

*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 2017.

Con la presente siamo giunti alla sedicesima relazione concernente la verifica della liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti civili prevista dall'art. 50, comma 4, della legge 23 luglio 2009, n. 99 (Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, e in materia di energia), redatta sulla base degli elementi informativi forniti dall'ENAC, quale autorità tecnica di settore.

Come è noto, l'articolo 50 della legge n. 99 del 2009 dispone, infatti, che il Ministro, ogni sei mesi, presenti alle Camere una relazione sul grado di liberalizzazione dei servizi di assistenza 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.

L'ENAC ha fornito gli elementi informativi necessari per la redazione della relazione citata in oggetto nelle comunicazioni del 14/11/2017 n.10115468-P e dell'1/2/2018 n. 0011620-P, costituenti parti integranti della stessa relazione.

Nella comunicazione del 14/11/17, l'ENAC ha portato all'attenzione di questo dicastero la relazione sull'attività di vigilanza svolta dal medesimo Ente nel settore in riferimento, riferita al primo semestre 2017, in applicazione dell'art. 17, comma 3, del d. lgs. 13/1/99, n.18, di attuazione della direttiva 96/67/CE del Consiglio del 15 ottobre 1996 concernente il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della comunità. In quella del 1/2/18, invece, l'ENAC ha predisposto la relazione, riferita al primo semestre 2017, relativa alla verifica della liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti civili, in applicazione dell'art. 50 della legge 23/7/09, n. 99.

Entrambe le summenzionate relazioni, sebbene in parte sovrapponibili, riportano elementi informativi che sono utili per avere un quadro d'insieme sia per la verifica del livello di liberalizzazione del mercato concernente i servizi di assistenza a terra negli aeroporti, sia per soddisfare in generale gli altri ambiti d'interesse indicati dall'articolo 50 della legge n.99/2009, riportati in epigrafe.

L'ENAC, nel suo contributo riferito al primo semestre 2017, conferma, come già evidenziato nelle precedenti relazioni, che il mercato italiano dei servizi di assistenza a terra si caratterizza per la frammentazione dell'offerta composta da molteplici handlers, alcuni dei quali di dimensioni assai limitate; mentre nei restanti Paesi Europei, *“tendenzialmente, operano invece pochi handlers di dimensione medio grandi”*.

In sintesi, l'analisi dell'Ente evidenzia come i precetti introdotti dalla citata direttiva europea 96/67/CE, a presidio dei principi della concorrenza da applicare ai servizi di *handling* aeroportuale, se, da un lato hanno consentito una forte apertura di

nuovi *handlers* negli aeroporti italiani 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), dall'altro è stato utilizzato un modello d'impresa non sostenibile sotto il profilo economico (si verificano troppo spesso fallimenti e operazioni di cessioni tra aziende), nonché si assiste all'applicazione di contratti di lavoro diversi tra loro e, quindi, non essendo omogenei, si creano situazioni chiaramente complesse.

Al fine di acquisire un *adeguato flusso informativo certo* sulle imprese operanti nelle attività di *handling* aeroportuale, l'ENAC ha elaborato le Linee Guida inerenti alla "*Separazione contabile per le imprese operanti nei servizi di assistenza a terra*", consultabili al seguente indirizzo: [http://www.enac.gov.it/La Normativa/Normativa\\_Enac/Linee Guida/info1558006995.ht](http://www.enac.gov.it/La_Normativa/Normativa_Enac/Linee_Guida/info1558006995.ht) .

In relazione al numero di certificazioni di idoneità alle operazioni di *handling* aeroportuale, si è solo verificata una leggera contrazione del numero dei certificati rilasciati dall'ENAC che, da un numero pari a 184 rilasciati al 31/12/2015 sono passati ad un numero pari a 157 in corso di validità al 30/06/2017.

Per quanto concerne, invece, le limitazioni all'accesso di nuovi *handlers* per problemi di saturazione degli spazi, i gestori degli aeroporti di Malpensa, Linate e Bologna hanno chiesto di limitare l'ingresso di nuovi *handlers* per ragioni legate allo stato di saturazione degli spazi, mentre per analoghe richieste presentate dai gestori degli aeroporti di Napoli e Cagliari sono in corso le verifiche tecniche da parte delle direzioni competenti ENAC.

