

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

Doc. LXXI-bis
n. 1

RELAZIONE

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

(Secondo semestre 2017)

(Articolo 50, comma 1, della legge 23 luglio 2009, n. 99)

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(TONINELLI)

Comunicata alla Presidenza il 24 dicembre 2018

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

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 – 2° semestre 2017.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti presenta la sua diciassettesima relazione concernente la verifica della liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti civili prevista dall'art. 50, comma 4, della legge 23 luglio 2009, n. 99 (Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia), redatta sulla base degli elementi informativi forniti dall'ENAC, quale autorità tecnica di settore.

Come nelle precedenti edizioni, la relazione analizza le informazioni che l'ENAC fornisce sull'attività di vigilanza svolta nel periodo di riferimento indicato in oggetto riportando, altresì, i provvedimenti adottati in attuazione del Decreto Legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, di "*Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità*".

L'attività di vigilanza dell'ENAC è indicata nell'articolo 10 del citato decreto legislativo n.18/1999, rubricato "*Vigilanza sull'accesso agli impianti*" che così recita:

"1. L'E.N.A.C. vigila affinché:

- a) sia garantito l'accesso agli impianti aeroportuali da parte dei prestatori di servizi e degli utenti che effettuano l'autoassistenza;
- b) le condizioni poste all'accesso siano adeguate, trasparenti, obiettive e non discriminatorie;
- c) 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;
- d) 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".

Si ritiene opportuno ricordare che l'articolo 50 della legge n. 99 del 2009 prevede che il Ministro, ogni sei mesi, presenti alle Camere una relazione sul grado di liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti civili.

L'articolo 50, come già evidenziato nelle precedenti relazioni, prende in esame tematiche di competenza trasversale non solo a più uffici di questa Direzione, ma anche del Ministero in generale, atteso che la stessa deve contenere informazioni eterogenee 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.

MIT – diciassettesima relazione

Con riferimento alla relazione in oggetto, si evidenzia che la stessa è redatta in linea di continuità con quelle precedenti che sono state sempre presentate allegando la documentazione di supporto che l'ENAC redige sull'argomento, quale parte integrante della stessa relazione, preceduta da una breve introduzione per gli aspetti di competenza della Direzione Generale per gli Aeroporti e il Trasporto Aereo.

Nella comunicazione del 12/7/18, l'ENAC ha trasmesso una relazione sull'attività di vigilanza svolta nel settore dell'handling aeroportuale nel secondo semestre 2017, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, del d. lgs. 13/1/99, n.18, fornendo indicazioni circa i provvedimenti adottati in attuazione del citato decreto legislativo. Nella relazione del 27/9/18, invece, riferita sempre al secondo semestre 2017, l'ENAC ha fornito informazioni relative alla verifica della liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti civili, in applicazione dell'art. 50 della legge 23/7/09, n. 99.

Le citate relazioni, i cui contenuti sono in parte sovrapponibili, forniscono gli elementi a disposizione di questo Dicastero per avere un quadro d'insieme, sia per la verifica del livello di liberalizzazione del mercato concernente i servizi di assistenza a terra negli aeroporti, sia per soddisfare in generale gli altri ambiti d'interesse indicati dall'articolo 50 della legge n.99/2009, riportati precedentemente in dettaglio.

Entrambe le relazioni, quindi, costituiscono parte integrante anche della presente relazione riferita al secondo semestre 2017 e, per la parte di competenza di questa Direzione, si osserva quanto segue.

L'ENAC, nel suo contributo riferito al secondo semestre 2017, conferma, come già evidenziato nelle precedenti relazioni, che il mercato italiano dei servizi di assistenza a terra si caratterizza *“per la frammentazione dell'offerta composta da molteplici handlers, ed in una impropria compressione dei costi e delle tariffe applicate ai vettori con evidenti effetti distorsivi della concorrenza, fenomeni di dumping sociale e gravi criticità per la sicurezza delle operazioni aeroportuali, dei passeggeri e degli addetti ai servizi”*. Tali considerazioni in parte ricalcano le posizioni espresse anche dalle organizzazioni sindacali più rappresentative del settore del Trasporto Aereo, in particolare si rinvia alla nota unitaria espressa sulla situazione Alitalia e Trasporto Aereo in seno all'Audizione Commissione Speciale Senato della Repubblica (DL 38/2018) del 16.05.2018.

Ad avviso della scrivente, il profilo inerente alla sicurezza delle operazioni aeroportuali sarà oggetto di ulteriore attenzione da parte dell'ENAC che, in qualità di autorità di settore, dovrà dare attuazione al nuovo regolamento europeo n. 1139/2018, recante in generale le regole comuni in materia di sicurezza nel settore dell'aviazione civile che, in particolare nell'Allegato VII, prescrive per gli aeroporti e la fornitura dei servizi di assistenza a terra il rispetto di requisiti essenziali al fine di garantire un sistema di gestione della sicurezza dei predetti servizi che dovrà necessariamente coordinarsi con quello del gestore aeroportuale.

