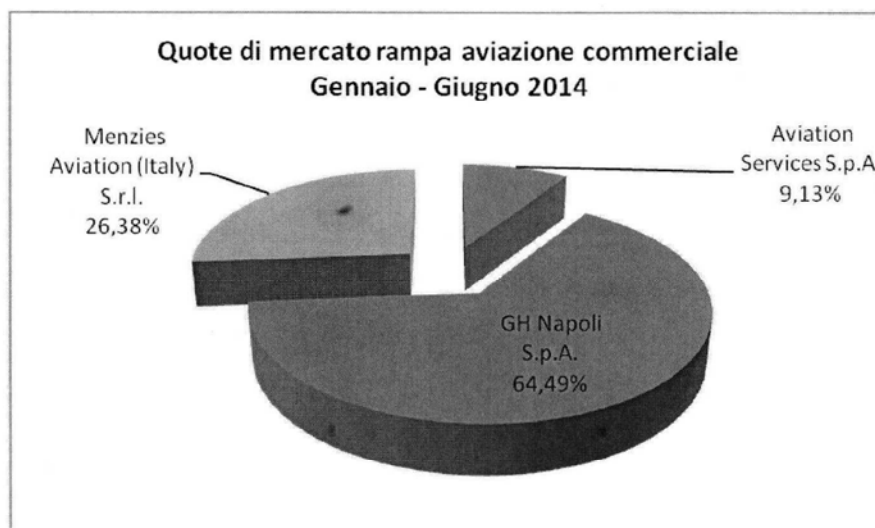
Cargo anno 2013 : 5.542 tonnellate



Prestatori certificati: 16

di cui full handlers: 3

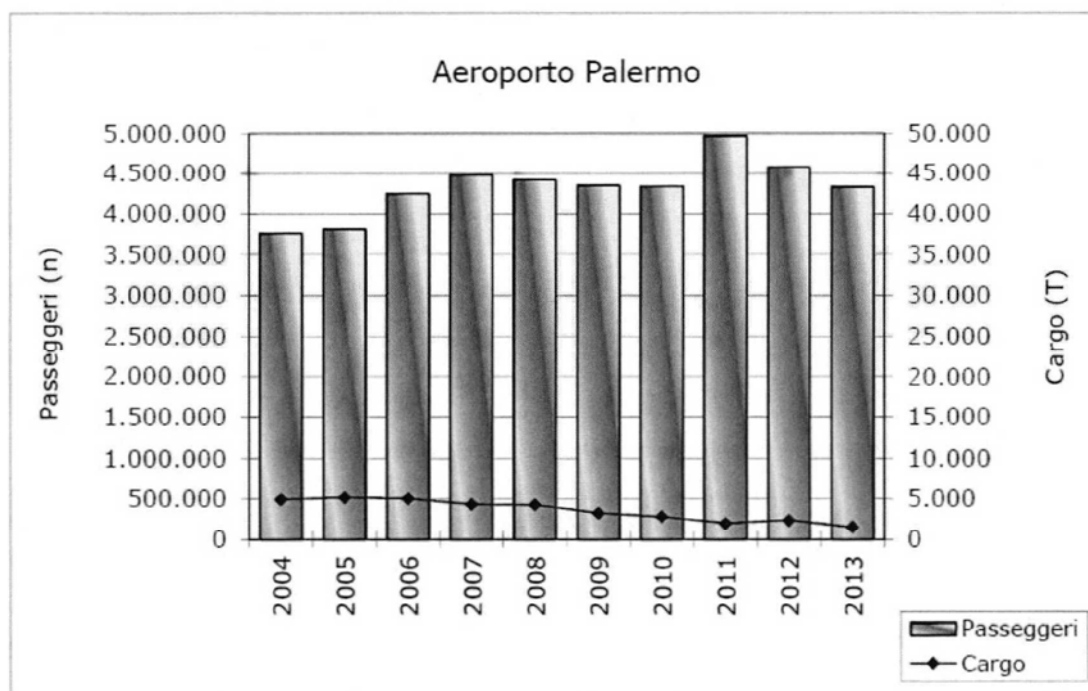
Aviation Services S.p.A.
GH Napoli S.p.A.
Menzies Aviation (Italy) S.r.l.



Aeroporto di Palermo

Passeggeri anno 2013 : 4.335.668

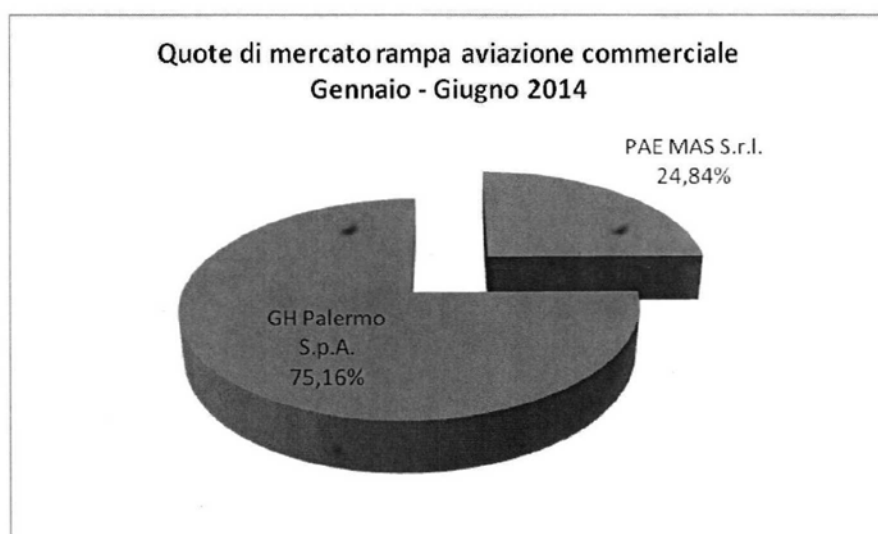
Cargo anno 2013 : 1.533 tonnellate



Prestatori certificati: 16

di cui full handlers: 2

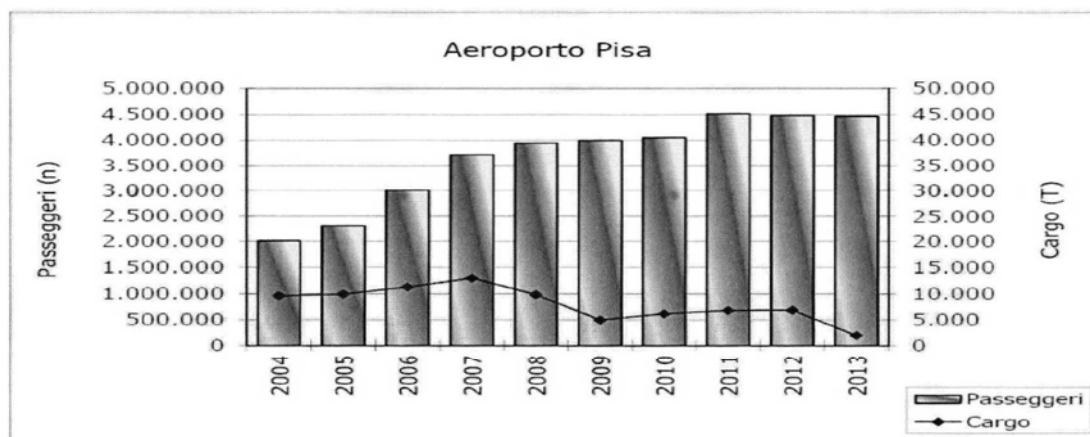
GH Palermo S.p.A. (controllata dal gestore)
PAE MAS S.r.l.



Aeroporto di Pisa

Passeggeri anno 2013 : 4.471.085 - Passeggeri aviazione generale: 7.963

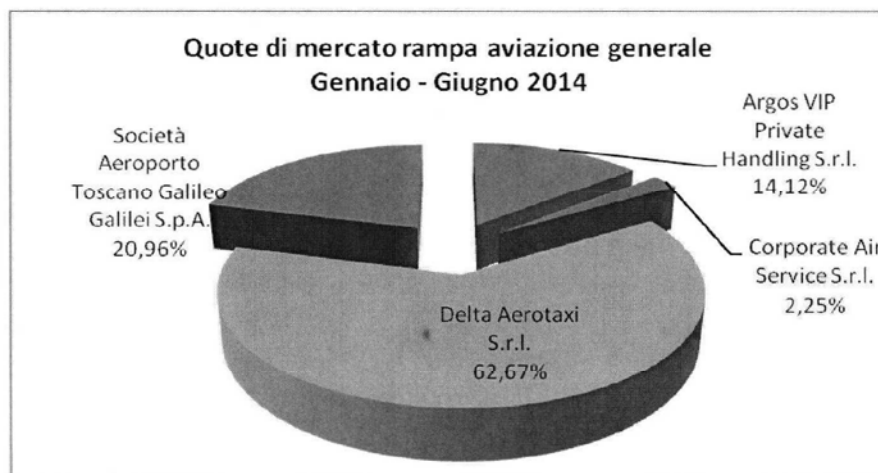
Cargo anno 2013 : 1.964 tonnellate



Prestatori certificati: 18

di cui full handlers: 4

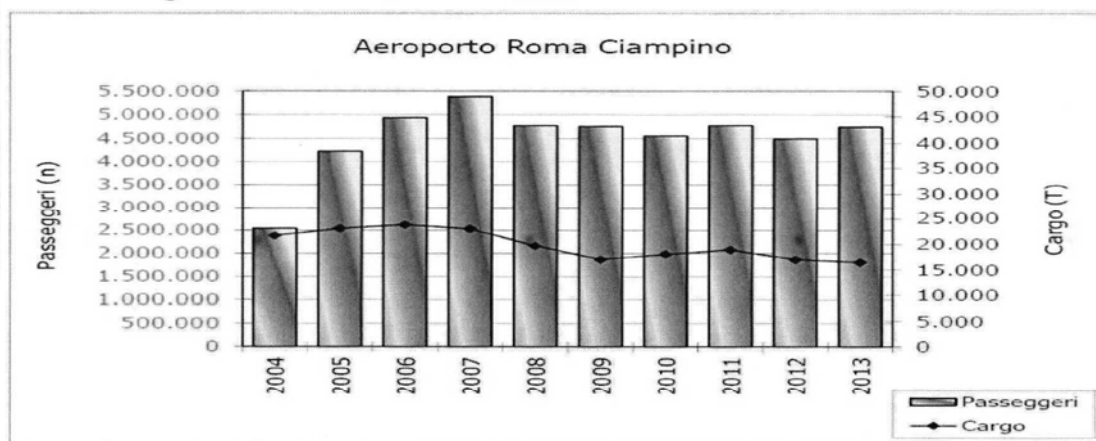
Argos VIP Private Handling S.r.l. AG
Corporate Air Service S.r.l. AG
Delta Aerotaxi S.r.l. AG
 Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A. (gestore)



