

ATTI PARLAMENTARI

XVIII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **LXXI-bis**

n. **3**

RELAZIONE

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

(Primo semestre 2019)

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

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(DE MICHELI)

Trasmessa alla Presidenza il 28 ottobre 2020

PAGINA BIANCA

*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

Relazione da obbligo di legge ai sensi dell'articolo 50, comma I, della Legge 23 luglio 2009, n.99, inerente l'andamento del processo di liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti civili . I semestre anno 2019.

Premessa.

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 delle Infrastrutture e dei Trasporti riferisca ogni sei mesi al Parlamento in merito all'andamento del processo 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.

Come nelle precedenti edizioni, l'ENAC, in ragione delle sue funzioni di unica autorità di regolazione e controllo dei settori del trasporto aereo e dei servizi aeroportuali, con le due relazioni allegate, quali parti integranti del presente documento, ha fornito gli elementi per consentire il sopracitato adempimento.

Le predette relazioni sono da riferirsi, l'una al 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, primo semestre 2019, l'altra alla legge n.99/2009, art.50, primo semestre 2019.

La relazione dell'ENAC relativa al D.lgs. n.18/1999, attiene agli aggiornamenti sulla sua attività di vigilanza e controllo svolta nei confronti dei prestatori di servizi di handling, ai quali è stata rilasciata la prevista certificazione; mentre la relazione relativa alla legge n.99/2009, attiene più specificamente allo stato della liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti aperti al traffico civile, in riferimento agli ambiti indicati dalla stessa normativa.

Nelle predette relazioni non si registrano particolari elementi di rilievo nel settore dell'handling, rispetto alla precedenti, e si conferma il fatto che nel sistema italiano l'apertura del mercato dei servizi handling è da considerarsi pienamente conseguita.

Escludendo, infatti, i provvedimenti di revoca o decadenza adottati dall'ENAC durante la sua attività di vigilanza e controllo, le certificazioni nel primo semestre del 2019 sono 155.

MIT – ventesima relazione



Come già riportato nelle precedenti edizioni, in Italia il mercato dell'handling si caratterizza per la notevole parcellizzazione, a differenza degli altri Paesi Europei, dove operano pochi handler di dimensioni medio grandi. Questa ampia apertura del mercato dell'handling aeroportuale richiede una vigilanza costante da parte dell'ENAC, al fine di garantire l'attuazione dei principi che lo regolano in termini di standard e qualità del servizio.

Gli aeroporti che hanno raggiunto la soglia prevista per la liberalizzazione del settore sono 20: Bari, Bergamo, Bologna, Brindisi, Catania, Cagliari, Firenze, Lamezia Terme, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Olbia, Palermo, Pisa, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, Torino, Treviso, Verona e Venezia. Per taluni di essi, l'ENAC ha disposto le limitazioni all'accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra, ai sensi degli artt. 4 e 5 del D. Lgs.vo n. 18/1999, per motivi di capacità e sicurezza operativa dello scalo di riferimento.

L'aeroporto è una struttura complessa e si presenta come un fondamentale elemento del sistema dei trasporti, dotato di una sua organizzazione interna la quale per il corretto e completo funzionamento necessita delle operazioni relative ai servizi di handling.

In ragione della complessità dell'organizzazione dell'aeroporto, che deve garantire la qualità dei servizi e la loro sicurezza, è necessario un continuo adattamento e riqualificazione delle strutture, infrastrutture e delle attività aeroportuali, dovute anche alle mutevoli esigenze del traffico e degli aeromobili.

L'aeroporto, in quanto punto di collegamento e interscambio fra diverse collettività di nazioni o regioni anche molto lontane fra di loro, ha un forte impatto economico e rappresenta uno strumento per accrescere il benessere e la competitività grazie alla capacità di attrarre investimenti e, attraverso i collegamenti aerei, garantisce il diritto del cittadino alla mobilità. Gli effetti di questo funzione sul piano economico non sono soltanto rappresentati dai benefici per passeggeri e merci, ma ricadono anche sul territorio circostante con effetti propulsivi sull'economia, sul turismo e sull'occupazione.