Sempre in continuità con quanto già riportato nelle precedenti relazioni, si ritiene opportuno riportare qui di seguito le principali problematiche evidenziate nelle citate relazioni sui servizi di handling aeroportuale.

Dalle relazioni semestrali svolte dall'ENAC in adempimento alle previsioni di cui all'articolo 17 c. 3 del citato d.lgs. n.18/99 e da quanto si apprende da altre fonti, emerge un quadro nazionale del settore dell'handling assai complesso e sicuramente in grave difficoltà anche in relazione alla situazione delle compagnie aeree nazionali.

In Italia, gli aeroporti con un traffico superiore ai 2 milioni di passeggeri, nel 2017, sono: Bari, Bergamo, Bologna, Brindisi, Catania, Cagliari, Lamezia Terme, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Palermo, Pisa, Firenze, Olbia, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, Torino, Treviso, Verona e Venezia.

In generale le principali problematiche dell'handling aeroportuale in Italia, si possono suddividere in alcune grandi categorie:

- problematiche di tipo operativo;
- problematiche di tipo economico-finanziario;
- problematiche di tipo sociale.

MIT – diciassettesima relazione

Problematiche di tipo operativo.

La liberalizzazione dei servizi di handling ha visto in Italia una crescita del numero dei prestatori dei servizi senza garantire uno sviluppo armonico e compatibile con le configurazioni degli aeroporti in cui gli stessi operatori devono operare. La scarsa disponibilità di spazi aeroportuali da dedicare espressamente a tali servizi nonché il proliferare, in molti casi, di un numero eccessivo di operatori sta portando l'ENAC a valutare la necessità di porre delle limitazioni all'accesso degli operatori e alla certificazione degli stessi.

Ad esempio, per il nostro, maggiore aeroporto, quello di Fiumicino, è stata avviata una lunga attività di approfondimento congiunto tra ENAC ed i responsabili della Società A.d.R. S.p.A., iniziata nel luglio 2013, ai fini dell'individuazione delle criticità sullo scalo, che ha posto in evidenza la saturazione degli spazi disponibili e l'impossibilità di soddisfare le richieste di ulteriori prestatori di servizi di assistenza a terra.

Simili problematiche sono afferenti anche agli altri aeroporti nazionali.

Problematiche di tipo economico-finanziario

Le attività di *handling*, sia che siano svolte in regime di esclusiva dal gestore aeroportuale o che siano 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 sia ai dettami delle norme civilistiche e fiscali sia ai principi contabili internazionali.

L'articolo 19 del d.lgs. n.18/1999, di attuazione della direttiva 96/67/CE dispone che le tariffe dei servizi di handling svolti da un unico prestatore siano approvate con decreto del Ministero delle Infrastrutture all'esito di un'apposita istruttoria ENAC.

Il regime della regolazione economica è in fase, però, di notevoli cambiamenti con l'operatività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (d'ora in poi ART) istituita nel 2011 dall'articolo 37 del decreto legge n. 201 del 6.12.2011 (cd. Salva Italia), convertito con modificazioni dalla legge n.214 del 22.12.2011, modificato dall'articolo 36 del decreto legge n.1 del 24.1.2012 (cd. Liberalizzazioni). La previsione di una nuova Autorità in materia di trasporti è di diretta attuazione della direttiva europea n.12/2009/CE, che è stata recepita nell'ordinamento italiano con gli articoli da 71 a 82 del citato decreto legge del 24.1.2012, n. 1, i quali hanno disposto l'applicazione della nuova normativa a tutti gli aeroporti nazionali, senza distinzioni in relazione al volume di traffico, fatte salve le deroghe previste.

Le competenze e i principi dell'ART in materia di regolazione dell'accesso alle infrastrutture dei trasporti si possono così sintetizzare: *garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali ..., nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti* (cfr. pag.23 Quinto Rapporto Annuale al Parlamento dell'ART del 20/6/2018). L'ART, tuttavia, in base alle previsioni della normativa europea e, quindi, nazionale non ha dirette competenze nel settore tariffario dell'handling.

In via più generale, le tariffe dell'handling aeroportuale rispondono a logiche di impresa e sono condizionate dalla pressione concorrenziale presente sul singolo scalo. Ciò ha creato, talora, situazioni di estrema criticità per una eccessiva concorrenza nel comparto.