Aeroporto di Roma Ciampino

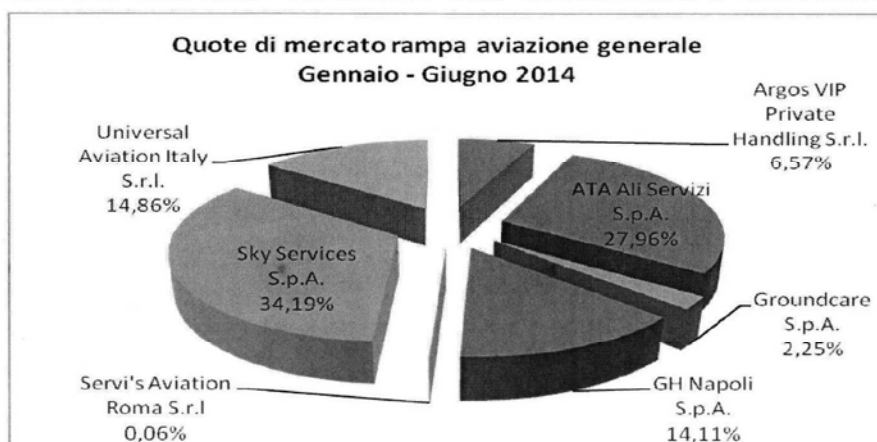
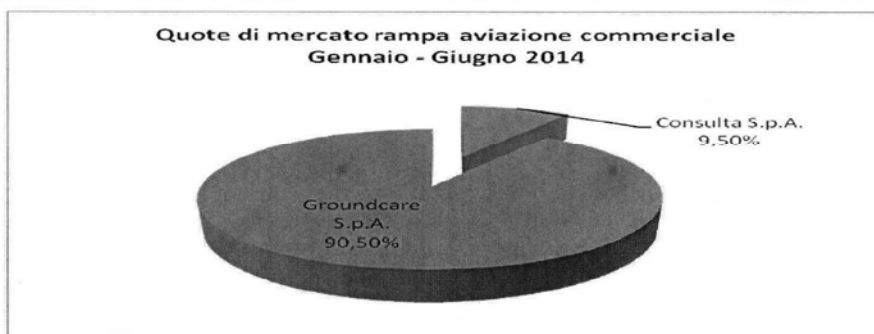
Passeggeri anno 2013 : 4.744.716 - Passeggeri aviazione generale: 8.259

Cargo anno 2013: 16.435 tonnellate



Prestatori certificati: 27
di cui full handlers: 8

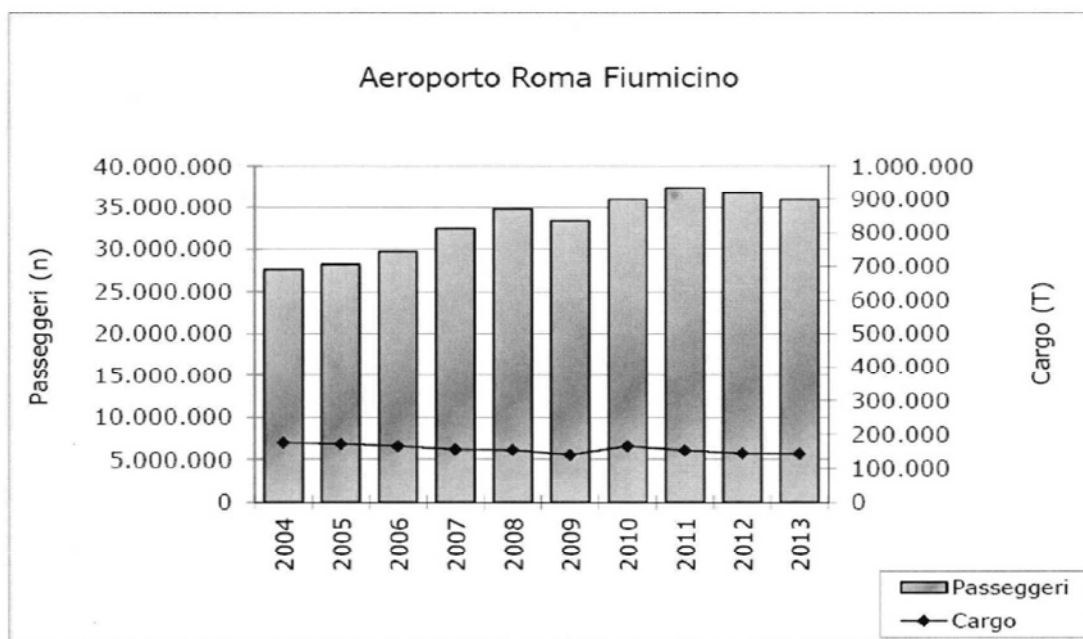
- Consulta S.p.A.
- Groundcare S.p.A.
- Argos VIP S.r.l. **A.G.**
- ATA Ali Servizi S.p.A. **A.G.**
- GH Napoli S.p.A. **A.G.**
- Servi's Aviation Roma S.r.l. **A.G.**
- Sky Services S.p.A. **A.G.**
- Universal Aviation Italy S.r.l. **A.G.**



Aeroporto di Roma Fiumicino

Passeggeri anno 2013 : 35.939.917

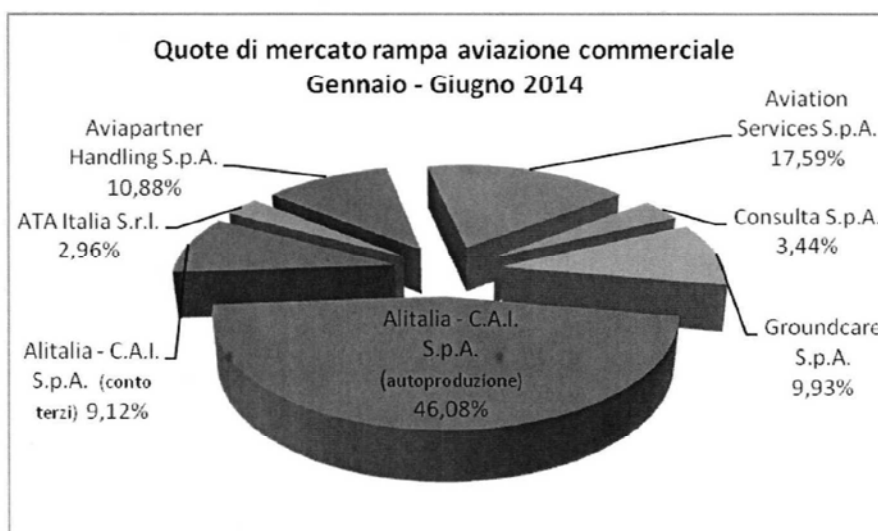
Cargo anno 2013 : 141.913 tonnellate



Prestatori certificati: 45

di cui full handlers: 6

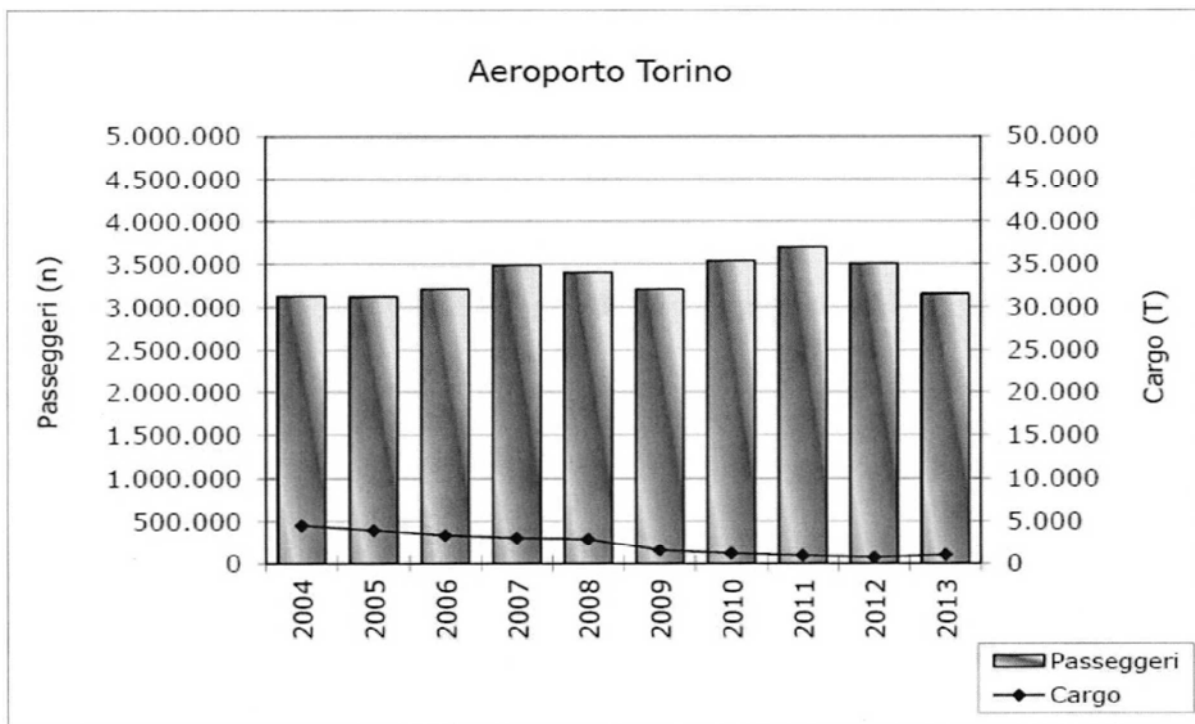
- Alitalia - CAI S.p.A. (autoproduzione e conto terzi)
- ATA Italia S.r.l.
- Aviapartner Handling S.p.A.
- Aviation Services S.p.A.
- Consulta S.p.A.
- Groundcare S.p.A.