Sulla vigilanza dell'ENAC inerente all'accesso agli impianti, in particolare alla gestione del deposito carburante dell'aeroporto Bergamo-Orio al Serio, sono in corso indagini istruttorie presso l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato al fine di accertare l'esistenza di possibili violazioni dell'articolo 102 del Trattato di Funzionamento dell'Unione Europea, in materia di abuso di posizione dominante.

Conclusivamente, è possibile confermare, come già riportato nelle precedenti relazioni, che, nell'area dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti italiani, la

concorrenza è assicurata da *plurime realtà imprenditoriali sulla stessa filiera* che mostrano la complessità del settore nella realtà italiana in un cui si è alla presenza di un mercato piuttosto singolare.

Dall'analisi di quanto evidenziato dall'ENAC in alcuni aeroporti Italiani sussiste un problema strutturale di mancanza di spazi all'interno del sedime aeroportuale che di fatto porterà ad una limitazione della concorrenza.

Inoltre è da sottolineare come all'interno dell'aeroporto la categoria che ha una minor forza contrattuale è il prestatore dei servizi di assistenza a terra che, spesso, è sottoposto alla contrazione dei ricavi per i servizi resi, causati dalla sempre maggiore competitività fra le compagnie aeree che, per acquisire viaggiatori dai concorrenti, mirano a ridurre i prezzi dei biglietti, cercando di mantenere lo stesso livello di qualità, e quindi agiscono sul lato dei costi cercando handler con contratti meno onerosi possibili.

A distanza di quasi venti anni dall'entrata in vigore dei precetti introdotti dalla citata direttiva europea n.96/67, in un'ottica prospettica e propositiva, sembrerebbe necessario riavviare un tavolo di confronto a livello europeo sulle regole relative all'accesso al mercato di assistenza a terra, così come già avvento nel periodo dal 2006-2011 nell'ambito delle iniziative finalizzate all'abrogazione della direttiva n.96/67/CE, che doveva essere sostituita da un regolamento europeo in linea con le politiche e gli obiettivi dell'Unione Europea per la realizzazione dello spazio unico europeo dei trasporti.

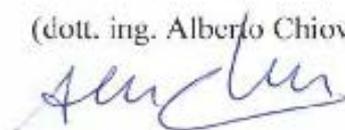
Riprendendo un concetto già espresso dalla Commissione Europea nella sua proposta di regolamento relativa ai servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione (cfr. COM (2011) 824 definitivo), le condizioni generali espresse nella direttiva 96/67/CE sono *cambiate radicalmente*, dal momento che, *in un contesto caratterizzato da un traffico aereo in continua crescita e da vincoli in termini di capacità*, come sta accadendo negli aeroporti italiani di maggiore dimensione, *la questione dell'efficienza e della qualità dei servizi, suscita un rinnovato e maggiore interesse...*

Nella relazione che ha accompagnato la citata proposta di regolamento si legge che la Commissione Europea ha condotto uno studio sull'applicazione e l'impatto della direttiva relativa ai servizi di assistenza a terra, soffermandosi in particolare sui temi dell'occupazione e della sicurezza.

In conclusione, tale rinnovata esigenza di regolazione, accentrata a livello europeo, sulla fornitura dei servizi di assistenza a terra, potrà garantire un sistema equo, trasparente e non discriminatorio, nonché uniformità di regole, mediante, ad esempio, il mutuo riconoscimento delle autorizzazioni, ma anche assicurare che le operazioni di assistenza a terra siano svolte sulla base di determinati standard di sicurezza e qualità dei prestatori.