Problematiche di tipo sociale

La ricerca da parte dei vettori aerei delle condizioni di minor costo sta determinando una fortissima mobilità della clientela nei servizi di assistenza a terra, mobilità che rischia di far pagare un prezzo elevatissimo ai lavoratori del settore.

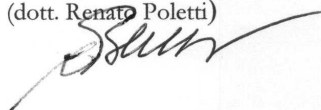
Si sono create diverse situazioni di agitazioni sindacali in relazione alle condizioni di lavoro, all'applicazione delle clausole di salvaguardia di protezione sociale e all'ingresso di imprese subappaltatrici.

Conclusioni

L'importanza dell'handling aeroportuale ai fini della qualità del trasporto aereo del sistema Paese è innegabile ma ancora si assiste, in Italia, ad una mancata "stabilizzazione" del settore. Ciò comporta problematiche di vario tipo a tutti i comparti della filiera e cioè, in estrema sintesi, vettori, gestori aeroportuali ed utenti.

La stessa normativa europea appena emanata (Regolamento 2018/1139) comporterà una nuova evoluzione del settore con cambiamenti non ancora prevedibili e, probabilmente, non facilmente governabili in quanto è previsto dal regolamento che *"le organizzazioni responsabili della fornitura di servizi di assistenza a terra dichiarano di possedere la capacità e di disporre dei mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati ai servizi forniti in conformità dei requisiti essenziali"*.

Il Direttore Generale
(dott. Renato Poletti)





ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Il Direttore Generale

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

Oggetto: d.lgs. n.18/99, art. 17 c. 3 - Attuazione della Direttiva 96/67/CE, relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità. Anno 2017, 2^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

Aeroporto Napoli

Il 20 luglio 2017 è stato emanato il provvedimento di limitazione del numero degli operatori dei servizi di assistenza a terra nell'aeroporto di Napoli, per un periodo di 7 anni.

A seguito dell'istruttoria compiuta e delle relative risultanze di ordine tecnico, normativo e fattuale ENAC ha ritenuto necessario limitare il mercato dell'*handling* a due operatori e due utenti in autoproduzione per l'aviazione commerciale, quattro operatori per l'aviazione generale per le seguenti cat. di cui all'Allegato A) del d.lgs. 18/99:

3. Assistenza bagagli;
4. Assistenza merci e posta, per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aeromobile;
5. Assistenza operazioni in pista ad eccezione delle sottocategorie 5.4 (caricamento e scaricamento dall'aereo della posta) e 5.7 (trasporto, caricamento sull'aereo dei cibi e delle bevande e relativo scaricamento);

tre operatori per la categoria:

7. Assistenza carburante e olio.

Il provvedimento di limitazione è stato emanato tenuto conto delle attuali condizioni di saturazione degli spazi a disposizione per la sosta dei mezzi dei prestatori di servizi di *handling*, nonché della riduzione degli spazi a seguito dei lavori di cui al Piano degli Investimenti.



Inoltre, in considerazione delle previste cantierizzazioni associate alle diverse fasi di realizzazione degli interventi programmati sull'*air-side* dell'aeroporto di Capodichino, la limitazione degli operatori *handling* è risultata necessaria per minimizzare l'impatto delle cantierizzazioni sulla disponibilità e accessibilità delle aree, nonché sulla viabilità per l'utilizzo da parte dei veicoli di cantiere.

Preso atto che i prestatori certificati per le categorie soggette a limitazione risultano già presenti e operanti nel numero massimo previsto e che anche il requisito di indipendenza previsto dall'art. 4 punto 3., del d.lgs. 18/99, è garantito, non si è provveduto a indire selezioni tramite procedura a evidenza pubblica per individuare i prestatori, in coerenza con l'art. 14, punto 3.a. del Regolamento ENAC "*Certificazione dei prestatori di servizi di assistenza a terra*" - ed. n. 5, 23 aprile 2012.

Al momento della limitazione non risultavano presenti vettori operanti in autoproduzione nei servizi di *handling*.

Aeroporto Venezia

Il 19 ottobre 2017 è stato emanato il provvedimento di limitazione del numero degli operatori dei servizi di assistenza a terra nell'aeroporto di Venezia, per un periodo di 7 anni.

A seguito dell'istruttoria compiuta e delle relative risultanze di ordine tecnico, normativo e fattuale l'ENAC ha limitato l'aeroporto di Venezia a due prestatori e due operatori in autoproduzione per l'aviazione commerciale e due operatori per l'aviazione generale per le seguenti cat. di cui all'Allegato A) del d.lgs. 18/99:

3. Assistenza bagagli;
4. 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;
5. Assistenza operazioni in pista ad eccezione della sottocategoria 5.7 (trasporto, caricamento sull'aereo dei cibi e delle bevande e relativo scaricamento).