Aeroporto di Torino

Passeggeri anno 2013 : 3.154.330

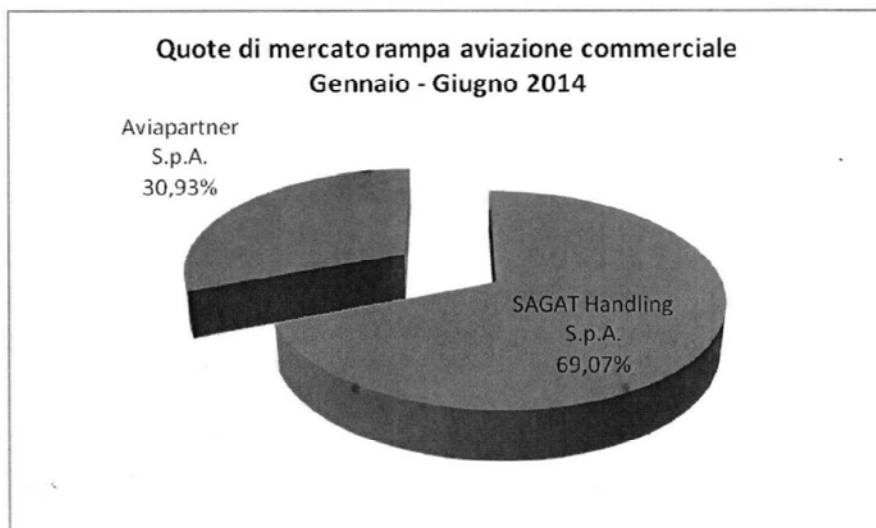
Cargo anno 2013 : 993 tonnellate



Prestatori certificati: 13

di cui full handlers: 2

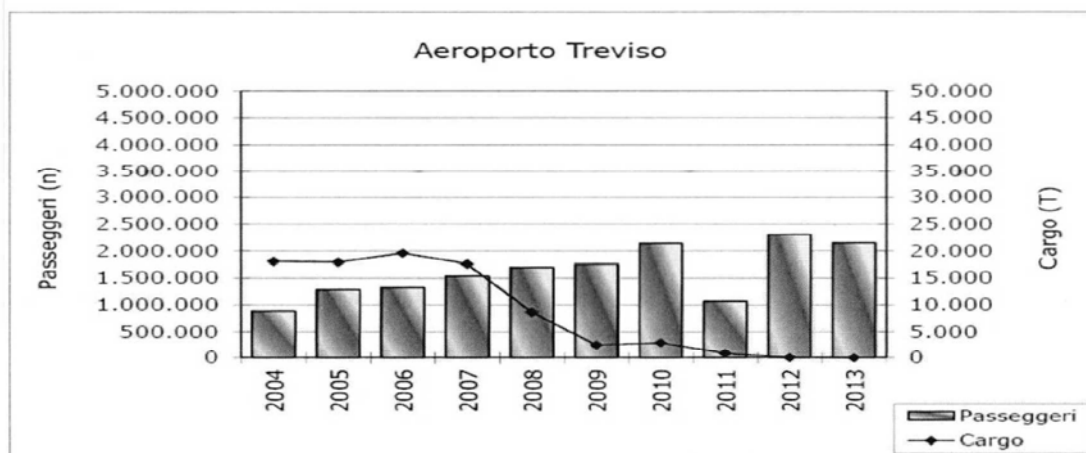
Aviapartner S.p.A.
SAGAT Handling S.p.A. (controllata dal gestore)



Aeroporto di Treviso

Passeggeri anno 2013 : 2.156.115 - Passeggeri aviazione generale: 1.516

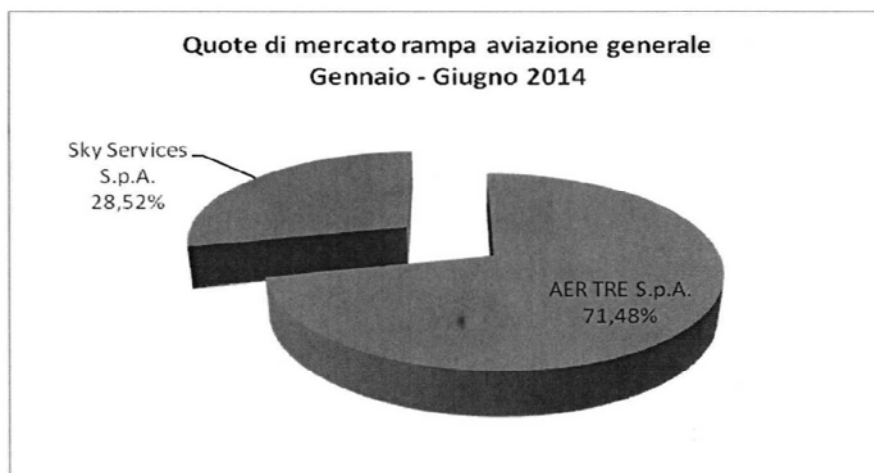
Cargo anno 2013 : 0 tonnellate



Prestatori certificati: 5

di cui full handlers: 2

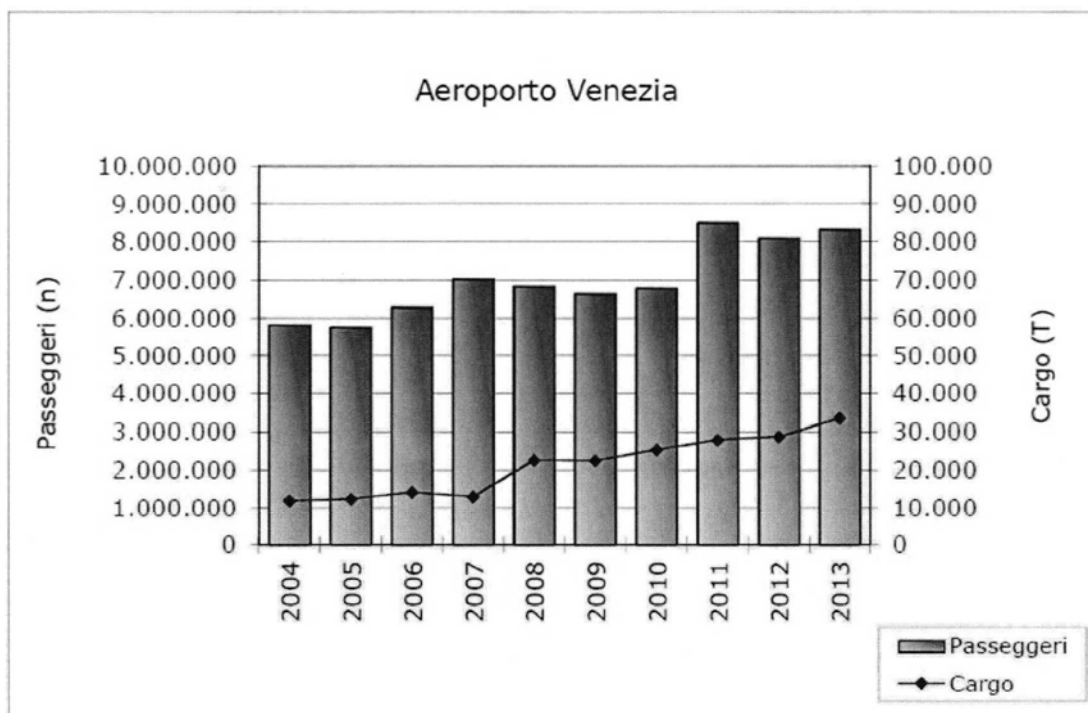
AER TRE S.p.A. (gestore)
 Sky Services S.p.A. **AG**



Aeroporto di Venezia

Passeggeri anno 2013 : 8.327.899

Cargo anno 2013 : 33.618 tonnellate



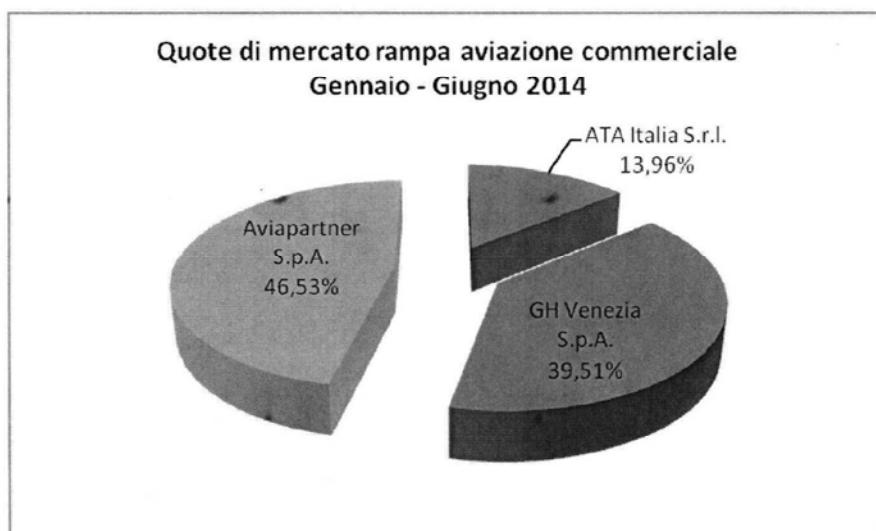
Prestatori certificati: 25

di cui full handlers: 3

GH Venezia S.p.A.

ATA Italia S.r.l.

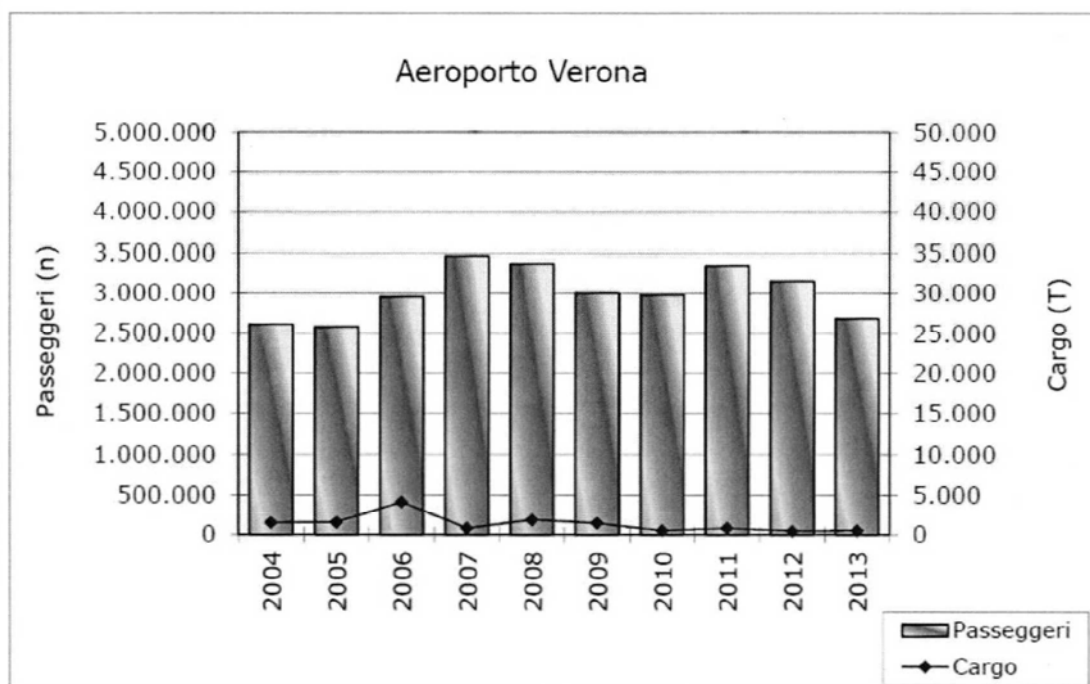
Aviapartner S.p.A.



