

*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 conseguito 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^
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^ 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.