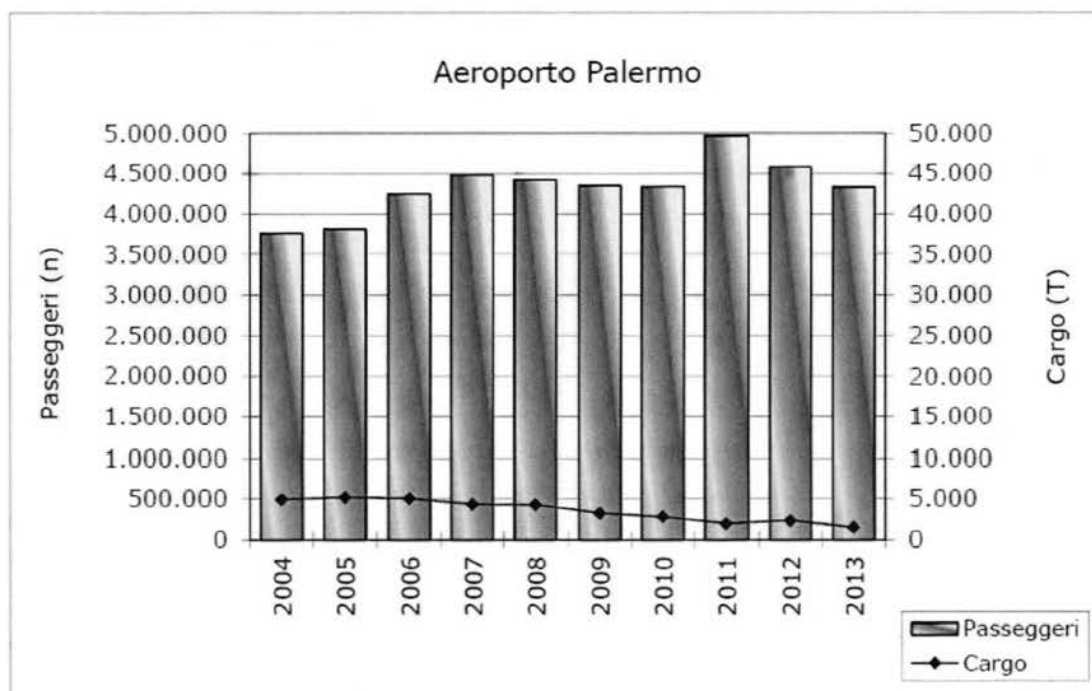


Aeroporto di Palermo**Passeggeri anno 2013 : 4.335.668****Cargo anno 2013 : 1.533 tonnellate****Prestatori certificati: 16****di cui full handlers: 2**

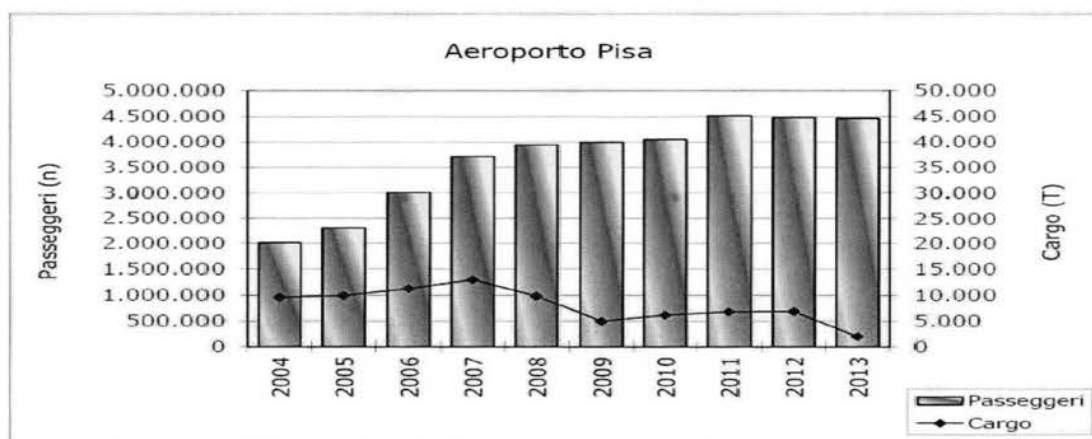
GH Palermo S.p.A. (controllata dal gestore)
PAE MAS S.r.l.