Al riguardo Assoaeroporti ha calcolato che il trasporto aereo ha una forte incidenza sul ciclo economico nazionale che nel 2018 è stato pari al 3,6% del PIL, tra impatto diretto, indiretto e indotto. Si può poi osservare che tutti i paesi più avanzati o in fase di espansione dedicano sempre maggiore attenzione allo sviluppo di hub aeroportuali sempre più efficienti e performanti che si fanno concorrenza fra di loro, molte volte supportati dalle autorità di governo, in quanto è bene ricordare che gli aeroporti sono le porte d'ingresso e di accoglienza di un paese.

Il presente documento viene redatto in un momento in cui sono ancora in corso gli effetti dello stato di emergenza di sanità pubblica dovuti alla diffusione pandemica del Covid 19. Al riguardo, si ritiene utile richiamare qui di seguito quanto riportato dall'Autorità di regolazione dei Trasporti (ART) nel suo settimo rapporto 2020 al Parlamento: *“In questa fase non sono noti gli effetti di medio e lungo periodo della intervenuta contrazione della domanda e dell'offerta nei mercati interessati dalla regolazione dell'Autorità, né gli scenari della ripresa del settore. Manca la prospettiva temporale necessaria per valutare se la pandemia abbia già provocato o indurrà in futuro modifiche strutturali dei mercati e se tali trasformazioni richiederanno una revisione delle misure di regolazione economica e dei principi che ad essa presiedono... Le industrie che operano nei mercati dei trasporti sono tra quelle sulle quali le misure di lock-down conseguenti alla diffusione del virus hanno avuto il maggior impatto. Proprio in questo settore si prefigura, d'altra parte, uno scenario di ripresa rispetto al crollo del traffico registrato nel momento più acuto dell'emergenza, per quanto faticosa e differenziata a seconda delle modalità (prevedibilmente più rapida nel trasporto collettivo via terra che in quello aereo) e dei segmenti (certamente accelerato nel trasporto di merci rispetto a quello di passeggeri). E ciò in considerazione della natura strumentale dei trasporti rispetto alle attività produttive e dell'attesa che, in presenza di adeguati presidi a tutela della salute, la domanda di mobilità delle persone torni a crescere”*.

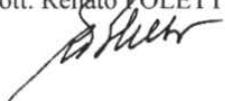


Al riguardo il Consiglio dell'Unione europea nel comunicato stampa del 25 maggio 2020 intitolato "Covid-19: il Consiglio adotta misure di sostegno per i settori del trasporto aereo e ferroviario" per cercare di mitigare gli effetti nefasti della pandemia sul comparto del trasporto aereo ed in particolare per ciò che riguarda specificatamente i servizi di assistenza a terra ha annunciato che "nuove norme temporanee in materia di servizi di assistenza a terra aiuteranno gli aeroporti a continuare a operare nell'eventualità di fallimento di un'impresa di servizi di assistenza a terra, attraverso l'introduzione di una procedura diretta per la selezione dei prestatori di servizi. Le nuove norme aiuteranno inoltre gli aeroporti a evitare complesse gare d'appalto consentendo la proroga dei contratti fino al 2022."

Se il 2019 è stato un anno di espansione per il trasporto aereo per il 2020 si sta registrando un crollo del traffico aereo, a causa della pandemia dovuta al COVID-19, che si presume potrebbe portare ad una diminuzione degli aeroporti sottoposti al processo di liberalizzazione dei servizi a terra previsto dalla direttiva 96/67/CE in quanto potrebbero non superare la soglia di traffico, pari o superiore a 2 milioni di passeggeri od a 50 mila tonnellate di merci, prevista dalla predetta direttiva europea per essere sottoposti alla suddetta liberalizzazione.

Il processo di liberalizzazione sopra citato potrebbe quindi subire un rallentamento.