Il provvedimento di limitazione è stato emanato tenuto conto delle condizioni di saturazione degli spazi a disposizione per i prestatori di servizi di *handling*, del particolare impianto del *layout air-side* dell'aeroporto di Venezia del rilevante numero di mezzi utilizzati nelle diverse attività aeroportuali.

Oltre ai cantieri già aperti, quelli di prossima apertura previsti in *air side* sottrarranno ulteriori aree operative alla movimentazione e alla sosta di mezzi e attrezzature impiegati nelle operazioni di assistenza a terra.

L'individuazione dei prestatori avverrà tramite apposita gara, come previsto dall'art. 14 del Regolamento Enac "*Certificazione dei prestatori di servizi di assistenza a terra*" ed. n. 5, del 23 aprile 2012, in quanto allo stato attuale risultano presenti operatori in numero maggiore rispetto a quanto previsto dal provvedimento di limitazione.

Per quanto riguarda l'autoproduzione non è presente alcun vettore che svolga tale attività.



Aeroporti Firenze e Pisa

Il gestore degli aeroporti toscani nel novembre 2017 in funzione di previste cantierizzazioni, ha presentato istanza per limitare il mercato dei servizi di assistenza a terra mantenendo inalterato il numero dei prestatori già presenti ed operanti (2 operatori, di cui uno per l'aviazione commerciale e l'altro per quella generale) per gli aeroporti di Firenze e Pisa.

b) Vigilanza sull'accesso agli impianti

ENAC ha proseguito l'attività di vigilanza sulla gestione dell'impianto di deposito carburante presente sullo scalo Bergamo-Orio al Serio (*cf.* precedenti relazioni 2016 e 2017), mantenendo una costante interlocuzione con SACBO S.p.A. e l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, per rendere possibile ai soggetti interessati (*Skytanking*) l'accesso al mercato dei servizi di *handling* in parola mediante l'utilizzo congiunto dell'impianto attualmente esistente.

Come rappresentato nella precedente relazione, l'AGCM aveva avviato il 14 giugno 2017 l'istruttoria nei confronti di SACBO S.p.A. e Levorato Marcevaggi concernente due presunti aiuti di posizione dominante in violazione dell'art. 102 TFUE, relativi alle modalità di gestione e di utilizzo dell'unico deposito carburante presente nell'aeroporto di Bergamo, fissando il termine di conclusione del procedimento al 31 dicembre 2017.

Tale termine non è stato ritenuto sufficiente per un'adeguata valutazione degli impegni proposti dalle parti per risolvere i problemi concorrenziali evidenziati nel provvedimento di avvio dell'istruttoria, pertanto AGCM ha disposto una proroga del termine di conclusione del procedimento al 30 marzo 2018.

c) Certificazioni

Dal 1 luglio 2017 al 31 dicembre 2017 sono stati rilasciati n. 2 certificati di prestatore di servizi di assistenza a terra, rinnovati 27, pertanto, al 31 dicembre 2017 risultavano in vigore 156 certificati di prestatore di servizi di assistenza a terra.

I certificati sono consultabili 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) Monitoraggio

L'attività di monitoraggio è riassunta nel documento allegato (all. 1), costituito da schede inerenti i seguenti aeroporti liberalizzati: Bari, Bergamo, Bologna, Brindisi, Catania, Cagliari, Lamezia Terme, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Palermo, Pisa, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, Torino, Treviso, Verona e Venezia.

Ciascuna scheda riporta:

- i dati di traffico dal 2011 al 2017;
- le quote di mercato servite dai *full handler* nel primo e nel secondo semestre 2017.



e) Regolamentazione in materia di handling

Con l'edizione n. 5 del Regolamento ENAC "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra", del 23 aprile 2012, era stato avviato un riordino normativo e procedurale circa l'accertamento dei requisiti di idoneità dei prestatori dei servizi di assistenza a terra, a seguito di varie pronunce giurisdizionali intervenute in materia.

Tuttavia, nel corso dell'applicazione del Regolamento sono emerse talune criticità nel mercato dei servizi di assistenza affidati in regime di subappalto. Il frequente ricorso a tale istituto contrattuale da parte dei prestatori di servizi certificati, infatti, ha portato a una eccessiva pressione concorrenziale e ad una impropria compressione dei costi e delle tariffe.

In considerazione dell'esperienza applicativa e di alcune problematiche emerse in sede giurisdizionale, negli anni il Regolamento è stato oggetto di revisioni e aggiornamenti.

In particolare, per quanto riguarda la materia del subappalto, il Regolamento prevedeva per le attività subappaltabili un limite quantitativo del "30% del fatturato globale annuo realizzato dal prestatore certificato sul singolo aeroporto".

