

- 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

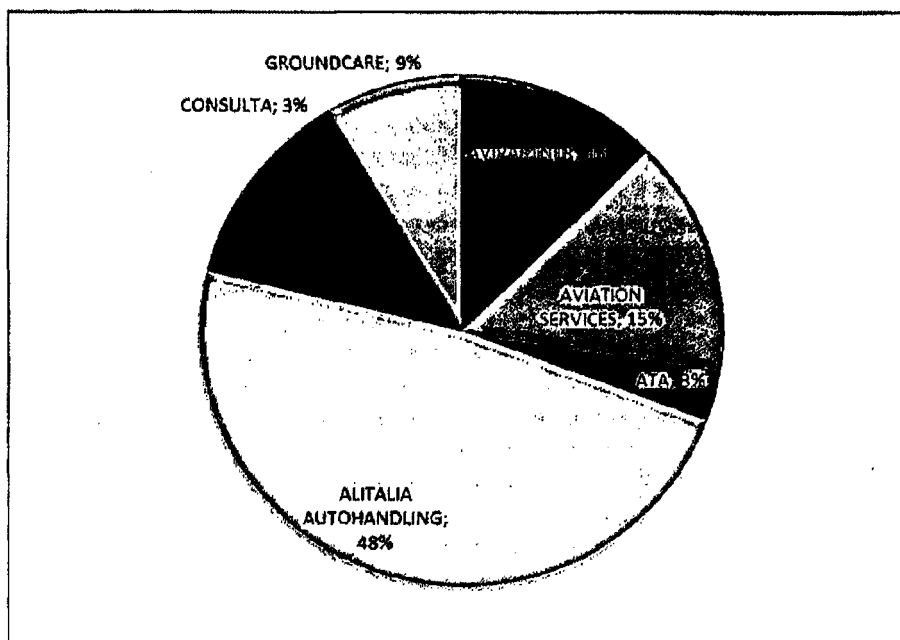
Pulizia e servizi all'aeromobile cat 6

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; poichè 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.

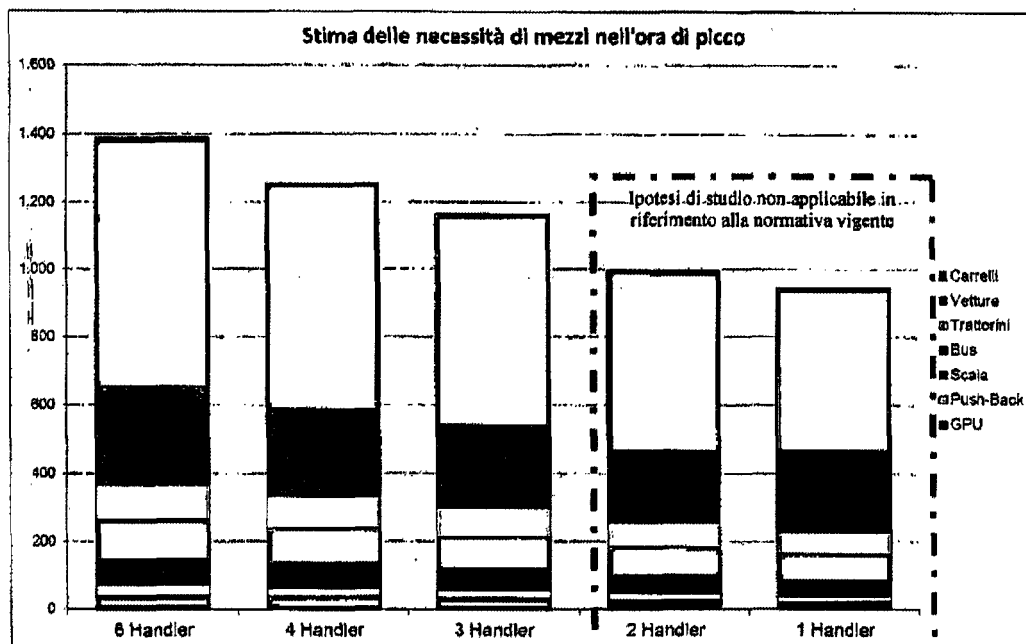
Le risultanze sono riassumibili come di seguito.

- 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 "peggiore 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 coinvolgano 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;

- **tracciabilità nell'uso dei mezzi ed introduzione di sistemi di monitoraggio delle movimentazioni**
- **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.