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

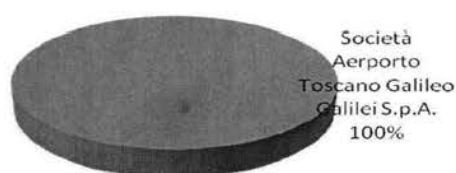
Argos VIP Private Handling S.r.l. AG

Corporate Air Service S.r.l. AG

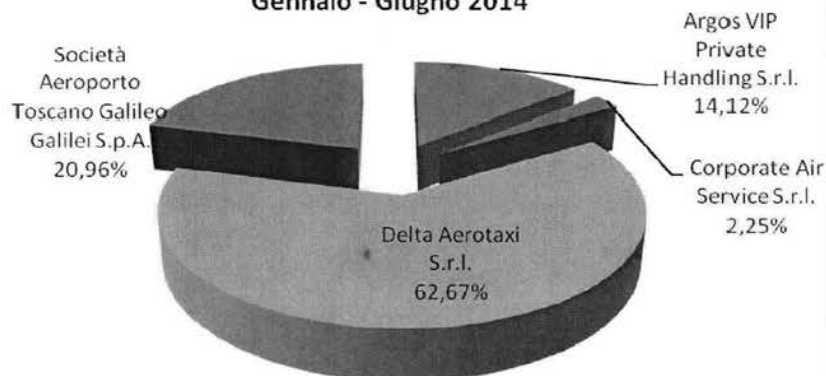
Delta Aerotaxi S.r.l. AG

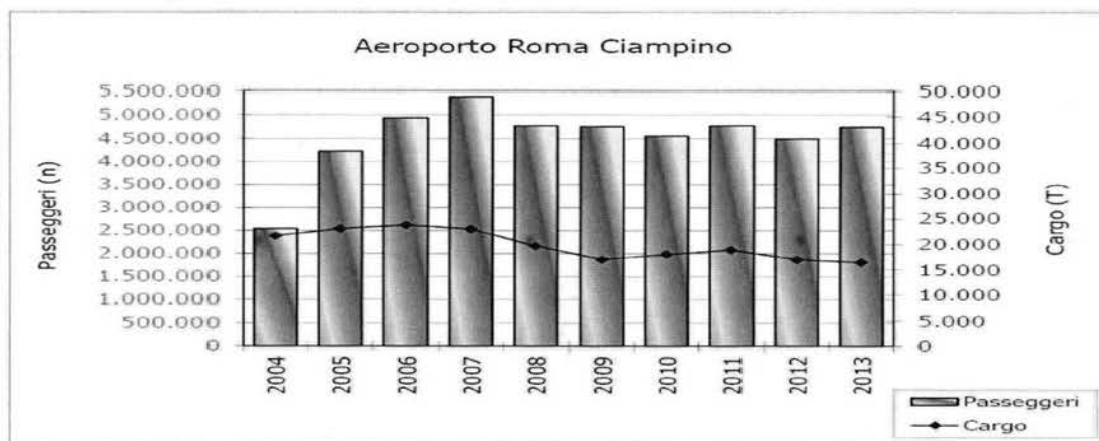
Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A. (gestore)

**Quote di mercato rampa aviazione commerciale
Gennaio - Giugno 2014**



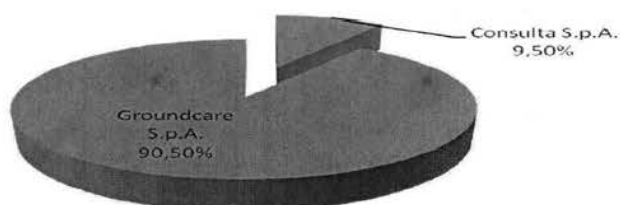
**Quote di mercato rampa aviazione generale
Gennaio - Giugno 2014**