Il Direttore Generale
(dott. Renato POLETTI)



ENAC-DG-01/09/2020-0081750-P
M_INF.TRAER.REGISTRO UFFICIALE.T.0005700.01-09-2020

Il Direttore Generale

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per gli aeroporti ed il Trasporto Aereo
Divisione 4^a
dg.ta@mit.gov.it

Oggetto: Legge 23 luglio 2009, n. 99, art. 50. Relazione 1° semestre 2019.

Al fine di consentire al Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture di adempiere agli obblighi informativi previsti dall'art. 50 della legge n. 99/2009 si trasmette, relativamente al primo semestre 2019, un quadro aggiornato sullo stato della liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti aperti al traffico civile, in riferimento ai settori previsti e di seguito indicati.

a) Mercato dei servizi aeroportuali a terra.

Nel periodo di riferimento non si registrano elementi di rilievo confermando sostanzialmente quelli individuati e rappresentati nella relazione di cui all'ultimo semestre del 2018.

E' proseguita l'attività di studio ed approfondimento dei contenuti introdotti nel Regolamento (UE) n. 2018/1139 del 4 luglio 2018 (Nuovo Regolamento Basico) entrato in vigore l'11 settembre del 2018.

ENAC ha individuato nel Regolamento la presenza di disposizioni che, in quanto applicabili alle organizzazioni responsabili della fornitura di servizi di assistenza a terra, risultano potenzialmente idonee ad avere un impatto sul sistema di qualificazione degli handler attualmente vigente. In tale contesto sono in corso di elaborazione proposte dirette a modificare o integrare l'attuale quadro regolatorio nazionale tramite interventi regolamentari di competenza dell'Ente.

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

L'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato (AGCM), tra le varie competenze, ha anche quella di relazionare sulle "Attività di tutela del consumatore" nel cui ambito sono riconducibili anche le informazioni relative al tema dei servizi di vendita dei biglietti. L'Autorità elabora tale Relazione una volta l'anno, nel secondo semestre, riportando dati riferiti all'anno precedente; ad oggi non sono disponibili evidenze.



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

Sul tema specifico identificato al presente punto si rinvia ai dati e alle informazioni espresse ed esplicitate nell'Allegato denominato "Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia" presentato a completamento del Documento di Economia e Finanza del 2019, proposto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e rinvenibile sul sito: <http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/1107736.pdf>.

L'allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza sintetizza le strategie del Governo in un settore ampio e complesso quale quello delle infrastrutture di trasporto e logistica.

Si richiamano di seguito alcuni estratti significativi in relazione al tema esaminato.

Per gli Aeroporti, in particolare, il Documento, dopo aver riportato i dati di traffico e alcune considerazioni sulla distribuzione complessiva degli stessi in una visione globale e sistemica, nella parte finale si occupa degli investimenti aeroportuali, evidenziando, tra l'altro, i seguenti programmi, con ambiti di sviluppo relativi a tutta la rete.

Gli investimenti sono regolati dal Contratto di Programma, che definisce gli impegni assunti dalle società titolari di concessione nel corso del periodo contrattuale. Gli interventi sono realizzati con finanziamenti a carico di tali società, ma gli effetti degli investimenti si riflettono nelle tariffe aeroportuali: è quindi necessario che siano valutati rispetto ai criteri di interesse generale.

Accessibilità su ferro. *Il programma ha l'obiettivo di aumentare l'accessibilità in modalità ferroviaria, 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).*

Sviluppo del cargo aereo. *Il programma comprende tutti gli interventi a sostegno delle attività del trasporto aereo di merci, con l'obiettivo di recuperare attrattività, sia a livello di interventi infrastrutturali relativi allo sviluppo di nuova capacità, che di interventi volti a risolvere i colli di bottiglia.*

Sviluppo della capacità air side degli aeroporti attuali. *Il programma comprende interventi infrastrutturali volti al miglior sfruttamento della capacità e interventi di natura tecnologica procedurale che consentono un aumento della capacità di gestione dei movimenti (sia nello spazio aereo che nella movimentazione a terra), ottenendo un maggior volume di traffico a infrastrutture fisiche invariate.*