Il prestatore di servizi subappaltante, certificato dall'ENAC, era direttamente chiamato a garantire il possesso da parte del subappaltatore di standard di sicurezza, qualità e tutela ambientale pari a quelli propri.

Nel corso del periodo di vigenza della suddetta edizione del Regolamento sono tuttavia emerse criticità nel mercato dei servizi di assistenza a terra affidati in subappalto. Il frequente ricorso a tale istituto contrattuale, infatti, ha determinato una pressione concorrenziale molto elevata, con conseguenti disservizi e tensioni di ordine sociale.

Da una ricognizione condotta dall'Ente sui certificati di prestatore di servizi di assistenza a terra in corso di validità al 30 settembre 2017, è emerso che dei 153 handler certificati, 42 hanno stipulato accordi di subappalto per più categorie di servizi, anche nello stesso aeroporto, coinvolgendo 54 subappaltatori, dei quali ben 25 titolari di certificazione. Inoltre si è constatato che la maggioranza dei subappaltatori non certificati è rappresentata da società cooperative e S.r.l. che svolgono principalmente servizi di pulizia degli aeromobili, di assistenza operazioni in pista, di assistenza bagagli e di ristorazione e catering.

La frammentazione dell'attività di handling si è tradotta, negli ultimi anni, in un abbassamento del livello di qualità delle prestazioni e in una impropria compressione dei costi e delle tariffe applicate ai vettori, con evidenti effetti distorsivi della concorrenza, fenomeni di dumping sociale e gravi criticità per la sicurezza delle operazioni aeroportuali, dei passeggeri e degli addetti ai servizi.

Si sono inoltre verificate negli aeroporti mobilitazioni sindacali di denuncia delle condizioni di lavoro dei dipendenti delle imprese subappaltatrici e dell'inosservanza delle clausole di protezione sociale previste dai CCNL. In proposito si rammentano i gravi disagi per l'operatività aeroportuale e per l'utenza registrati nell'estate 2017 a



Malpensa e Linate a causa dell'agitazione sindacale contro l'ingresso nei servizi di rampa della Cooperativa Alpina Service, subappaltatrice della AGS S.p.A.

Per la risoluzione di tali problematiche si è reso necessario intervenire con modifiche, alla disciplina contenuta nel Regolamento in materia di subappalto e di durata temporanea delle certificazioni. La bozza di revisione è stata posta in consultazione sul sito istituzionale ENAC nel settembre 2017 e dopo aver acquisito le osservazioni degli addetti al settore è stata modificata. Il Regolamento è stato sottoposto al vaglio del Consiglio di Amministrazione per essere, infine, pubblicato nel gennaio 2018.

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

IL DIRETTORE GENERALE

Dott. Alessio QUARANTA

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

EGA/PM

Allegato 1. Quote di mercato rampa.