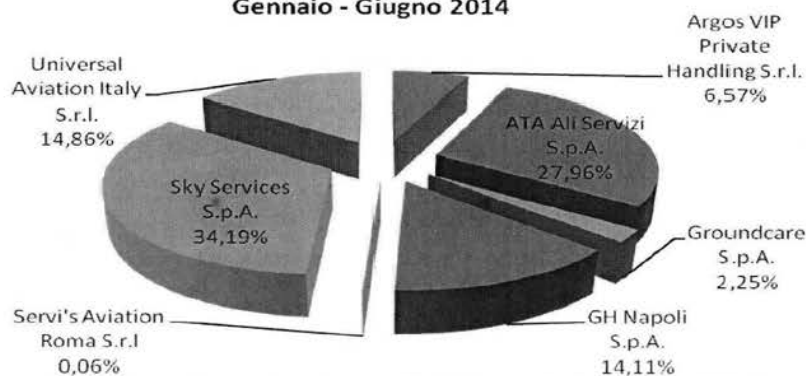
Aeroporto di Roma Ciampino**Passeggeri anno 2013 : 4.744.716 - Passeggeri aviazione generale: 8.259****Cargo anno 2013: 16.435 tonnellate****Prestatori certificati: 27****di cui full handlers: 8**

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.**

**Quote di mercato rampa aviazione commerciale
Gennaio - Giugno 2014**



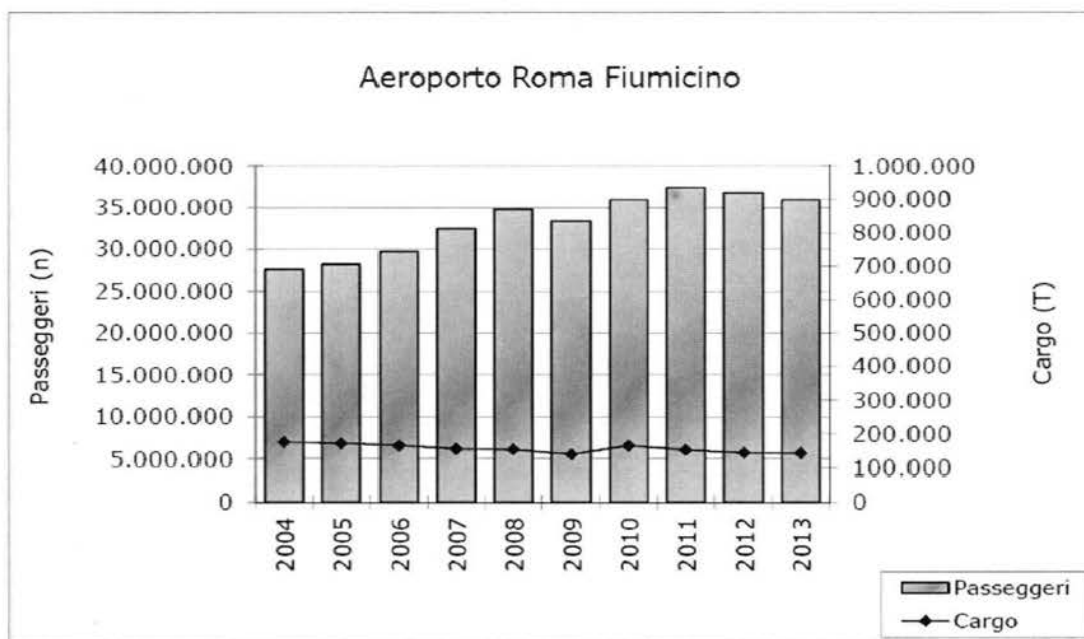
**Quote di mercato rampa aviazione generale
Gennaio - Giugno 2014**