Il Capo Del Dipartimento

(dott. ing. Alberto Chiovelli)



Il Direttore Generale

(dott. Renato Poletti)



PAGINA BIANCA



Il Direttore Generale

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo  
Divisione 4<sup>a</sup>  
Pec: [dg.ta@pec.mit.gov.it](mailto:dg.ta@pec.mit.gov.it)

**Oggetto:** Legge 23 luglio 2009, n. 99, art. 50. Relazione 1° semestre 2017.

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 fornire di seguito una sintesi delle principali tematiche affrontate nel corso del 1° semestre 2017.

**a) Mercato dei servizi aeroportuali a terra.**

Nel corso del 1° semestre 2017 le Associazioni di categoria e le Organizzazioni sindacali hanno sottoposto all'attenzione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti tra le criticità del settore, quelle relative all'applicazione del contratto di lavoro di settore fattore che incide sull'andamento delle attività di alcuni operatori.

Il periodo in questione è stato anche caratterizzato dalla vicenda della compravendita del Fallimento ATA Italia S.r.l. (Società dichiarata fallita con ordinanza del Tribunale 28 luglio 2016).

Al riguardo, si ricorda che l'azienda era condotta in affitto dalla WFS Ground Italy S.r.l. fin da giugno 2015 e operava negli aeroporti di Malpensa, Linate, Fiumicino, Venezia e Catania. A seguito di procedura di gara il 6 aprile 2017 il Fallimento ATA Italia S.r.l. veniva aggiudicato alla Process Control S.r.l. al prezzo di € 1.050.000,00.

In data 13 aprile 2017, la Process Control S.r.l. unitamente alla WFS Ground Italy S.r.l. e al Fallimento ATA Italia S.r.l. attivava la procedura prevista dall'art.47, comma 5, della Legge n.428/1990, per il trasferimento del personale dipendente fra le predette società, a seguito del trasferimento dell'azienda.

Il 2 maggio 2017 veniva sottoscritto un verbale di accordo, ai sensi del richiamato art. 47 comma 5 della Legge 428/1990, tra Process Control S.r.l., il Fallimento ATA Italia S.r.l. in liquidazione, WFS Ground Italy s.r.l. e le Organizzazioni Sindacali, con espressa previsione della riconsegna dell'azienda da parte della WFS Ground Italy S.r.l. al Fallimento ATA Italia S.r.l. alla data del 24 maggio 2017.

Il 4 maggio 2017, il fallimento ATA Italia S.r.l. stipulava il contratto di compravendita dell'azienda con la Process Control S.r.l., con contestuale versamento dell'intero prezzo e degli oneri accessori e con la espressa previsione che gli effetti della vendita si sarebbero prodotti al ventesimo giorno successivo a tale data e, quindi, contestualmente alla riconsegna dell'azienda da parte dell'affittuaria, già indicata nel verbale di accordo sindacale al 24 maggio 2017.

In data 19 maggio 2017, la Inceptus S.p.A. avente un capitale sociale € 7.000.000,00 acquistava l'intero capitale sociale della WFS Ground Italy S.r.l. in pari data la Process Control S.r.l. affittava alla WFS Ground Italy S.r.l. l'azienda acquistata dal fallimento ATA Italia S.r.l. con decorrenza 25 maggio 2017, successivamente alla riconsegna dell'azienda al Fallimento stesso (24 maggio 2017).

Il Fallimento ATA Italia S.r.l. consegnava l'azienda alla Process Control S.r.l. e per essa alla WFS Ground Italy S.r.l. il 25 maggio 2017, in pari data venivano trasferiti i lavoratori, come previsto in apposito accordo sindacale, conclusosi con il trasferimento finale alle dipendenze della WFS Ground Italy S.r.l. Da quella data l'operatività in ambito aeroportuale viene svolta dalla WFS Ground Italy S.r.l. con i lavoratori alle sue dirette dipendenze.

A seguito del trasferimento di azienda sopra descritto, il Nucleo Centrale di *Handling* di questo Ente ha effettuato un *audit* straordinario presso lo scalo di Malpensa, nel mese di giugno 2017, verificando il mantenimento dei requisiti tecnico-organizzativi in capo a WFS Ground Italy S.r.l.