PAGINA BIANCA

QUOTE DI MERCATO RAMPA

full handlers



Report di monitoraggio

2° semestre 2017



Direzione Sviluppo Gestione Aeroporti

Aeroporti liberalizzati ex D.Lgs. 18/99

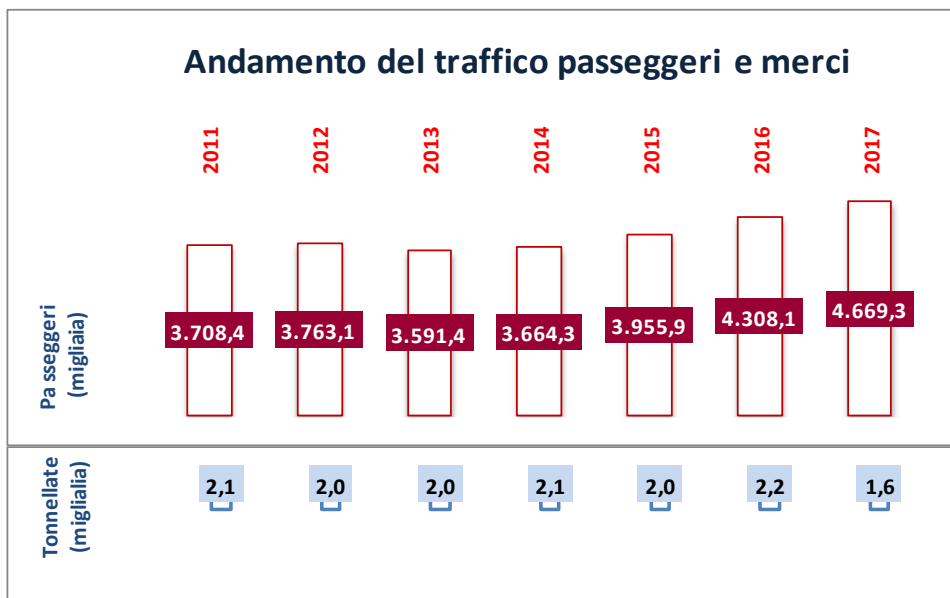
Indice

Aeroporto di Bari	3
Aeroporto di Bergamo.....	4
Aeroporto di Bologna	5
Aeroporto di Brindisi	6
Aeroporto di Cagliari	7
Aeroporto di Catania	8
Aeroporto di Lamezia Terme.....	9
Aeroporto di Milano Linate	10
Aeroporto di Milano Malpensa	11
Aeroporto di Napoli.....	12
Aeroporto di Palermo.....	13
Aeroporto di Pisa	14
Aeroporto di Roma Ciampino.....	15
Aeroporto di Roma Fiumicino	16
Aeroporto di Torino.....	17
Aeroporto di Treviso.....	18
Aeroporto di Venezia.....	19
Aeroporto di Verona.....	20

Aeroporto di Bari

Passeggeri gennaio-dicembre 2017: 4.669.277

Tonnellate gennaio-dicembre 2017: 1.573



Prestatori certificati: 10

di cui full handlers: 3

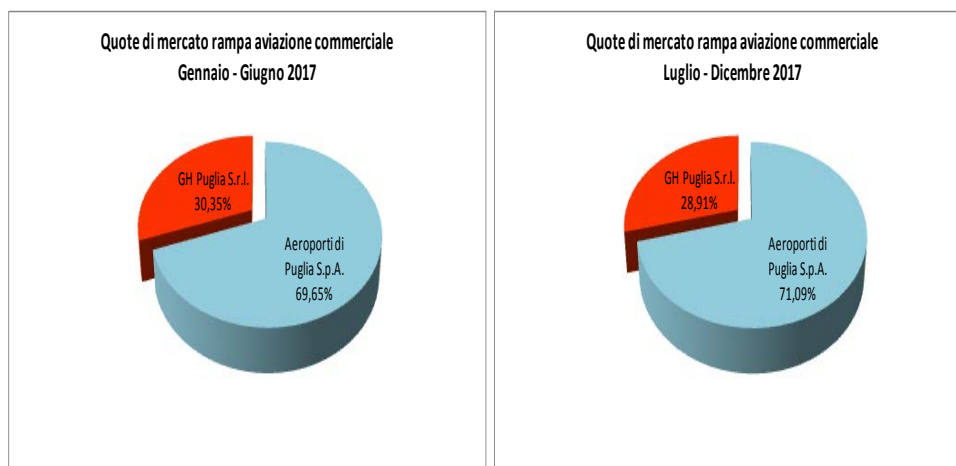
Aeroporti di Puglia S.p.A. (gestore)

GH Puglia S.r.l.

Sky Services S.p.A. (**AG**)

Quote di mercato dei servizi di rampa di aviazione commerciale

1° semestre e 2° semestre 2017:

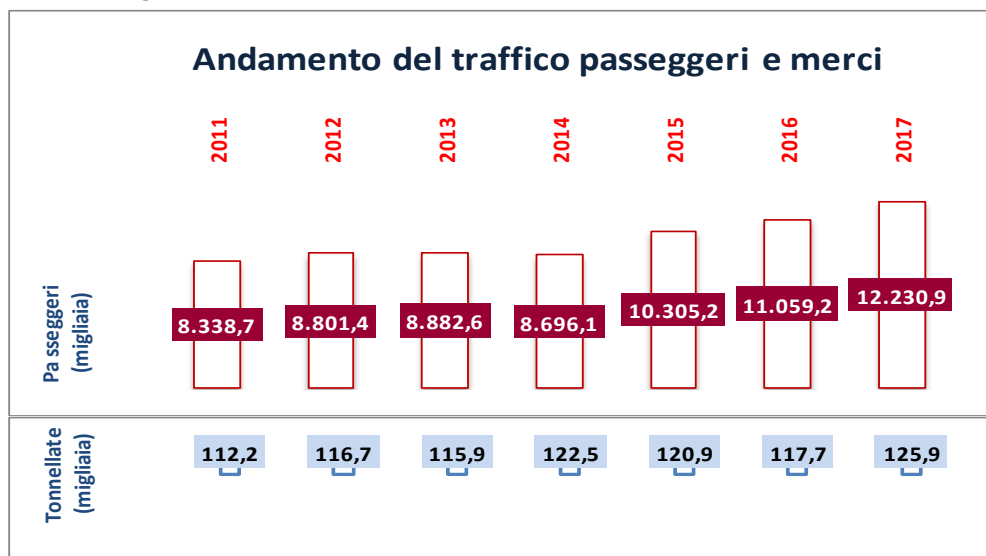


Quote di mercato 2° semestre 2017

Aeroporto di Bergamo

Passeggeri gennaio-dicembre 2017: 12.230.942

Tonnellate gennaio-dicembre 2017: 125.888

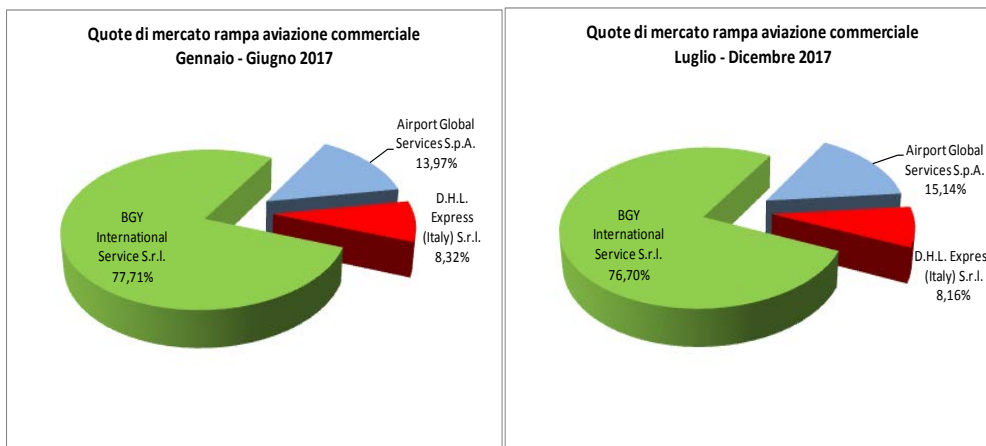


Prestatori certificati: 12

di cui full handlers: 3

BGY International Service S.r.l. (controllata dal Gestore)
 Airport Global Services S.p.A.
 DHL Express (Italy) S.r.l.

Quote di mercato dei servizi di rampa di aviazione commerciale 1° semestre e 2° semestre 2017:

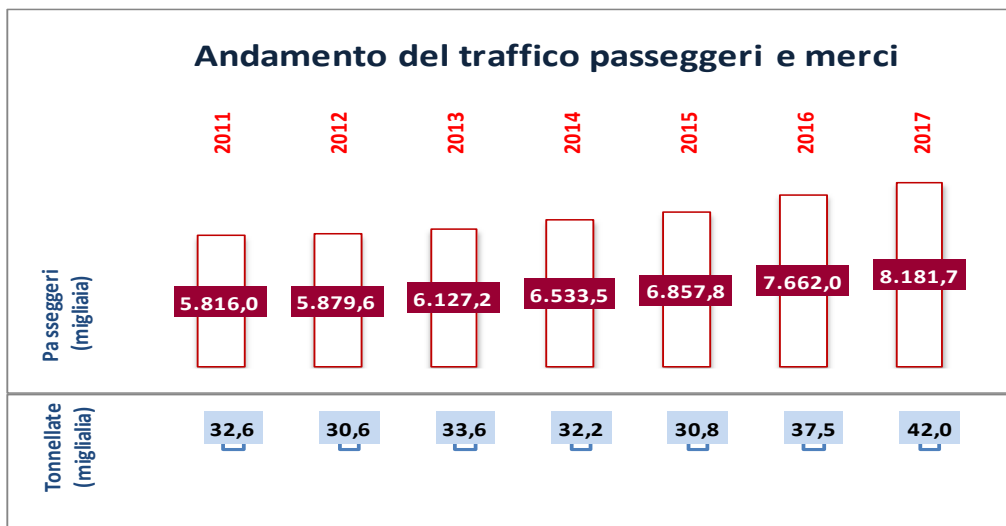


Quote di mercato 2° semestre 2017

Aeroporto di Bologna

Passeggeri gennaio-dicembre 2017: 8.181.654

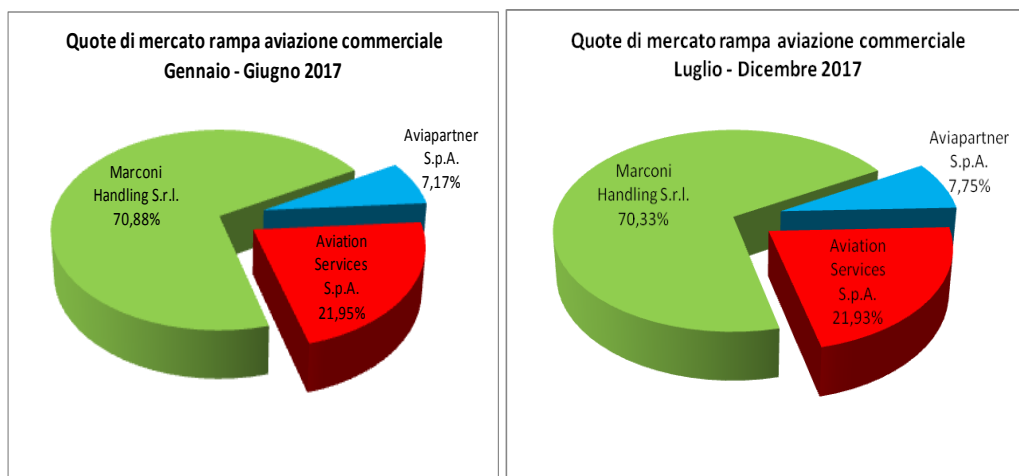
Tonnellate gennaio-dicembre 2017: 41.986