Aeroporto di Roma Fiumicino

Passeggeri anno 2013 : 35.939.917

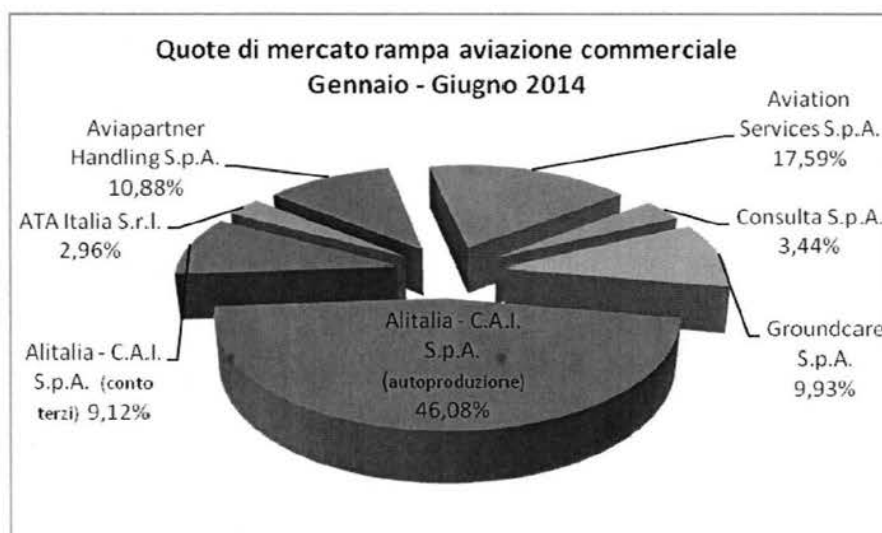
Cargo anno 2013 : 141.913 tonnellate

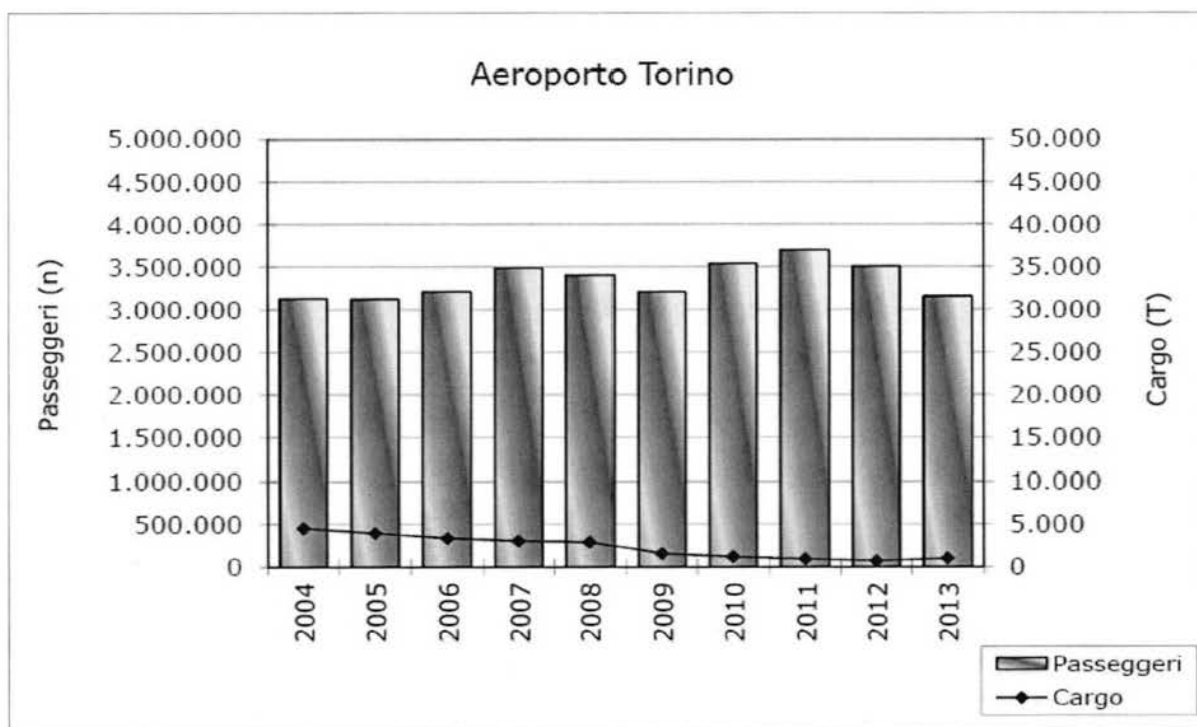


Prestatori certificati: 45

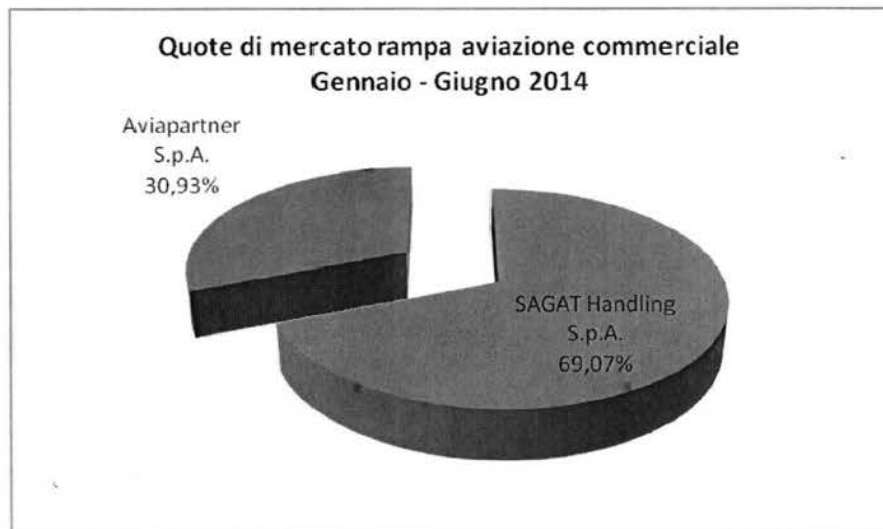