Fanno parte della prima tipologia le procedure per agevolare il sequenziamento degli aeromobili riducendo l'emissione di prue di vettoriamento, l'implementazione dello Spazio Aereo Nazionale Free Route che, rispetto all'attuale sistema ATS, basato su traiettorie predefinite e vincolate da punti di riporto prestabiliti, permette agli aeromobili di volare seguendo traiettorie ritenute ottimali (trajectory-based) e la definizione di nuovi limiti di separazione European Wake Vortex Re-categorisation

(RECAT-EU), con l'obiettivo di ridefinire le categorie aumentando così la capacità delle piste e dello spazio aereo. In relazione alla seconda tipologia (interventi infrastrutturali), il programma include gli interventi a taxiways e stand, che aumentano la capacità di utilizzo della pista, o gli interventi di razionalizzazione dei raccordi e dell'intero sistema di circolazione dei movimenti a terra, allo scopo di incrementare le capacità delle piste attuali e minimizzare i tempi di occupazione delle stesse.

Security e investimenti a supporto del passeggero. Il programma ha l'obiettivo di aumentare i livelli dei controlli di sicurezza e quelli a supporto del passeggero per migliorare la qualità del servizio e, in genere, la travelling experience, favorendo una minore invasività pur con l'aumento degli standard di sicurezza dei viaggiatori. Le aree maggiormente interessate sono quelle dei terminal passeggeri".

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

L'apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra in Italia può considerarsi pienamente conseguita tenuto conto che, al netto delle disposizioni di revoca e decadenza, le certificazioni in corso di validità sono attualmente 156.

Osservando il mercato dell'handling si nota una notevole parcellizzazione, a differenza degli altri Paesi Europei dove operano pochi handler di dimensioni medio-grandi.

Gli aeroporti che hanno raggiunto la soglia prevista per la liberalizzazione del settore sono 20: Bari, Bergamo, Bologna, Brindisi, Catania, Cagliari, Firenze, Lamezia Terme, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Olbia, Palermo, Pisa, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, Torino, Treviso, Verona e Venezia.

L'ampia apertura del mercato registrata in Italia richiede una vigilanza costante e strutturata sulla concreta attuazione dei principi che lo regolano.

Per taluni di questi scali, si è dovuto procedere con delle limitazioni all'accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra.

Nel corso del primo semestre 2019 è proseguita l'attività dell'Ente in merito alle procedure di limitazione ai sensi degli artt. 4 e 5 del D. Lgs.vo n. 18/1999, nei seguenti termini.

Aeroporti di Pisa, Milano Malpensa e Roma Fiumicino

Nel primo semestre del 2019 l'ENAC ha curato l'istruttoria relativa al procedimento per la limitazione degli aeroporti di Pisa, Milano Malpensa e Roma Fiumicino, tutti conclusi con l'emanazione dei relativi provvedimenti di limitazione del numero degli operatori dei servizi di assistenza a terra, ex artt. 4 e 5 del D. Lgs. vo n. 18/1999.

Nello specifico, il 16 aprile 2019 è stato rilasciato il provvedimento di limitazione relativo allo scalo di Pisa, il successivo 5 giugno quello per lo scalo di Milano Malpensa. In tali due casi i gestori aeroportuali hanno presentato le rispettive analisi funzionali e operative a supporto della richiesta di limitazione per le seguenti categorie di cui all'Allegato A) del D.Lgs. 18/1999:

- Assistenza bagagli;
- Assistenza merci e posta, per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aeromobile;
- Assistenza operazioni in pista.

I gestori dei predetti Aeroporti hanno rappresentato la necessità della limitazione per le condizioni di saturazione degli spazi a disposizione per la sosta dei mezzi dei prestatori di servizi, per la carenza di spazi di servizio e di supporto a disposizione degli handler ed in ultimo per garantire livelli di safety adeguati.

Dalle istruttorie condotte l'Ente ha verificato in entrambi i casi la sussistenza dei presupposti per accordare la limitazione di che trattasi.