Aeroporto di Verona

Passeggeri anno 2013 : 2.685.702

Cargo anno 2013 : 535 tonnellate



Prestatori certificati: 15

di cui full handlers: 2

Airport Global Services S.p.A.
GH Verona S.p.A.





ALL 2

Proposta di Regolamento UE sui servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione Europea.

La Commissione Europea, a distanza di più di 10 anni dall'emanazione della Direttiva 96/67CE relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, ha proposto, nel dicembre 2011, l'adozione di un regolamento che sostituirà la vigente direttiva.

La proposta di regolamento conteneva una serie di disposizioni che tendevano ad introdurre una graduale ulteriore apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra, quali:

- aumento del numero dei prestatori minimi da 2 a tre negli aeroporti sopra ai 5 milioni di pax o 100.000 tons di merci, in caso di limitazioni;
- armonizzazione dei requisiti e mutuo riconoscimento delle autorizzazioni;
- separazione legale delle attività di *handling* dalla gestione aeroportuale;
- chiarimenti per i subappalti;
- responsabilità per gli operatori del rispetto dei requisiti minimi di qualità;
- report obbligatorio sulle *performance* dei servizi svolti dagli operatori;
- obbligo di formazione minima per gli addetti;
- imposizione di assunzione di personale alle stesse condizioni del precedente prestatore, in caso di gara;
- riconoscimento del ruolo del gestore aeroportuale per il coordinamento dei servizi di *handling*.

Il testo è stato proposto dalla Commissione il 1 dicembre 2011 (COM (2011) 824 definitivo, d); i lavori in sede europea sono risultati complessi ed in continua evoluzione, soggetti a valutazioni eminentemente politiche e oggetto di pressioni di lobby in rappresentanza dei vari interessi in gioco nei singoli Paesi.

Infatti il Parlamento europeo, ha adottato la posizione in prima lettura solo il 16 aprile 2013, chiedendo alla Commissione di ripresentare la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo.

La risoluzione del Parlamento e del Consiglio contiene 117 emendamenti, di cui molti sono stati accettati dalla Commissione, altri invece dovranno essere sottoposti ad una nuova formulazione.

Al riguardo, si ritiene utile citare di seguito alcuni degli aspetti più problematici per il "sistema", per i quali sarebbe necessario acquisire un'indicazione politica al fine di agevolare un intervento appropriato per le valutazioni della Commissione europea.

1. Applicazione del contratto collettivo (emendamenti 248, 268, 278 e 360)

Tra i requisiti minimi per l'espletamento delle attività la Commissione non ha previsto nulla in merito all'applicazione del contratto collettivo. Il Consiglio invece ha previsto che, nei casi in cui il numero dei prestatori sia limitato e quindi i prestatori di servizi di assistenza a terra siano selezionati mediante gara d'appalto, l'operatore deve dimostrare, tra i requisiti minimi, la capacità di applicare le pertinenti disposizioni, fra cui le leggi sul lavoro vigenti ed

ALL. 2

i contratti collettivi applicabili.

Sul punto, il Parlamento prevede che il candidato ed i suoi subappaltatori si impegnino ad applicare i rispettivi contratti collettivi rappresentativi.

I contratti si intendono rappresentativi quando il loro ambito di applicazione, dal punto di vista sostanziale, è quello di un contratto di categoria, quindi specifico per i servizi di assistenza a terra e sotto il profilo territoriale la loro applicabilità si estenda all'aeroporto in cui opera il prestatore.

2. trasferimento di personale e protezione sociale (Emendamenti 278, 284, 286, 287, 289, 294, 295, 361,)

Il Consiglio prevede la possibilità per gli Stati Membri di adottare le misure necessarie per garantire la tutela dei diritti dei lavoratori e la possibilità di applicare ogni eventuale provvedimento nazionale inteso a tutelare gli interessi dei lavoratori nell'eventualità del trasferimento del personale alle dipendenze dei prestatori.

La formulazione proposta dal Parlamento risulta invece più vincolante nel prevedere che gli Stati Membri garantiscano giuridicamente un adeguato livello di protezione sociale nonché condizioni dignitose di lavoro, anche in caso di subappalto e nel prevedere che gli S.M. in caso di mancata osservanza delle norme previste possano sospendere, revocare o rifiutare l'accreditamento dei prestatori fintantoché non saranno ripristinate norme adeguate. La Commissione è di diverso avviso, per quest'ultimo caso, in quanto ritiene che ciò introdurrebbe restrizioni all'accesso al mercato.

Più in generale, la Commissione lascia la possibilità, a ciascun Stato membro, di decidere il livello di protezione sociale che intende introdurre.

3. innalzamento della soglia minima per la limitazione a 3 prestatori nei grandi aeroporti aventi un traffico annuale pari a 15 milioni di pax o 200 mila tonnellate di merci (emendamenti 271 e 357)

Su questo punto si registra una divergenza di posizioni: il Consiglio accoglie la proposta della Commissione che prevede l'introduzione di limitazioni a tre prestatori di servizio per gli aeroporti aventi un volume di traffico annuale superiore a 5 milioni di passeggeri o 100.000 tonnellate di merci, il Parlamento prevede invece una soglia di 15 milioni di passeggeri o 200 mila tonnellate di merci.

Il Parlamento prevede inoltre che il prestatore selezionato, ai sensi dell'art. 6, deve essere in grado di iniziare le operazioni entro 3 anni dalla data di applicazione del nuovo regolamento, mentre il Consiglio prevede che l'inizio delle attività avvenga entro 18 mesi.

La Commissione è disposta a prendere in considerazione l'aumento della soglia per il terzo fornitore, ma ritiene che 15 milioni di passeggeri sia una soglia troppo alta (emendamento 271).

Inoltre la Commissione è disponibile a discutere circa la diversità dei tempi indicati dal Parlamento e dal Consiglio per l'inizio delle attività. Tuttavia si è mostrata preoccupata in quanto i 36 mesi previsti per l'inizio delle attività dovranno andarsi a sommare con gli ulteriori 36 mesi previsti per l'applicazione del regolamento dal momento in cui verrà pubblicato. Conseguentemente l'emendamento rinvierebbe a dismisura l'applicazione della disposizione in esame, visto che il terzo fornitore dovrebbe iniziare le attività 6 anni dopo la sua adozione.

4. obbligo del riconoscimento di idoneità per svolgere servizi di assistenza a terra (emendamenti 300, 301, 302)

ALL. 2

La Commissione ritiene che, al fine di conseguire l'obiettivo di riduzione sia dei costi amministrativi sia degli ostacoli all'ingresso, un sistema di riconoscimento di idoneità con condizioni armonizzate e reciproco dovrebbe essere obbligatorio.

Il Consiglio prevede la possibilità e non l'obbligo di subordinare lo svolgimento dell'attività all'ottenimento di un riconoscimento da parte di un'autorità competente, quindi attraverso un sistema volontario a discrezione degli Stati membri.

5. separazione legale e contabile (emendamenti 255 e 324)

Sulla questione si registra una convergenza: sia il Parlamento che il Consiglio non hanno accolto la proposta avanzata dalla Commissione di introdurre la separazione giuridica tra l'ente gestore delle infrastrutture e il prestatore di servizi, laddove il gestore delle infrastrutture fornisca esso stesso servizi di *handling*.

Entrambi i testi, sia quello del Consiglio che quello del Parlamento, prevedono invece la separazione contabile: il Consiglio ne prevede l'applicazione per gli aeroporti che abbiano registrato negli ultimi tre anni, un volume di traffico annuale non inferiore a 2 milioni di pax o 50 000 tonnellate di merci, il Parlamento invece aumenta tale soglia a 5 milioni di movimenti passeggeri o 50.000 tonnellate di merci.

La Commissione ritiene che la disposizione dovrebbe valere per tutti gli aeroporti sopra i 2 milioni di passeggeri, in quanto soglia applicabile per l'apertura del mercato. Inoltre ritiene che la separazione contabile sia insufficiente a garantire l'indipendenza dal gestore delle infrastrutture ove fornisca servizi di assistenza a terra.

6. Individuazione di più elevati *standards* qualitativi per i prestatori di servizi di assistenza a terra, in particolare in materia di qualità delle prestazioni (emendamento 332) e formazione del personale (emendamenti 258, 302, 334, 336)

Su questo punto le posizioni assunte dal Parlamento e dal Consiglio risultano in linea con quella della Commissione, tuttavia, il Parlamento risulta molto più esaustivo nel dedicare un intero allegato (1bis) nel quale definisce in dettaglio le **norme minime di qualità** cui debbono conformarsi i prestatori di servizi, tra le quali: prestazioni operative, formazione del personale, adeguatezza delle attrezzature, informazioni e assistenza ai passeggeri, processo decisionale collaborativo, sicurezza, misure di emergenza e adempimento degli obblighi ambientali.

La Commissione è dell'opinione che i dettagli della lista hanno necessità di un'ulteriore approfondimento. Tuttavia, non disponendo delle risorse necessarie per elaborare queste informazioni avrebbe intenzione di avvalersi di esperti del settore.

Per quanto riguarda la **formazione**, per il Consiglio è sufficiente che i prestatori garantiscano che tutti gli addetti alla fornitura di servizi di assistenza a terra siano sufficientemente formati per svolgere le mansioni loro assegnate, in particolare quando assumono un nuovo incarico; il testo proposto dal Parlamento è molto più stringente, prescrive che i prestatori prendano regolarmente parte a una formazione professionale e continua, armonizzata a livello europeo, per consentire loro di svolgere le mansioni assegnate, al fine di prevenire incidenti e lesioni.

ALL. 2

Inoltre, il Parlamento prevede che sia un'istituzione o un organo competente dell'Unione che agisce in collaborazione con le autorità competenti degli SM, gli operatori aeroportuali e le parti sociali, a fissare norme minime vincolanti e ambiziose per garantire la massima qualità dell'istruzione e della formazione dei dipendenti nell'ambito dell'assistenza a terra. I contenuti specifici della formazione devono quindi essere armonizzati a livello europeo, disciplinati e monitorati dalle competenti autorità degli SM.