di cui full handlers: 6

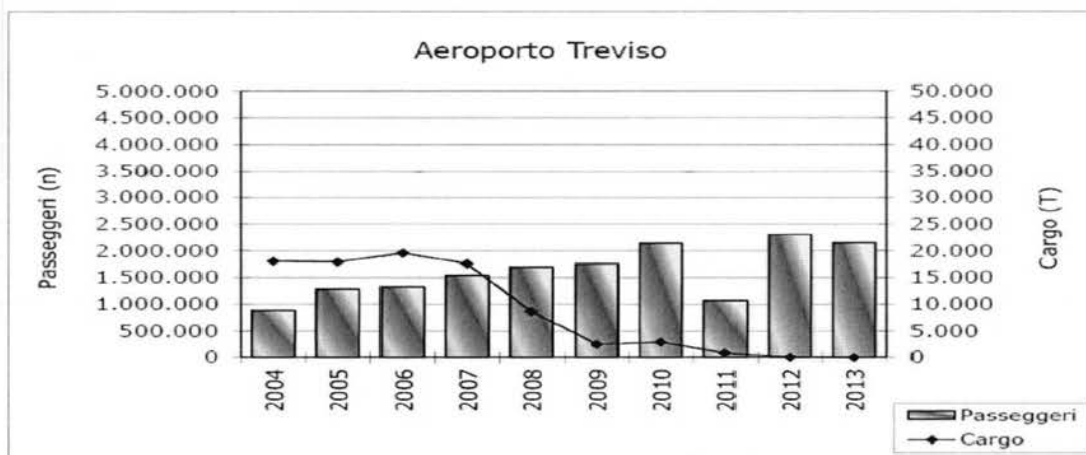
Alitalia - CAI S.p.A. (autoproduzione e conto terzi)
ATA Italia S.r.l.
Aviapartner Handling S.p.A.
Aviation Services S.p.A.
Consulta S.p.A.
Groundcare S.p.A.