Nell'ambito delle attività di regolazione nel mese di maggio 2017 l'ENAC ha elaborato le Linee Guida inerenti la *"Separazione contabile per le imprese operanti nei servizi di assistenza a terra"*. Come noto la Direttiva 96/67/CE, attuata con il D.Lgs. 13 gennaio 1999, n. 18, relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, ha introdotto per le società di gestione degli aeroporti, per i vettori e per i prestatori che forniscono servizi di assistenza a terra, l'obbligo di operare la separazione contabile tra le attività legate alla fornitura dei predetti servizi e le altre esercitate. La separazione contabile deve essere asseverata da un certificatore indipendente, il quale attesta l'assenza di commistione tra i flussi finanziari derivanti dalle attività di assistenza a terra e quelli riconducibili alle altre attività esercitate dagli operatori summenzionati.

Le Linee Guida per la separazione contabile, pubblicate da ENAC sul proprio sito istituzionale, definiscono i criteri e le modalità per la predisposizione di uno schema di prospetto di separazione contabile da presentare all'Ente, al fine di fornire un adeguato flusso informativo certo, omogeneo e dettagliato della situazione economica dei prestatori di *handling* e dei vettori che operano in autoproduzione.

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

Sul punto, non sono emerse evidenze nel corso del 1° semestre 2017.

**c) Rapporti fra scali aeroportuali, trasporti intermodali, infrastrutture di trasporto e territorio.**

Nel corso del 1° semestre 2017 è stato pubblicato l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2017, all'interno del quale sono indicate le strategie prioritarie per il sistema aeroportuale italiano.

Partendo dall'analisi dei fabbisogni degli aeroporti italiani, il documento ha evidenziato gli obiettivi di crescita del settore.

A seguire si riporta un estratto del citato documento, in cui sono definite le linee di azione dirette a favorire l'accessibilità degli aeroporti, l'intermodalità degli stessi con altre modalità di trasporto, il miglioramento delle infrastrutture aeroportuali e dei sistemi per la navigazione aerea.

- **Sviluppo del cargo aereo**

*Il programma cargo aereo racchiude tutti gli interventi volti a sostenere le attività del trasporto aereo di merci, settore strategico per il supporto alle attività di export di rilevanza per valore dei beni movimentati. L'obiettivo è recuperare attrattività stante il ruolo che l'Italia svolge (5,9%) rispetto al mercato cargo in Europa. Il programma comprende gli interventi volti ad aumentare attrattività e competitività del cargo aereo e si compone di interventi infrastrutturali relativi allo sviluppo di nuova capacità, e di interventi volti a risolvere i colli di bottiglia.*

*Il programma si declina nella realizzazione di capacità (cargo city, spazi logistici, piazzali) per la competitività nel settore air cargo, e l'integrazione della rete logistica per gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio Al Serio, Catania, Bologna, Venezia.*

- **Accessibilità su ferro**

*Il programma di accessibilità su ferro si pone l'obiettivo di aumentare gli standard di accessibilità mediante mezzo pubblico agli aeroporti o in particolare mediante accesso ferroviario. Il programma in coerenza con gli obiettivi di "connettere l'Italia" mira ad integrare la rete aeroportuale a quella ferroviaria con lo scopo di far crescere la quota di accesso modale per tutti quegli aeroporti che hanno una massa critica adeguata.*

*Nel piano di lungo periodo almeno tutti gli aeroporti inclusi nella rete SNIT di 1° livello, saranno oggetto di progetti di fattibilità rispetto al miglioramento del livello di accessibilità ferroviaria.*

In particolare il documento prevede:

- 1) collegamenti agli aeroporti di alcuni dei principali nodi urbani tramite metropolitana o rete RFI (Napoli, Milano Linate, Genova, Lamezia Terme, Bergamo, Firenze, Venezia, Catania), anche attraverso la realizzazione di fermate di interscambio o il miglioramento della loro accessibilità o integrazione;
- 2) potenziamento dell'accessibilità ferroviaria di Fiumicino: potenziamento dell'infrastruttura attuale, anche con interventi tecnologici, potenziamento del terminal ferroviario RFI attuale con valutazione della possibilità di collegamento ferroviario della linea Roma-Civitavecchia;
- 3) Potenziamento dei servizi ferroviari di collegamento a Malpensa (Rho-Gallarate, collegamento Sud, collegamento Nord).