La Commissione concorda nel rafforzamento delle disposizioni relative alla formazione per gli aspetti riguardanti la sicurezza, considerato che attualmente l'Agenzia europea della sicurezza aerea (EASA) non disciplina tali aspetti in relazione ai servizi di assistenza a terra.

Protocollo del 29/04/2014

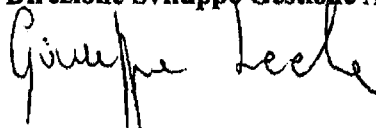
0044224/DG

Aeroporto di Roma Fiumicino
Limitazione del mercato dei servizi a terra - richiesta della Società AdR
Relazione istruttoria

Direzione Operatività Aeroporti



Direzione Sviluppo Gestione Aeroporti



Indice

Premessa

Documentazione di riferimento

Quadro normativo e procedure



Attività istruttoria

Contenuti dello studio AdR – sintesi degli aspetti tecnico operativi

- Caratterizzazioni attuali
 - Quote di mercato*
 - Mezzi ed attrezzature*
 - Simulazione*
 - Aree di sosta - domanda/offerta - distribuzione*
 - Grado di utilizzo mezzi*
- Safety assessment
 - Hazard identification*
 - Risk assessment*
 - Misure di mitigazione*
- Proposte AdR

Esito istruttorio

- Riepilogo delle valutazioni tecnico-operative e di rispondenza normativa
- Conclusioni

29.04.2014



Premessa

Le operazioni di handling sull'aeroporto di Roma Fiumicino vengono attualmente svolte da sei società qualificabili, in relazione alle attività assolate in rampa per l'aeromobile, passeggero, merci e posta come "full handler".

Il contesto operativo dell'apron, in cui queste si svolgono, è di estrema sensibilità in quanto a livelli di sicurezza e resa del servizio a causa di fenomeni di congestione, già riscontrati nel 2011; proprio su questi aspetti la Società AdR, cui compete il coordinamento dei soggetti prestatori dei servizi e delle relative attività, ha svolto un'approfondita analisi prima di rilevazione e poi di verifica funzionale – operativa sullo scalo onde cogliere l'impatto che la progressiva liberalizzazione del mercato dei servizi di assistenza a terra ha comportato sia sulla sicurezza delle operazioni in air side che sui livelli di servizio. Ciò al fine di supportare l'istanza all'ENAC ex art. 4 e 5 del D. Lgs. 18/99 ai fini della limitazione sullo scalo dei prestatori di servizi di assistenza a terra.

Attori

ENAC – Direzione Centrale Coordinamento Aeroporti, Direzione Sviluppo Gestione Aeroporti, Direzioni Operatività Aeroporti

SOCIETÀ AEROPORTI DI ROMA

Documentazione di riferimento

Istanza AdR 24 giugno 2011 + Allegati

Istanza AdR n.000786 del 18/02/2014 con allegati:

- studio AdR analisi funzionale operativa sullo scalo di Roma Fiumicino
- censimento dei mezzi
- planimetria aree di sosta handlers
- diagramma operatività del peak day
- diagramma delle operazioni degli handler nel giorno di picco
- sviluppo dell'air side aree di parcheggio mezzi e cantierizzazioni
- report fotografico

Nota integrativa AdR n.A001888 del 25/03/2014

Quadro normativo e procedure

- Direttiva Comunitaria n. 96/67/CE, "accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità";
- Codice della Navigazione artt. 705 e 706;
- D.Lgs. 13 gennaio 1999 n. 18, "Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra" ;

- Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti – ENAC Ed. 2 Em. 8 del 21 dicembre 2011;
- Circolare ENAC APT 19 del 26 ottobre 2005, "Regolamento di Scalo per gli aeroporti";
- Regolamento ENAC del 23 aprile 2012" – ed. n. V - "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra;
- Circolare APT-02B del 22 novembre 2013, Certificazione e Sorveglianza dei Prestatori di Servizi aeroportuali di assistenza a terra;
- Circolare ENAC APT 12 del 2 maggio 2002, "Qualità dei servizi nel trasporto aereo: le Carte dei Servizi standard per gestori aeroportuali e vettori";
- ICAO Doc. 9137 Airport Service Manual – Part 8 Airport Operational Services;
- IATA Airport Handling Manual;
- Procedura Operativa ENAC – AGA-07 del 14 settembre 2007 "Modalità operative di applicazione della Circolare APT-02A";

Attività Istruttoria

La Società AdR, facendo seguito all'istanza ex art. 4 e 5 del D. Lgs. 18/99 presentata nel 2011, ha richiesto ad ENAC di attivare un approfondimento congiunto sul tema, viste le ulteriori criticità emerse dal 2011.

In particolare l'attività di confronto e studio ha avuto inizio nel luglio 2013, con degli incontri tra le strutture ENAC interessate ed i responsabili della Società AdR, accompagnata anche dai propri consulenti, secondo il calendario riassunto a seguire.

- 08 luglio 2013 incontro management AdR/ENAC presso sede centrale ENAC;
- 23 luglio 2013 incontro GdL AdR/ENAC presso sede centrale ENAC;
- 24 luglio 2013 lettera del D.G. Enac con indicazione di non accogliere nuove richieste di certificazione di prestatori handling sull'aeroporto di Fiumicino;
- 02 agosto 2013 incontro GdL AdR/ENAC presso sede centrale ENAC;
- 30 settembre 2013 condivisione del programma di lavoro;
- 18 novembre 2013 condivisione dei primi risultati della simulazione e sopralluogo in Apron;
- 13 gennaio 2014 condivisione del risk assessment;
- 16 gennaio 2014 recepimento delle modifiche richieste ed approfondimento di temi specifici;
- 20 gennaio 2014 presentazione al DG ENAC dei risultati finali da parte del management AdR .

Nel primo incontro del Gruppo di lavoro (23/07/2013) fu elaborato un programma di attività richiamando l'opportunità di aggiornare i dati a base dello studio presentato da AdR nel 2011, con un'analisi tecnica di verifica operativo-funzionale (ovvero un'analisi del traffico veicolare dettagliata) in grado di evidenziare le criticità ed i nodi nei flussi di tutti i mezzi operanti in aeroporto. In tale sede si è convenuto che lo strumento più idoneo a fornire detti risultati fosse un modello di simulazione dinamica del traffico veicolare, da costruirsi con l'uso di software mirato.

Il modello in questione avrebbe dovuto consentire la valutazione/misurazione di tutti i parametri e le variabili fortemente connessi ai livelli di servizio ed anche alla safety della movimentazione dei veicoli (velocità dei mezzi, ostacoli per soste dei mezzi, aree di cantiere ecc.); ai fini della configurazione del modello di simulazione fu proposto di effettuare una rilevazione/monitoraggio da svolgere nel periodo di traffico più intenso che propiziamente veniva a cadere nel mese di agosto e quindi proprio prossimo alla riunione di avvio dello studio.

Tramite il modello di simulazione, riferito allo stato attuale in un giorno significativo preso a riferimento, sarebbe stata verificata la corrispondenza delle criticità rilevate nei dati del monitoraggio con quelle desumibili dai valori associati ai parametri che il modello di simulazione consente di misurare. Ciò al fine di poter variare, all'interno del modello di simulazione, gli input significativi quali il numero dei veicoli circolanti, il layout dell'air-side in relazione a configurazioni diverse per interventi infrastrutturali futuri, valutando quindi i relativi effetti su parametri identificati che qualificano la capacità e la funzionalità operativa dell'air side.

Nello studio AdR ha sviluppato un'analisi di safety, elaborata secondo le proprie procedure di risk management, basata sulla valutazione statistica e di dettaglio dei dati inerenti agli eventi occorsi (raccolti dal Reporting System di AdR dal 2008) nonché sulle risultanze della anzidetta simulazione e del monitoraggio. L'analisi si conclude con una proposta di misure di mitigazione dei rischi (valutati "tollerabili" in sede di risk assessment).

A seguire vengono riassunte le attività istruttorie effettuate dalle Direzioni Operatività Aeroporti e Sviluppo Gestione Aeroporti, sulla base dei citati riferimenti documentali.

Contenuti dello studio AdR – sintesi degli aspetti tecnico operativi

Facendo riferimento allo studio prodotto dalla AdR vengono riportate, in forma essenziale, le risultanze delle analisi svolte secondo la struttura tematica concordata nella fase propedeutica all'avvio del lavoro.

- **Caratterizzazioni attuali**

Le sei società full-handler che operano sull'aeroporto di Roma Fiumicino sono:

- Alitalia (AZ) sia auto produttore che prestatore a terzi
- ALI Trasporti Aerei ATA (ATA)
- Aviapartner Handling (APH)
- Aviation Services (ASE)

- Consulta (CNS)
- Groundcare (GC), nata dalla fusione di Flightcare e Globeground, avvenuta nel 2013,

e forniscono i seguenti servizi di handling, come da certificazioni ENAC.

GROUNDHANDLING SERVICES BY "FULL HANDLER"

FULL HANDLER		Attività Allegato A D.Lgs. 18/99										
NAME	CODE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Ali Trasporti Aerei A.T.A.	ATA	x	x	x		x	x			x	x	x
Alitalia	AZ	x	x	x	C	x	x		x		x	
Aviapartner Handling	APH	x	x	x	T	x	x			x	x	x
Aviation Services	ASE	x	x	x		x	x					
Consulta	CNS	x	x	x		x	x				x	x
Groundcare	GCI	x	x	x	C	x	x			x	x	x

I servizi che tutte queste società hanno in comune sono i seguenti:

- Assistenza amministrativa a terra e supervisione cat 1
- Handling per passeggeri cat 2
- Handling bagagli cat 3
- Assistenza alle operazioni in pista cat 5
- Pulizia e servizi all'aeromobile cat 6

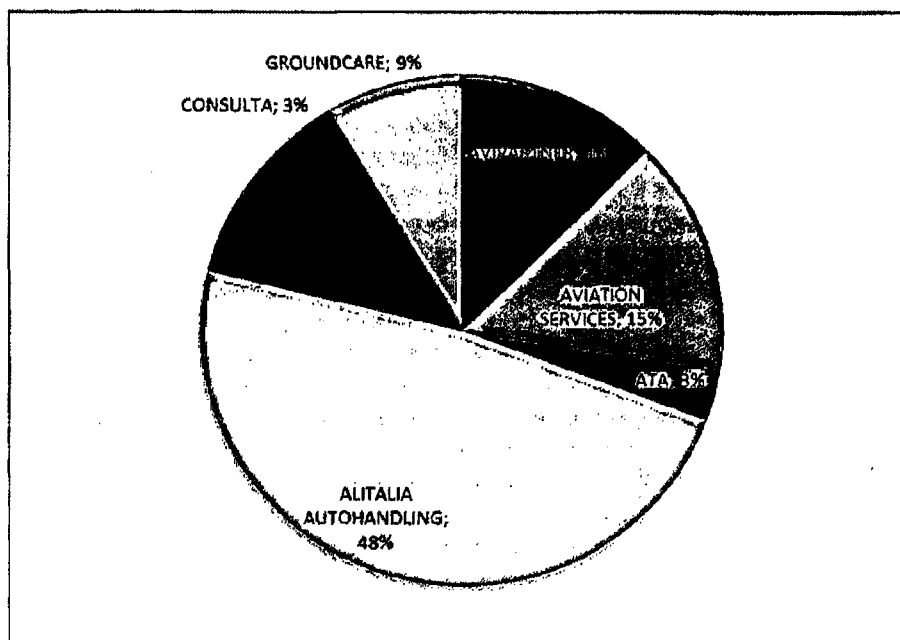
Il numero delle Società è incrementato negli ultimi 5-6 anni passando da tre a sei.