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)



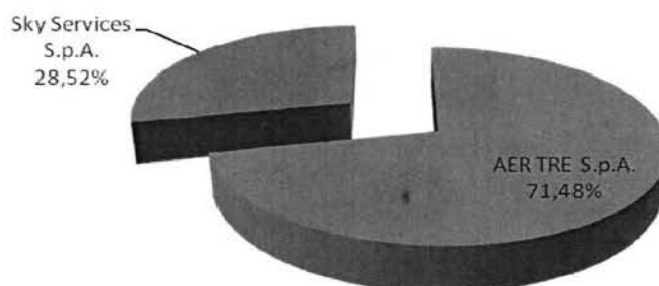
Aeroporto di Treviso**Passeggeri anno 2013 : 2.156.115 - Passeggeri aviazione generale: 1.516****Cargo anno 2013 : 0 tonnellate****Prestatori certificati: 5****di cui full handlers: 2**

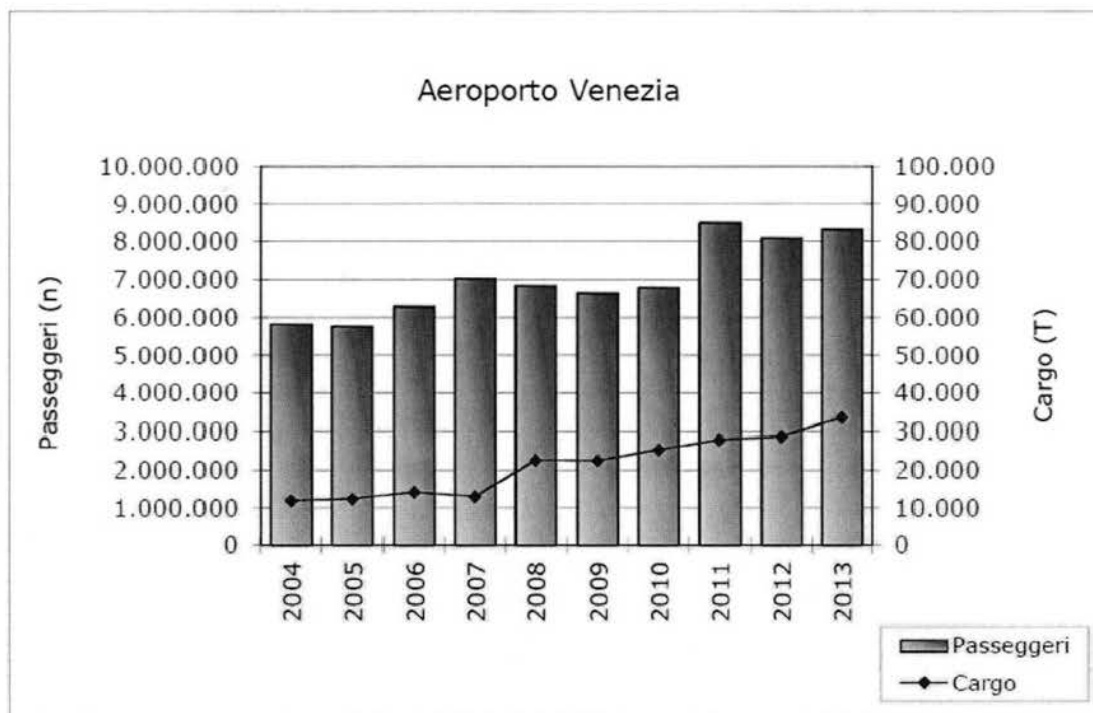
AER TRE S.p.A. (gestore)
Sky Services S.p.A. **AG**