- **Ottimizzazione dell'uso della capacità air side**

*Il programma consta da un lato di interventi anche infrastrutturali volti al miglior sfruttamento della capacità e dall'altro di interventi di natura tecnologica procedurale che consentono un aumento della capacità di gestione dei movimenti (sia nello spazio aereo che nella movimentazione a terra) di un maggior volume di traffico a infrastrutture fisiche invariate.*

Per quanto attiene al primo punto i progetti sono destinati a:

- **Procedure performance based navigation (pbn) all'aeroporto di Roma.** Le procedure sviluppate sono state disegnate per agevolare il sequenziamento degli aeromobili riducendo l'emissione di prue di vettoriamento, per le varie piste utilizzabili, in accordo ai criteri della Navigazione d'Area.
- **Spazio Aereo Nazionale Free Route.** Rispetto al attuale sistema ATS, basato su traiettorie predefinite, vincolate da punti di riporto prestabiliti, nello spazio aereo Free Route gli aeromobili possono volare seguendo traiettorie ritenute ottimali (trajectory-based).
- **Nuovi limiti di separazione European Wake Vortex Re-categorisation (RECAT-EU).** La European Wake Vortex Re-categorisation (RECAT-EU), si pone l'obiettivo di ridefinire le categorie di turbolenza e la conseguente separazione minima imposta tra aeromobili aumentando così la capacità delle piste e dello spazio aereo.

In relazione agli interventi infrastrutturali, il programma include gli interventi a taxiways e stand che aumentino la capacità di utilizzo della pista. Ad esempio è il caso degli interventi previsti nel progetto di sviluppo di Venezia, all'interno del Master Plan al 2021 oltre all'espansione del terminal e al collegamento cosiddetto "moving walkway e porta d'acqua" (percorso pedonale di collegamento tra l'Aerostazione e la darsena) sono previsti interventi di razionalizzazione dei raccordi e dell'intero sistema di circolazione dei movimenti a terra, allo scopo di incrementare la produttività della pista e minimizzare i tempi di occupazione della stessa.

- **Security e investimenti a supporto del passeggero**

Il programma si declina nell'introduzione di interventi per il miglioramento della security, volti ad aumentare i livelli dei controlli di sicurezza e interventi a supporto del passeggero per migliorare la qualità del servizio e la travelling experience in generale. Prevede, inoltre, l'espansione della capacità dei terminal per gli hub intercontinentali (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia).

Infine, si segnala che nel corso del 1° semestre 2017 il CIPE ha pubblicato la delibera n.57 con la quale è stato formalizzato il finanziamento del progetto della Regione Friuli Venezia-Giulia, per il 2° lotto di lavori di realizzazione del Polo Intermodale dell'aeroporto di Trieste.

Il progetto del Polo Intermodale ammonta complessivamente a 17,2 milioni di euro, di cui 13,9 riferiti al 1° lotto, i cui lavori sono stati avviati nel mese di gennaio 2017, e la restante parte, 6,9 milioni di euro, finanziata con la predetta delibera di ammissione al finanziamento sul fondo nazionale FSC (Fondo per lo Sviluppo e la Coesione). In questo modo è stata garantita continuità ai lavori già avviati, così da completare l'opera senza suddividere il cantiere in due fasi.

Le lavorazioni relative al 1° lotto hanno riguardato le opere di fondamento del parcheggio multipiano, la realizzazione del 50% del parcheggio, il 90% della passerella sopraelevata di collegamento tra l'aerostazione, il multipiano, la stazione

degli autobus e la fermata ferroviaria; inoltre, sono stati avviati i lavori in sede ferroviaria per la costruzione della fermata.

**d) Misure e correttivi concreti adottati per un'effettiva liberalizzazione del settore.**

Sul tema, nel corso del 1° semestre 2017, è proseguita l'attività dell'Ente relativamente alle procedure di limitazione ex artt. 4 e 5 del D.Lgs. n. 18/99.