A fronte del raddoppio degli operatori, il gestore AdR ha attuato degli adeguamenti minimali negli spazi, compatibilmente con le consistenze e configurazioni infrastrutturali esistenti.

Quote di mercato

Le quote di mercato tra i sei vedono quattro "full handler" principali per numero di operazioni svolte, che sono Alitalia, Aviapartner, Groundcare e Aviation Services e due più piccoli (inferiori al 5% della quota di mercato), che sono Consulta e ATA Ali Trasporti Aerei come dal grafico seguente.

QUOTE DI MERCATO PER NUMERO DI OPERAZIONI (2013)

Mezzi ed attrezzature

In termini di consistenza i mezzi ed attrezzature, autorizzati ad accedere e circolare nelle aree sterili dell'aeroporto di Fiumicino (sulla base del censimento più recente alla data di settembre 2013), sono pari a 6.685 unità, comprendendo tutti i mezzi dotati di permesso (ad esclusione dei V.V.F.).

A complemento di questo dato è stata indagata anche la vetustà dei mezzi limitatamente a 3.923 unità sui 6.685 complessivi, in quanto non tutti gli operatori proprietari sono stati esaurienti nel rispondere, ed è emerso il quadro seguente

Fascia di Età [anni]	Mezzi [n]	Mezzi %
0-4	1404	35,79 %
5-9	1566	39,92 %
10-14	742	18,91 %
15-19	119	3,03 %
20-40	92	2,35 %
	3923	100,00 %

Aree di sosta per i mezzi domanda / offerta - distribuzione

È stata condotta una rilevazione delle aree di sosta disponibili (a configurazione attuale) per i mezzi, stimando l'ipotetico fabbisogno sia in forma puntuale per singolo handler, che aggregata.

Analizzando le risultanze, emerge una sostanziale saturazione delle aree di sosta con un disponibilità globale di 74.270 mq ed un fabbisogno di 75.077 mq (deficit di mq -807).

Anche le aree assegnate ai singoli handler non risultano allineate con le loro reali necessità; il caso più eclatante è quello di Alitalia con circa 18.600 mq di differenza tra domanda e offerta.

Oltre al confronto tra domanda e offerta è stata anche esaminata la localizzazione delle aree in rapporto ai movimenti nei singoli quadranti; dall'analisi emerge che l'utilizzo dei quadranti non è proporzionato alla dotazione delle aree di sosta. In particolare:

- molte aree di sosta sono concentrate nei quadranti 100 ed 800, circa il 40%, con circa il 10% dei movimenti;
- i quadranti 300, 400 e 500 concentrano circa il 50% dei movimenti con una disponibilità di circa il 15% di aree di sosta, emblematico è il caso del quadrante 400 con il 16% di movimenti ed il 2% di area per la sosta.

I dati evidenziano che oltre alla saturazione delle aree di sosta nel loro complesso, vi è pure un'inadeguata distribuzione tra quelle aree serventi (sosta mezzi) rispetto a quelle servite (per lo stazionamento aeromobili).

Simulazione

Prescindendo, per brevità, dalla descrizione del software di micro simulazione di traffico utilizzato per la costruzione del modello, che pure è stato oggetto di approfondimento nel corso del procedimento istruttorio, si dà evidenza delle risultanze che consentono di avere le informazioni sui seguenti dati specifici.

- a. Traffico complessivo dei veicoli nelle vie di servizio durante l'intero giorno.
- b. Traffico dei veicoli di handling all'incrocio con le vie di rullaggio di aeromobili.
- c. Tempo necessario per prestare assistenza agli aeromobili.
- d. Numero minimo di mezzi necessari per prestare assistenza agli aeromobili.
- e. Parametri relativi al comportamento dinamico dei veicoli sulla viabilità di servizio che consentono di individuare i punti della rete viaria che presentano criticità come riportati su:
 - Cartine di distribuzione del flusso veicoli all'ora.
 - Cartine di distribuzione della densità media.
 - Mappe di longitudine massima di code di veicoli nella viabilità di servizio.

- Mappe che indicano i tempi di sosta in relazione ai tempi totali di viaggio.

Per la preparazione del quadro di simulazione è stata indispensabile l'analisi del traffico di aeroporto per cogliere il periodo di maggiore intensità all'interno del quale individuare il giorno rappresentativo sia per la media delle operazioni, che per i picchi massimi, risultando il 27 agosto 2012 quello con tali caratteristiche e con un buon equilibrio nel rapporto delle operazioni in arrivo e partenza (giorno saturo).

Nell'ambito di questo è stata valutata la relazione di servizio tra vettori aerei ed handler analizzando le piazzole assegnate agli aeromobili, il tipo di volo, la categoria di macchina ed i mezzi necessari per l'assistenza. Ne è scaturito il quadro delle aree in uso ai diversi vettori con i relativi handlers, nonché le condizioni di servizio che costituiscono il riferimento per lo sviluppo dei flussi e densità di traffico, a cui è stata associata un'analisi del rapporto tra aree serventi e servite in air-side di cui a seguire.

Grado di utilizzo dei mezzi

Con la simulazione effettuata è stato possibile valutare l'adeguatezza ed il grado di utilizzo dei mezzi con cui vengono espletati i servizi di handling dai "full handler" operanti, prescindendo dalle eccedenze (in termini di mezzi) presenti per finalità manutentive; poiché l'analisi corrisponde ad un giorno di punta per il traffico aeroportuale, nei giorni di bassa si andrebbero a riscontrare risultati di utilizzo ancora inferiori.

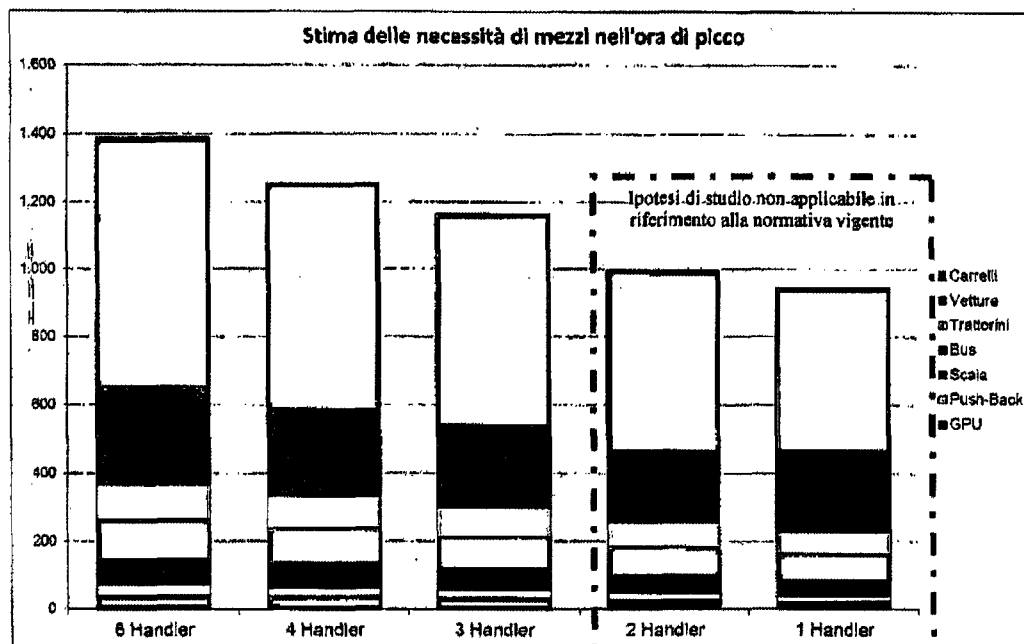
Le risultanze sono riassumibili come di seguito.

- Il grado di utilizzo dei push-back, autobus e scale è intenso, specialmente nei momenti di picco del giorno in esame. Questo aspetto è di rilievo specialmente nel caso del "full handler" Consulta e Ali Trasporti Aerei, che raggiungono un livello di utilizzo di questi mezzi pari al 100%. Ciò sta ad indicare che essi sono al limite di saturazione delle proprie capacità potenziali di assistenza solo durante periodi brevi, risultando poi inutilizzati per la maggior parte del tempo.
- I trattori e i carrelli bagagli di tutte le società sono sottoutilizzati in ogni momento nel giorno selezionato, il che significa che tutti gli handler hanno un eccesso di questo tipo di mezzi rispetto alle necessità rilevate.
- Le attrezzature GPU presentano un grado di utilizzo del 60-70%, che si considera adeguato per sostenere la domanda del giorno di picco e di eventuali momenti di maggiore saturazione rispetto al giorno preso in esame.

In generale si riscontrano grandi differenze di utilizzo di mezzi e infrastrutture tra le diverse Società di handling.

Alla luce di quanto sopra e su richiesta di ENAC, è stata sviluppata una serie di simulazioni inserendo nel modello, di volta in volta, un minor numero di Handler.

Nello Studio è stato riportato il grafico di sintesi, a seguire, relativo alla stima delle necessità dei mezzi nell'ora di picco (grado di utilizzo dei veicoli) nel caso di 6, 4, 3 e, solo ai fini dell'analisi della "tendenza", 2 e 1 handler.



Ne risulta che una diversa suddivisione delle quote di mercato permetterebbe di fornire un servizio più efficiente con meno fabbisogno di mezzi.