In particolare, l'istruttoria espletata per l'aeroporto di Pisa ha evidenziato la necessità di aprire il mercato a nuovi operatori – per avere lo scalo superato stabilmente la soglia di liberalizzazione prevista dalla vigente normativa – e contestualmente di limitare il numero degli operatori per garantire l'ordinato svolgimento delle attività e per assicurare adeguati livelli di safety. Il gestore si è impegnato, ancor prima dell'avvio della gara, ad individuare una soluzione logistica idonea ad assicurare l'accesso al secondo handler sia di aviazione commerciale che generale.

Per quanto riguarda lo Scalo di Malpensa, le conclusioni dell'istruttoria hanno dimostrato la fondatezza della richiesta formulata dalla società SEA che ha chiesto la limitazione per le condizioni di saturazione degli spazi a disposizione per la sosta dei mezzi dei prestatori di servizi di handling e per la viabilità di servizio che prevede numerose intersezioni con i percorsi di rullaggio degli aeromobili.

Pertanto, in esito all'attività di ENAC, lo scalo di Pisa è stato limitato a due operatori per l'aviazione commerciale e a due operatori per l'aviazione generale, mentre lo scalo di Milano Malpensa è stato limitato a tre operatori e tre utenti in autoproduzione per l'aviazione commerciale e a quattro operatori per l'aviazione generale.

L'individuazione dei prestatori su entrambi gli Aeroporti avverrà tramite l'esperimento di apposita gara, come previsto dall'art. 15 del Regolamento Enac "Certificazione dei prestatori di servizi di assistenza a terra" ed. n. 5, del 23 aprile 2012, Emendamento 1 del 25 gennaio 2018.

Per quanto concerne l'Aeroporto di Roma-Fiumicino, invece, occorre preliminarmente rammentare che presso il predetto scalo è già vigente dal 18 maggio 2016 un provvedimento di limitazione a tre prestatori di servizi di assistenza a terra per le categorie dei servizi nn. 3 (assistenza bagagli), 4 (assistenza merci e

posta) e 5 (operazioni in pista con esclusione delle attività di catering) e a due autoproduttori per le medesime categorie.

Durante tale periodo di limitazione il gestore, potendo verificare un miglioramento nella operatività e qualità dei servizi resi, ha avviato una nuova analisi, focalizzata stavolta sui servizi di assistenza carburante e olio di cui alla cat. 7 del d.lgs.vo n. 18/99. A tal riguardo si rammenta che sullo scalo di Fiumicino è operante un sistema di approvvigionamento, stoccaggio e distribuzione di carburante cd. statico, che si compone di un deposito centralizzato esterno al sedime e di una rete di distribuzione sotterranea per il rifornimento in piazzola diffusa, quasi su tutto l'apron, la cui gestione è assegnata alla società SERAM, che ne ha curato, altresì, la realizzazione e che peraltro è concessionaria della risorsa denominata "isola SERAM", presso cui sono allocate tutte le infrastrutture logistiche a servizio degli handler into plane, che provvedono alla messa a bordo degli aeromobili del carburante.

Dallo studio funzionale presentato dal gestore è emersa l'esigenza di richiedere un provvedimento di limitazione per la categoria di servizio di che trattasi. In esito all'istruttoria è stata verificata la fondatezza delle ragioni esplicitate dal Gestore nella Relazione funzionale e operativa per ottenere la limitazione, ravvedendo la presenza di livelli di saturazione degli spazi e l'esigenza di dover garantire un più ordinato svolgimento delle attività di rifornimento ed adeguati livelli di safety. Pertanto, il 30 aprile 2019 è stato adottato il provvedimento di limitazione all'accesso dei prestatori di servizi di rifornimento carburante ed olio - Cat. 7, ex Allegato A del D.Lgs. n. 18/99, limitando l'accesso a tre operatori come richiesto dal gestore aeroportuale.