In particolare, si delinea di seguito l'attività condotta per gli aeroporti di Milano Linate e Malpensa, Bologna, Napoli e Venezia.

**Aeroporti di Malpensa e Linate**

S.E.A. S.p.A, con nota del 17 maggio 2016, prot. 0008844, ha chiesto ad ENAC di valutare l'opportunità di sospendere presso gli aeroporti di Linate e di Malpensa le attività di rilascio di nuovi certificati a prestatori di servizi di assistenza a terra, in attesa dell'esito dell'istruttoria per la limitazione dell'accesso al mercato dell'*handling*. La società ha svolto un'indagine funzionale-operativa in ciascuno dei due aeroporti, finalizzata a dimostrare l'impatto delle attività dei prestatori di assistenza a terra e, da tali studi, sarebbe emerso lo stato di saturazione degli spazi aeroportuali in *air side*, segnatamente delle aree operative a servizio delle attività di *handling*.

Per il gestore, dunque, l'ingresso di ulteriori operatori incrementerebbe il numero di mezzi, attrezzature e personale in *air side*, circostanze che potrebbero condizionare l'esigenza di garantire adeguati *standard di safety*.

Ciò posto, il gestore - ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. 18/99 - ha chiesto di limitare il mercato dei servizi di assistenza a terra per le seguenti categorie di cui all'Allegato A) del citato decreto legislativo:

- cat. 3. Assistenza bagagli;
- cat. 4. Assistenza merci e posta (per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta in arrivo, partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aeromobile);
- cat. 5. Assistenza operazioni in pista (con esclusione della sottocategoria 5.7 trasporto, caricamento sull'aereo dei cibi e delle bevande ed il relativo scaricamento);
  - a cinque prestatori per l'Aviazione commerciale (mantenendo, pertanto, il numero degli operatori attualmente presenti) per lo scalo di Malpensa;
  - a tre prestatori per l'Aviazione commerciale e a quattro prestatori per l'Aviazione generale (mantenendo il numero di operatori attualmente presenti) per lo scalo di Linate.

Il gestore ha altresì avviato una verifica volta ad aggiornare i due studi già condotti con i dati relativi al 2016, in termini di traffico, censimento dei mezzi, analisi degli interventi infrastrutturali realizzati e programmati.

In attesa dell'aggiornamento degli studi, ed in considerazione del fatto che la saturazione degli spazi disponibili finirebbe per rendere impossibile l'accoglimento di

ulteriori richieste dei prestatori di servizi di assistenza a terra, dal 21 giugno 2017, è stato sospeso il rilascio di nuove certificazioni per evitare in entrambi gli aeroporti possibili fenomeni di congestione in occasione di picchi operativi.

#### **Aeroporto di Bologna**

La società Aeroporto Guglielmo Marconi S.p.A., che gestisce l'aeroporto di Bologna, ha chiesto di limitare il mercato dei servizi di assistenza a terra in ragione della crescita del traffico passeggeri e merci, suscettibile di saturare gli spazi aeroportuali, sia in *air side* sia in *land side*.

Per il *land side* il gestore ha sottolineato presunte criticità nell'area imbarchi, presso il terminal passeggeri, con possibili difficoltà di espletamento delle attività per i singoli *handler* e conseguenti disservizi per i passeggeri. In *air side* la possibile saturazione delle aree operative e di movimentazione dei mezzi potrebbe comportare un impatto potenziale sulla *safety*.

Per quanto precede, la società di gestione bolognese ha avviato un'indagine funzionale-operativa volta ad analizzare la sussistenza di eventuali vincoli di capacità e di spazio.

In attesa di riscontro sulle verifiche effettuate ed in considerazione del fatto che la saturazione degli spazi disponibili finirebbe per rendere impossibile l'accoglimento di ulteriori richieste dei prestatori di servizi di assistenza a terra, dal 5 maggio 2017, è stato sospeso il rilascio di nuove certificazioni per evitare fenomeni di congestione in occasione di picchi operativi.