Dal modello di simulazione, applicato al giorno di riferimento selezionato (27 agosto 2012), è emerso che alcune società di handling hanno lunghi periodi di non utilizzo dei propri mezzi mentre raggiungono rapidamente la saturazione nei momenti di picco, altre società di handling hanno anch'esse periodi di non utilizzo dei mezzi ma riescono a soddisfare ampiamente le necessità dell'ora di picco.

Nelle diverse ipotesi di riduzione degli handler, si presume che le quote di mercato di quello più piccolo vengano ripartite uniformemente tra quelli restanti e di conseguenza il parco mezzi venga dimensionato per soddisfare il fabbisogno minimo del giorno di picco; si ottiene conseguentemente una riduzione dei mezzi verificandone poi l'adeguatezza ai fini operativi. Nell'analisi sono state utilizzate le quote di mercato attuali, la loro eventuale variazione comporterebbe la necessità di una nuova verifica.

In conclusione con un numero inferiore di handler e di mezzi, vi è un tendenziale miglioramento dell'efficienza riducendo la percentuale di tempo in cui non vengono utilizzati, oltre alla possibilità di una diversa distribuzione degli spazi assegnati.

- **Safety - assessment**

Il Safety Assessment sviluppato da AdR, nello studio in esame, ai fini della gestione dei rischi, è articolato secondo i passaggi logici dell'analisi dei dati, dell'hazard identification e analysis, dell'individuazione e valutazione dei rischi - ovvero del risk assessment propriamente detto - ed infine della proposta di misure di mitigazione di ciascun rischio valutato.

Analisi dei dati

L'analisi dei dati è piuttosto complessa in quanto si basa sostanzialmente su quattro fonti: l'analisi statistica delle registrazioni video acquisite durante il monitoraggio di fine agosto 2013; lo studio statistico delle risultanze del modello di simulazione; l'analisi teorica del piazzale e lo studio statistico degli eventi con danni registrati dal Reporting System di AdR dal 2008.

Dall'analisi statistica dei video sono state desunte, quantificate e qualificate le violazioni più comuni alle regole di circolazione in apron, con particolare riferimento agli incroci più critici tra viabilità di servizio e tra quest'ultima e le taxiway (in testa ai Moli A e B). Dalle simulazioni del modello costruito sulla base del layout infrastrutturale, dei mezzi in circolazione (sia in termini di consistenza che di tipologia), delle modalità di circolazione e dei percorsi, sono state ottenute delle risultanze, dettagliabili per fasce orarie, sia di natura statistica che empirica.

- a. Risultati empirici.
 - o Conclusioni a partire dall'osservazione delle animazioni in versione 2D e 3D generate dal programma di simulazione.
- b. Risultati statistici.
 - o Flussi veicolari (veicoli all'ora) nella viabilità di servizio.
 - o Lunghezza delle code di traffico nella viabilità di servizio.
 - o Densità media dei veicoli (veicoli per kilometro) nella viabilità di servizio.
 - o Veicoli situati simultaneamente in uno stand.
 - o Distanza percorsa dai veicoli nella viabilità di servizio dell'aeroporto.
 - o Tempi di spostamento complessivi dei veicoli.

Il software di simulazione applicato consente di creare anche delle mappe su cui identificare e differenziare i tratti di viabilità in base ai valori, misurati ad es. nelle ore di punta, dei flussi, della densità, della lunghezza delle code, etc.

I risultati statistici ottenuti rappresentano in parte gli indici/parametri che a seguire sono stati utilizzati per il Risk Assessment; inoltre tutti i risultati sono coerenti con lo scenario delle attuali difficoltà riscontrate e ne consentono un esame critico.

Più in dettaglio, l'individuazione puntuale e la descrizione/caratterizzazione delle zone di air side soggette ai fenomeni di congestione dovuta al traffico, ben evidenziate anche sulle mappe create dal software di simulazione, è stata ottenuta

mediante l'analisi teorica del piazzale, suffragata dagli esiti delle simulazioni effettuate con il modello.

Nell'analisi sono stati presi in esame, in particolare, i flussi dei veicoli e quelli degli aeromobili, le intersezioni più importanti e/o le zone di cantiere, i punti di attrazione/generazione traffico.

Gli stands sono stati valutati in base al numero di operazioni giornaliere che ospitano, risultando che la maggiore concentrazione di veicoli ed aeromobili è sugli stands 500 ed in misura inferiore sui 400 e 600; i parcheggi per la sosta dei veicoli (aree serventi) sono confermati essere zone ad elevata polarizzazione di flussi veicolari.

I risultati del modello di simulazione confermano la predetta focalizzazione dei punti di congestione per elevato traffico e consentono di individuare le situazioni più critiche tra quelle di incrocio veicoli/aeromobili e veicoli/veicoli, tra i punti sensibili in air side (banchine bagagli, punti di trasferimento pax), nell'ambito della viabilità di accesso alle aree di sosta mezzi, agli uffici degli handler ecc..

Lo studio statistico degli eventi occorsi, tra quelli con danno (in numero complessivo di 991 e relativi alle diverse tipologie/categorie) ha preso in esame, in particolare, gli eventi della categoria RAMP che, comunque, sono in numero prevalente rispetto a quelli delle altre categorie (688 su 991 e quasi tutti ascrivibili ai full handler).

L'analisi considera anche le sottocategorie della RAMP censite e occorse e fornisce un'elaborazione dei dati con riferimento alla gravità/severità delle conseguenze, alle cause primarie che li hanno generati ed al luogo di accadimento. Le conclusioni dell'analisi sono di seguito sintetizzate:

- le operazioni di handling hanno un'influenza importante sulla safety complessiva dell'Aeroporto in quanto il 69% degli eventi totali appartiene alla categoria RAMP;
- in generale è stata rilevata una riduzione graduale degli eventi di RAMP dal 2008, ad eccezione del 2010, quando nuovi handler hanno iniziato a prestare servizio in aeroporto;
- in termini assoluti il numero complessivo di eventi con danni notificati nel periodo oggetto dell'analisi (2008-agosto 2013) è maggiore per i full handler che registrano maggior volume di servizio;
- negli eventi le tipologie di interazione sono tra veicoli handling/ veicoli handling, tra veicoli handling/aeromobili e tra veicoli handling/ infrastrutture aeroportuali;
- il comportamento dei full handler è la causa primaria e secondaria nelle maggior parte degli eventi in Rampa;
- altri fattori che contribuiscono agli eventi dannosi sono: il malfunzionamento dei mezzi / attrezzature, il mancato rispetto delle regole del traffico e l'eccessiva velocità.
- esiste una tendenza generalizzata al fatto che i full-handler che vantano il maggior volume in termini di servizio presentino la percentuale minore di eventi con danno.

Le Ground Collision non sono state considerate nell'analisi per la scarsa significatività del numero di eventi.

Hazard Identification

Ai fini dell'identificazione degli hazard, oltre all'analisi dei dati di cui sopra, sono stati esaminati nel dettaglio i 6 inconvenienti gravi occorsi dal 2008 in apron nonché gli esiti di audit/sondaggi svolti da ADR durante le operazioni di turnaround e degli studi effettuati da ADR nel 2011 e da INECO-ONEWORKS nel 2013.

Sono stati identificati n. 7 hazard che peraltro presentano anche delle reciproche interazioni; per ciascuno di essi è stato dettagliato l'ambito di riferimento e le corrispondenti cause e gli effetti, ovvero le conseguenze dell'hazard, i rischi da valutare in termini di probabilità e severità con l'ausilio della matrice di tollerabilità del rischio. Segue l'elenco degli hazard, ciascuno dei quali preceduto dalla descrizione dell'ambito di appartenenza:

1. Flusso dei mezzi - Interazione tra mezzi/attrezzature degli handler durante le operazioni di piazzale;
2. Turnaround aeromobili - Non compliance / violazione delle regole e delle procedure standard (intenzionalità);
3. Turnaround aeromobili - Errore umano durante il turnaround (non intenzionale: mancanza di conoscenza e familiarità);
4. Turnaround aeromobili - Mal funzionamento dei mezzi e delle attrezzature;
5. Turnaround aeromobili - Condizioni fisiche inappropriate;
6. Airport - Inappropriate condizioni delle infrastrutture aeroportuali;
7. Airport - Utilizzo e layout delle aree di parcheggio (stoccaggio e operazioni).

Risk Assessment

Per ciascun hazard, previa identificazione del "peggior effetto credibile", sono stati assegnati severità e probabilità sulla base dell'analisi dei dati effettuata ed infine valutati i rischi associati mediante le corrispondenti matrici di tollerabilità.

Tutti i rischi valutati ricadono in "zona gialla", ovvero risultano accettabili previa adozione di adeguate misure di controllo e mitigazione, nel breve termine, al fine di ridurre in modo ragionevole il livello di rischio portandolo ad accettabile.

Misure di mitigazione

Con il risk assessment sono stati misurati i rischi connessi all'attività degli handler qualificandoli come "tollerabili", pertanto con la necessità di ridurre la portata al fine aumentare il margine di sicurezza operativa, attraverso l'adozione di misure di mitigazione applicabili dai diversi attori coinvolti ovvero l'ENAC, gli Handler ed il Gestore aeroportuale.

Le misure di mitigazione proposte dalla AdR sono di seguito riassunte.

ENAC

1. La limitazione degli handler (e conseguentemente dei mezzi ed attrezzature) è la misura più immediata e che ha un impatto diretto sulla riduzione del livello di rischio connesso a tutti gli hazard identificati e se ciò vale nella condizione attuale; in un'ottica futura dovrebbero essere applicati dei filtri di

limitazione selettiva all'accesso per i nuovi handler conformemente alla normativa in vigore.

2. Imposizione agli handler di adottare un safety management system interfacciabile con quello del gestore (questa misura non risulta applicabile nel quadro regolamentare attuale).
3. Applicazione di misure sanzionatorie per le violazioni e/o inottemperanze fornendo supporto al Gestore nell'applicazione di misure interdittive previste dal Regolamento di Scalo.

Handler

4. Miglioramento della formazione del proprio personale, nonché la manutenzione dei mezzi ed attrezzature introducendo anche dei meccanismi di controllo e supervisione interna: ciò attraverso l'adozione di un SMS e di un sistema di Audit.

Gestore

5. Rafforzamento del presidio sulla manutenzione delle infrastrutture aeroportuali in grado di influire sulle attività degli handler in apron, nonché lo studio di soluzioni operative per un miglior utilizzo dello spazio a disposizione.
6. Azione di promozione permanente attraverso campagne di sensibilizzazione sulla safety che coinvolgono maggiormente il personale degli handler.

Nelle conclusioni dello studio viene ribadita, da AdR, la prevalente efficacia, quale misura di mitigazione dei rischi, della riduzione degli handler con la corrispondente riduzione dei mezzi ed attrezzature di servizio e la minore esigenza di spazi ed, in generale, una forte attenuazione del livello di saturazione dei medesimi.