**Quote di mercato rampa aviazione commerciale
Gennaio - Giugno 2014**



**Quote di mercato rampa aviazione generale
Gennaio - Giugno 2014**

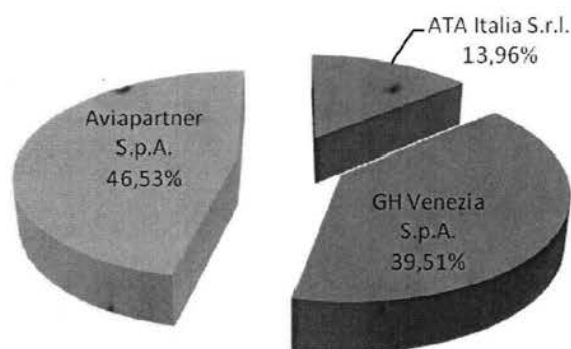


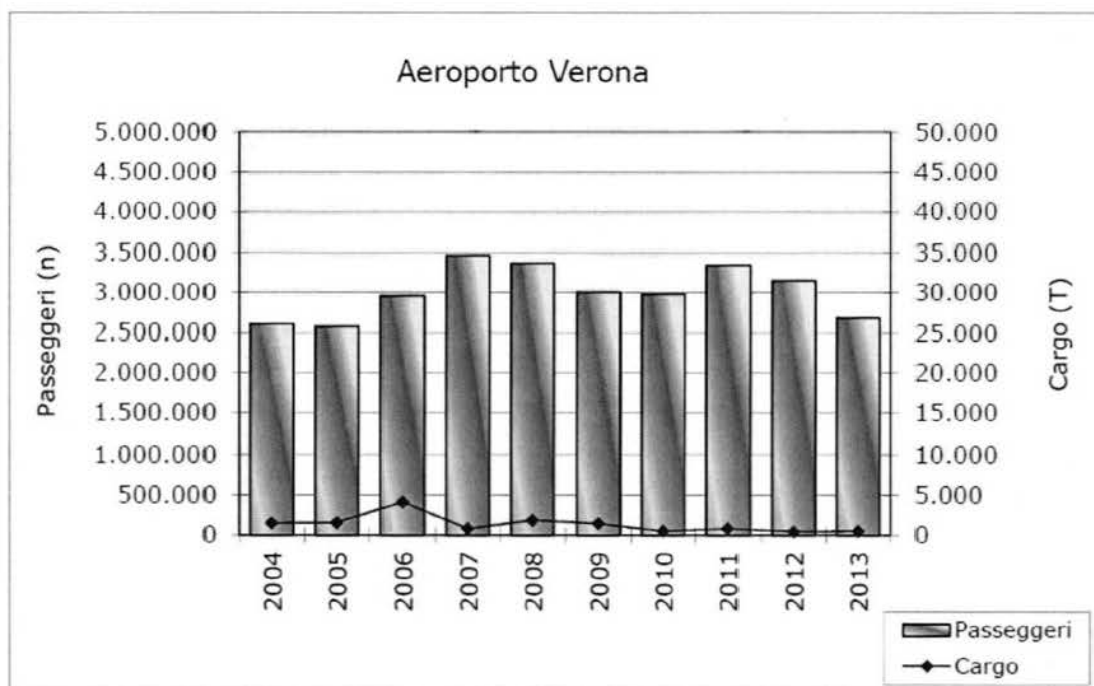
Aeroporto di Venezia**Passeggeri anno 2013 : 8.327.899****Cargo anno 2013 : 33.618 tonnellate****Prestatori certificati: 25****di cui full handlers: 3**

GH Venezia S.p.A.

ATA Italia S.r.l.

Aviapartner S.p.A.

**Quote di mercato rampa aviazione commerciale
Gennaio - Giugno 2014**

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

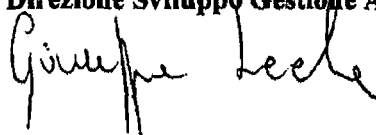
0044224/DG

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

29.4.2014



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 propizialmente 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)