#### **Aeroporti di Napoli e di Venezia**

Come già rappresentato nelle precedenti relazioni 2016, le società di gestione degli aeroporti di Napoli e di Venezia avevano analizzato l'operatività dei due aeroporti evidenziando, in entrambi i casi, potenziali criticità suscettibili di riflettersi negativamente sullo svolgimento delle attività di *handling*.

Di conseguenza le due società di gestione avevano chiesto di limitare il numero degli operatori. Entrambi gli studi sono stati oggetto di valutazione da parte delle direzioni competenti ENAC nel corso del primo semestre 2017.

#### **e) Ulteriori eventuali provvedimenti volti a garantire un'effettiva concorrenzialità del mercato.**

Sul tema ENAC ha vigilato sulla gestione del deposito di carburante dello scalo Bergamo-Orio al Serio (*cf.* precedenti relazioni 2016), mantenendo una costante interlocuzione con SACBO, al fine di rendere possibile ai soggetti interessati (*Skytanking*) l'accesso al mercato dei servizi di *handling* in parola, mediante l'utilizzo congiunto dell'impianto attualmente esistente.

Sulla vicenda c'è il coinvolgimento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, la quale ha effettuato una serie di audizioni per valutare il caso sollevato da *Skytanking*, tra le quali anche ENAC, che sul tema è stato ascoltato il 17 marzo 2017.

L'Autorità medesima il 14 giugno 2017 ha avviato un procedimento volto ad accertare l'esistenza di due distinti abusi di posizione dominante posti in essere sia da SACBO S.p.A. sia da Levorato Marcevaggi S.r.l. con riferimento alle modalità di gestione e di utilizzo dell'unico deposito carburante.

Tanto si rappresenta ai fini delle determinazioni di competenza, rimanendo a disposizione per ogni eventuale chiarimento.

**IL DIRETTORE GENERALE**

**Dot. Alessio QUARANTA**

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

EGA/PM-CP



ENAC-DG-14/11/2017-0115468-P  
M. INF. TRAERREGISTRO UFFICIALE 1.0005004.15-11-2017  
Regolamento sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs. 82/2005 art. 24

Il Direttore Generale

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo  
Divisione 4<sup>a</sup>  
Pec: dg.ta@pec.mit.gov.it

**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, Anno 2017, 1<sup>a</sup> Relazione semestrale.

In adempimento alle previsioni di cui all'art. 17, co. 3, del d.lgs. 18/99, si forniscono di seguito gli aggiornamenti relativi all'attività svolta nel periodo di riferimento indicato in oggetto, con i provvedimenti adottati in attuazione del citato decreto legislativo.

**a) Limitazioni ex artt. 4 e 5 d. lgs. n.18/99**

**Aeroporti Malpensa e Linate**

S.E.A. S.p.A, con lettera del 17 maggio 2015, prot. 0008844, ha chiesto a ENAC di valutare l'opportunità di sospendere – presso gli aeroporti di Linate e di Malpensa - le attività di rilascio di nuovi certificati a prestatori di servizi di assistenza a terra, in attesa dell'esito dell'istruttoria per la limitazione dell'accesso al mercato dell'*handling*.

S.E.A. S.p.A ha svolto un'indagine funzionale-operativa in ciascuno dei due aeroporti, finalizzata a dimostrare l'impatto delle attività dei prestatori di assistenza a terra.

Dagli studi condotti nei due aeroporti sarebbe emerso lo stato di saturazione degli spazi aeroportuali in *air side*, e segnatamente delle aree operative a servizio delle attività di *handling*.

Per il gestore, dunque, con l'ingresso di ulteriori operatori si incrementerebbero i mezzi, le attrezzature ed il personale in *air side*, circostanze che potrebbero condizionare l'esigenza di garantire adeguati *standard* di *safety*.

Ciò posto, il gestore - ai sensi dell'art. 4 del d.lgs. 18/99 - ha chiesto di limitare il mercato dei servizi di assistenza a terra per le seguenti categorie di cui all'Allegato A) del cit. decreto legislativo:

- cat. 3, assistenza bagagli;