Ne deriva anche un miglioramento delle capacità organizzative, in termini di ottimizzazione delle risorse e di formazione degli addetti, con una ricaduta anche sui livelli di efficienza che sono oggi influenzati da una competitività non più commisurata alla mera condizione di sana concorrenza.

ESITO ISTRUTTORIO

- ***Riepilogo delle valutazioni tecnico-operative e di rispondenza normativa***

Come detto lo studio a cura di AdR è, nella sua struttura tematica e nello sviluppo delle singole fasi, frutto di un'attività condivisa all'interno del gruppo di lavoro ENAC - AdR.

La documentazione, formalmente trasmessa ad ENAC da AdR, costituisce la sintesi ottimizzata di una ben più cospicua raccolta documentale derivante dalle attività di monitoraggio, di analisi dei dati (anche storici) e di simulazione svolte.

Le criticità evidenziate hanno indotto il Direttore Generale a disporre, con nota prot. 88646 del 24 luglio 2013 di non accogliere eventuali richieste per ulteriori

certificazioni, al fine di evitare fenomeni di congestione, soprattutto in occasione di picchi operativi. Tutto ciò in attesa dell'esito della verifica funzionale-operativa disposta sullo scalo e in considerazione del fatto che già il precedente studio prodotto da A.d.R. S.p.A. evidenziava una saturazione degli spazi disponibili. Il complesso delle risultanze dello studio che sono ritenute condivisibili e perciò assumibili a fondamento di una limitazione degli handler sull'aeroporto di Fiumicino, viene riassunto a seguire, nell'ambito delle conclusioni dell'istruttoria effettuata dalle Direzioni Operatività Aeroporti e Sviluppo Gestioni Aeroporti.

Valutazioni tecnico-operative

1. La richiesta di AdR è di limitare a n. 3 prestatori e n. 2 utenti in auto produzione relativamente ai servizi di: assistenza bagagli; assistenza merci e posta; assistenza operazioni in pista ad eccezione della sottocategoria 5.7 (trasporto, caricamento sull'aereo dei cibi e delle bevande e relativo scaricamento).
2. Un benchmark con altri scali europei aventi traffico maggiore e/o comparabile a quello di Fiumicino vede la seguente dotazione

	FCO	CDG	MAD	FRA	MUC
pax	36.980.911	61.611.014	45.195.014	57.527.251	38.362.432
movimenti	309.719	497.763	373.192	482.248	398.039
cargo	143.244	2.151.000	359.360	1986.534	272.203
full handler	6	4	3	2	3

da cui si evince un elevato numero di handler su FCO.

3. Allo stato attuale sussiste una condizione di saturazione degli spazi a disposizione degli operatori con un deficit tra domanda ed offerta riscontrabile sia a livello complessivo per circa 800 mq., sia per singolo operatore con uno squilibrio (in termini di deficit) che vede penalizzati i prestatori che hanno le maggiori quote di mercato.
4. L'impianto planimetrico-distributivo dell'air-side evidenzia una ulteriore disfunzione, che amplifica la saturazione di cui al precedente punto 3, dovuta all'inadeguata distribuzione tra le aree serventi (sosta mezzi) rispetto a quelle servite (stazionamento aeromobili), in rapporto ai movimenti nei singoli quadranti.

In particolare l'utilizzo dei quadranti non è proporzionato alla dotazione delle aree di sosta.

Molte aree di sosta sono concentrate nei quadranti 100 ed 800, circa il 40%, con circa il 10% dei movimenti; mentre i quadranti 300, 400 e 500 concentrano circa il 50% dei movimenti con una disponibilità di circa il 15% di aree di sosta, emblematico è il caso del quadrante 400 con il 18% di movimenti ed il 2% di area per la sosta.

5. Dal censimento di tutte le autorizzazioni alla circolazione in air side è emerso che il numero di mezzi ed attrezzature che vi possono accedere è di 6.685 unità. Inoltre l'analisi del grado di utilizzo dei mezzi in dotazione agli handlers ha evidenziato un sottoutilizzo specialmente per i trattori ed i carrelli bagagli; mentre per le GPU il grado di utilizzo è del 60-70%. Anche il dato di vetustà dei mezzi, su un campione di 3.923 unità, ha evidenziato che il 40% circa ha un'età tra i 5 ed i 9 anni ed un 24% circa ha un grado di vetustà ancora maggiore.
6. Sul tema più delicato della safety, l'analisi specifica ha portato alla individuazione degli Hazard connessi all'attività degli handler sulla base di un complesso di dati di origine statistica su oltre 900 occorrenze registrate dal 2008; di conseguenza è stato misurato il livello di rischio associato ai peggiori effetti di ciascun hazard assegnando probabilità e gravità/severità nella relativa matrice di tollerabilità del rischio. Ne è scaturita la qualificazione degli stessi nell'area di "tollerabilità", con l'esigenza di ridurne la portata per aumentare il margine di sicurezza operativa, attraverso l'adozione di misure di mitigazione da parte dei diversi attori coinvolti ovvero l'ENAC, gli Handler ed il Gestore aeroportuale.
7. Nel contesto in esame intervengono fattori di decadimento qualitativo dei servizi e diseconomie, in quanto i fornitori dei servizi operano in un ambiente alterato per la forte competizione sulle tariffe orientate al ribasso, e quindi in un ambito che non risulta più di sana concorrenza poiché i soggetti meno virtuosi (ad es. nel corrispondere ad AdR gli oneri per i servizi centralizzati, o che fanno uso di mezzi più vetusti, oppure fanno uso di contratti a termine per le maestranze) sono certamente più avvantaggiati rispetto a quelli "virtuosi" avendo minori oneri da sopportare.

Valutazioni di ordine normativo

In via preliminare va evidenziato come il mercato dell'handling risulti caratterizzato, nel nostro Paese, da una notevole parcellizzazione, a differenza degli altri Paesi Europei dove operano pochi handlers di dimensioni medio-grandi.

Con specifico riferimento allo scalo di Fiumicino, dall'analisi effettuata emerge che gli operatori certificati, alla data del 23 marzo 2014 (cfr. sito istituzionale ENAC), sono in tutto 51, di cui 6 sono full handler, mentre la maggior parte dei soggetti certificati svolge attività inerenti solo ad alcuni segmenti previsti dall'allegato A) del d.lgs. 18/99.

Peraltro, le certificazioni dei full handler sullo scalo romano verranno, a breve, sottoposte a verifiche per l'eventuale rinnovo, considerato che le scadenze delle certificazioni stesse sono tutte concentrate nell'arco temporale 1 giugno 2014 - 29 gennaio 2015. L'attività verrà seguita da un apposito Nucleo Centrale *Handling*, recentemente istituito, il quale dovrà favorire l'omogeneità degli accertamenti istruttori sia per il rilascio che per il rinnovo delle certificazioni di idoneità.

Dal monitoraggio condotto dalla struttura centrale ENAC preposta su tutti i full handler emerge un dato comune di un certo rilievo che riguarda i sei full handler

presenti sullo scalo di Fiumicino: le gravi perdite economiche sostenute nell'ultimo triennio. In particolare, Groundcare risulta aver presentato, già da alcuni mesi, al competente Tribunale fallimentare il ricorso per l'ottenimento del concordato preventivo e persistono forti tensioni per il destino dei rispettivi lavoratori.

Altre Società, quali Aviapartner e Consulta hanno rischiato, nel recente passato, la sospensione della certificazione di idoneità a causa di gravi carenze tecnico-organizzative, poi risolte.

La profonda crisi del settore ha indotto l'Enac ad istituire un tavolo di confronto per dibattere sui servizi aeroportuali, proprio per evitare possibili esplosioni di problematiche a danno della continuità del servizio di trasporto aereo e con l'intento di individuare soluzioni adeguate per limitare il numero delle società operanti negli aeroporti sopra soglia, al fine di ottenere un significativo miglioramento della qualità dei servizi nell'interesse dei passeggeri.

Nel caso in esame, l'esempio da seguire potrebbe essere quello di altri Paesi europei, quali ad esempio Madrid e Monaco che presentano similitudini con l'aeroporto di Fiumicino per numero di passeggeri. Su ciascuno dei due aeroporti citati operano 3 full handler individuati con procedura di selezione, per un periodo di 7 anni, come del resto previsto dalla Direttiva Europea 96/67. Ciò consente agli operatori di effettuare investimenti nel tempo con la dovuta certezza della titolarità del servizio, creando così il presupposto per una efficiente organizzazione sia di mezzi sia di personale.

• **Conclusioni**

L'istruttoria compiuta e le relative risultanze, in termini di valutazioni di ordine tecnico, normativo e fattuale sono state appena riepilogate e portano a ritenere condivisibile la richiesta per l'aeroporto di Fiumicino di ridurre a 3 prestatori e 2 utenti in auto produzione i soggetti che svolgono le attività di assistenza a terra.

Il fondamento della richiesta è ben dimostrato sia per le attuali condizioni di saturazione degli spazi a disposizione per i prestatori di servizi di handling, sia per il particolare impianto del layout air-side dell'aeroporto di Fiumicino che incide ulteriormente sulle condizioni di saturazione, sia per il rilevante numero di mezzi autorizzati ed utilizzati per le diverse attività aeroportuali.

Tutto ciò influisce sulla Safety aeroportuale dando luogo ad una matrice del rischio applicata agli Hazard individuati, da cui la qualificazione dei medesimi ricade nell'area di "tollerabilità" e quindi con l'esigenza di ridurre la portata verso il livello di "accettabilità" introducendo opportune mitigazioni.

Per queste ultime risulta condivisibile la proposta scaturita dalle analisi dello studio ed applicativamente riferibili ai soggetti ENAC, Handler e Gestore quale valido riferimento cui tendere, integrandole con le seguenti ulteriori misure:

- o revisione/ottimizzazione del layout in air side al fine di commisurare opportunamente il rapporto tra spazi serventi e serviti;

- o **tracciabilità nell'uso dei mezzi ed introduzione di sistemi di monitoraggio delle movimentazioni**
- o **applicazione in concreto dei requisiti economico/finanziari di accesso dei prestatori.**

Infine, in considerazione delle previste ulteriori cantierizzazioni, relative agli interventi pianificati sull'air-side dell'aeroporto di Fiumicino, la limitazione degli operatori handling risulta ancor più opportuna e con ciò il provvedimento applicativo indispensabile, in concomitanza dell'avvio dei nuovi lavori a partire dal 01 gennaio 2015 e fino al termine degli stessi.