Aeroporto di Salerno

Occorre preliminarmente rammentare che presso l'aeroporto di Napoli-Capodichino è attualmente vigente, un provvedimento di limitazione emanato nel 2017 con il quale, in ragione del numero dei voli di aviazione generale al tempo consentito, si è disposta la presenza di 4 prestatori di assistenza a terra per l'aviazione generale finalizzati a garantire i relativi servizi.

A far data dal 13 maggio 2019 è stato avviato il progetto di fusione programmato tra la società Aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi, gestore dello scalo di Salerno-Pontecagnano e la società GESAC - gestore di Napoli Capodichino, che comporterà, nel rispetto del quadro normativo vigente, la creazione di un sistema aeroportuale tra gli scali indicati e la conseguente interscambiabilità del traffico aereo tra i due aeroporti.

Ciò posto, in data 22 febbraio 2018 è stata disposta la riduzione dei voli annui di aviazione generale su Napoli inducendo la necessità di individuare misure compensative del traffico che consentissero a tale tipologia di voli di poter avere un ricollocamento.

Pertanto, proprio in ragione della creazione del predetto sistema aeroportuale, al fine di tutelare le posizioni giuridiche soggettive acquisite dai prestatori di servizi di assistenza a terra per l'aviazione generale che svolgevano la propria attività presso

l'aeroporto di Napoli, il 21 giugno 2019 ENAC ha esteso gli effetti del su citato provvedimento di limitazione vigente presso l'aeroporto di Capodichino anche all'aeroporto di Salerno-Pontecagnano.

Istruttorie in corso

La società Aeroporto di Bologna G. Marconi ha rinnovato nel luglio 2019 l'istanza ad ENAC ex artt. 4 e 5 del d.lgs. 18/99 per ottenere la limitazione nello scalo di Bologna dei prestatori di servizi di assistenza a terra. Il gestore ha elaborato un'approfondita analisi di rilevazione e di verifica funzionale-operativa, per cogliere l'impatto che il numero degli operatori del mercato dei servizi di assistenza a terra comporta sia sulla sicurezza delle operazioni in *air side* che sui livelli di servizio.

La società ADR S.P.A., per lo scalo di Ciampino, ha formalmente chiesto ad ENAC di limitare a n. 3 prestatori dei servizi di assistenza ai sensi dell'art.4 del D. Lgs. n.18/99, con riferimento ai servizi indicati nell'allegato A al decreto medesimo, rientranti nella cat. 7.1 (Carburante) allegandovi una "Analisi funzionale operativa per la verifica di fattibilità della limitazione dell'handling Cat. 7.1".

La richiesta è stata motivata deducendo una possibile compressione dell'organizzazione e sicurezza delle operazioni svolte presso lo scalo di Ciampino, tenuto anche conto della ubicazione in zona militare delle aree destinate al servizio di rifornimento carburante.

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

ENAC ha continuato la propria attività di vigilanza sulla gestione dell'impianto di deposito carburante sullo scalo di Bergamo, Orio al Serio.

Nel mese di aprile 2019 l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) ha aperto un procedimento nei confronti del Gestore dello scalo di Bergamo (società SACBO) a seguito di un esposto presentato dalla società Skytanking contro la stessa SACBO, responsabile di aver posto ostacoli all'accesso del servizio di rifornimento carburante avio presso l'aeroporto.

L'ENAC, ravvisando elementi di particolare complessità nel panorama delle procedure di accesso al servizio di rifornimento carburante, ha avviato una specifica istruttoria, instaurando un contraddittorio con tutte le parti in causa, convocate separatamente per gli opportuni riscontri del caso.

Sono state invitate la società SACBO, gestore dello scalo Orobico, la società Levorato Marcevaggi, gestore del deposito carburante presente nello scalo e la società Skytanking che ha presentato l'esposto. Nel corso degli incontri ciascuna società ha rappresentato fatti e circostanze dal rispettivo punto di vista e ha consegnato all'Ente una relazione con la descrizione cronologica del corso degli eventi, allegando tutta la documentazione a supporto.

In esito all'istruttoria, ENAC ha comunicato per le relative valutazioni alla predetta Autorità le proprie risultanze in merito al rispetto dei principi di accesso al mercato e libera concorrenza, rilevando la sussistenza di comportamenti non propriamente tesi ad assicurare l'accesso al mercato dei servizi di assistenza into plane sull'Aeroporto di Bergamo sia da parte della SACBO per l'elaborazione di procedure di accesso e utilizzo della baia di carico esterna in relazione agli impegni presi con la stessa Autorità sia da parte della società Levorato Marcevaggi, in qualità di gestore del deposito ed unico handler, per comportamenti che hanno inciso sull'operatività della società Skytanking.

Tanto si rappresenta e si rimane a disposizione per ogni eventuale ulteriore chiarimento.

IL DIRETTORE GENERALE

Dott. Alessio Quaranta

*(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 d.lgs. n. 82/2005)*

EGA/ASBerg

ENAC-DG-28/08/2019-0099341-P
M_INF.TRAER.REGISTRO UFFICIALE.I.0004934.28-08-2019



Il Direttore Generale

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo
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 2019, 1^a 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 di Pisa e Milano Malpensa

Il 16 aprile e il 5 giugno 2019 sono stati emanati i provvedimenti di limitazione del numero degli operatori dei servizi di assistenza a terra rispettivamente sugli scali di Pisa e Milano Malpensa.

Le istruttorie compiute sulle analisi funzionali presentate dai gestori dei due scali e le relative risultanze, in termini di valutazioni di ordine tecnico, normativo e fattuale condotte dalle Strutture di ENAC hanno portato l'Ente a ritenere necessaria la limitazione del mercato dell'handling per le categorie di cui all'Allegato A) D.Lgs. 18/99 relative a

- Assistenza bagagli;
- Assistenza merci e posta, per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aeromobile;
- Assistenza operazioni in pista.

In particolare lo scalo di Pisa è stato limitato a due operatori per l'aviazione commerciale e a due operatori per l'aviazione generale, lo scalo di Malpensa a tre operatori e tre utenti in autoproduzione per l'aviazione commerciale e a quattro operatori per l'aviazione generale.

Il fondamento delle richieste presentate dai gestori è stato dimostrato sia per le condizioni di saturazione degli spazi a disposizione per la sosta dei mezzi dei prestatori di servizi e per la carenza di spazi di servizio e di supporto a disposizione degli handler sia per garantire adeguati livelli di safety oltre che di ordinato e regolare svolgimento delle attività.

Con riferimento allo scalo di Pisa, l'istruttoria compiuta dall'Ente ha riconosciuto la necessità di limitare il numero degli operatori ai fini sia dell'ordinato svolgimento delle attività, sia per garantire adeguati livelli di safety, evidenziando contestualmente la

Viale Castro Pretorio, 118
00185 Roma
centr. +39 06 44596-1
c.f. 97158180584
DG

tel. +39 06 44596300
fax +39 06 44596301
segreteria.dg@enac.gov.it
protocollo@pec.enac.gov.it
www.enac.gov.it



necessità di apertura del mercato secondo criteri trasparenti, obiettivi e non discriminatori.

Il gestore si è impegnato ad individuare, prima dell'avvio della gara, una soluzione logistica idonea per assicurare l'accesso al secondo handler sia di aviazione commerciale sia di aviazione generale.

Anche le conclusioni dell'istruttoria per lo scalo di Malpensa hanno preso atto delle condizioni di saturazione degli spazi a disposizione per la sosta dei mezzi dei prestatori di servizi di handling e per la carenza di spazi di servizio e di supporto a disposizione degli handler oltre che di una viabilità con intersezioni tra le strade di servizio e i percorsi di ingresso agli stand degli aeromobili.

L'individuazione dei prestatori in entrambi gli aeroporti avverrà a norma dell'art. 15 del Regolamento ENAC *Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra*, ed. n. 5 del 23 aprile 2012, Emendamento 1 del 25 gennaio 2018.

Aeroporto di Fiumicino

Il 30 aprile 2019 è stato sottoscritto il provvedimento di limitazione del numero degli operatori dei servizi di rifornimento carburante e olio presso l'aeroporto di Fiumicino.

L'istruttoria condotta dall'Ente ha infatti dimostrato la fondatezza della necessità di limitare il mercato a tre operatori. L'aeroporto è dotato di una infrastruttura centralizzata caratterizzata da un impianto di stoccaggio e di distribuzione di proprietà della società SERAM che oltre ad esserne proprietaria ne è anche il gestore. Nella zona airside dell'aeroporto è presente un'area chiamata Isola Seram all'interno della quale sono presenti uffici, baie di carico e stalli per autobotti oltre a stalli per dispenser che per i flussi di traffico presenti in aeroporto sono giunti a saturazione.

L'individuazione dei prestatori avverrà a norma dell'art. 15 del Regolamento ENAC *Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra*, ed. n. 5 del 23 aprile 2012, Emendamento 1 del 25 gennaio 2018.

Aeroporto di Salerno

Con provvedimento del 21 giugno 2019 l'Enac ha disposto l'estensione all'aeroporto di Salerno del provvedimento di limitazione già vigente presso l'aeroporto di Napoli.

Tale limitazione è avvenuta nel quadro all'attuando processo di fusione societaria delle società di gestione dei due aeroporti.

**Aeroporto di Bologna**

Come rappresentato nella precedente relazione anche la società SAB S.p.A. di Bologna ha presentato istanza di limitazione dei prestatori di servizi di assistenza a terra. La documentazione è attualmente sottoposta alle valutazioni delle competenti strutture dell'Ente.

Aeroporto di Ciampino

La società ADR ha richiesto di limitare il mercato dei servizi di assistenza a terra, ai sensi dell'art. 4 del decreto 18/99 per la cat. 7.1 di cui all'Allegato A) del d.lgs. 18/99 considerato che le aree destinate allo svolgimento delle attività per l'assistenza carburante sono ubicate in zona militare. La richiesta è attualmente in corso di valutazione da parte delle competenti strutture dell'Ente..

b) Vigilanza sull'accesso agli impianti

L'Enac ha proseguito nell'attività di monitoraggio sul deposito carburante presente sullo scalo Bergamo-Orio al Serio.

In data 3 aprile 2019 la società Skytanking srl ha presentato un esposto per ostacoli all'accesso al servizio di rifornimento carburante avio presso l'aeroporto all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, ai sensi dell' art. 14 bis, legge 10 ottobre 1990, n. 287..

L'ENAC ha inviato le proprie risultanze all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, ai fini delle valutazioni di competenza dell' Autorità medesima in tema di ottemperanza agli impegni proposti da SACBO S.P.A e accolti da AGCM a seguito del procedimento A507, come già riportato nelle precedenti relazioni, nonché di aderenza da parte di Levorato Marcevaggi srl ai principi di accesso al mercato e libera concorrenza nel settore di riferimento.

c) Monitoraggio e certificazioni

Nel 1 semestre 2019 sono stati rilasciati 2 certificati di prestatore di servizi di assistenza a terra. Nel primo semestre 2019 sono in vigore 155 certificati.

Tutti i certificati sono consultabili, come di consueto, sul sito istituzionale ENAC, al seguente *link*:

[http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Assistenza_a_terra_\(Handling\)/Prestatori_certificati/index.html](http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Assistenza_a_terra_(Handling)/Prestatori_certificati/index.html)

d) Regolamentazione in materia di handling

Come rappresentato nella precedente relazione, si ricorda che a seguito della pubblicazione del nuovo regolamento (UE) n. 2018/1139 del 4 luglio 2018 (nuovo regolamento basico), l'Enac ha avviato un'analisi dell'impatto delle nuove disposizioni sulla normativa vigente per verificare la sussistenza di esigenze di modifiche normative e formulare eventuali proposte.

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

Cordiali saluti.

IL DIRETTORE GENERALE

Dott. Alessio QUARANTA

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

EGA/ Berg

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



180712120280