Prestatori certificati: 12
di cui full handlers: 4

Aviapartner S.p.A.
 Aviation Services S.p.A.
 Marconi Handling S.r.l. (ora GH Bologna S.p.A.)
 T.A.G. Bologna S.r.l. (AG)

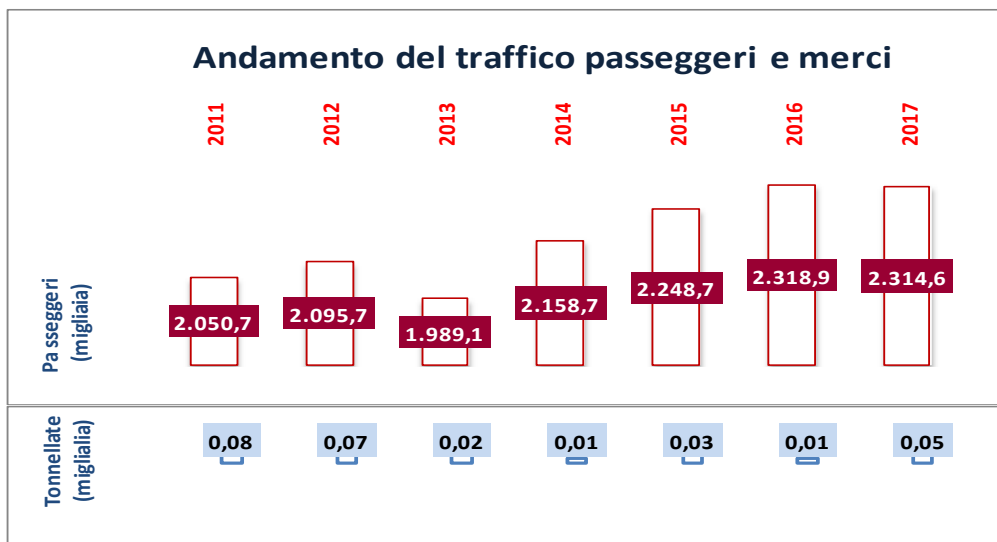
Quote di mercato dei servizi di rampa di aviazione commerciale 1° semestre 2017 e 2° semestre 2017:



Aeroporto di Brindisi

Passeggeri gennaio-dicembre 2017: 2.314.619

Tonnellate gennaio- dicembre 2017: 54



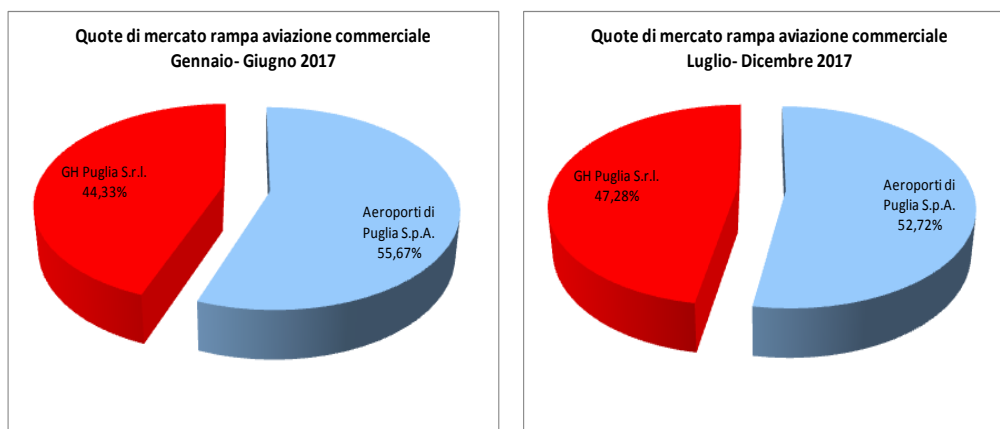
Prestatori certificati: 7

di cui full handlers: 4

Aeroporti di Puglia S.p.A. (gestore)
 GH Puglia S.r.l.
 Delta Aerotaxi S.r.l. (AG)
 Sky Services S.p.A. (AG)

Quote di mercato dei servizi di rampa di aviazione commerciale

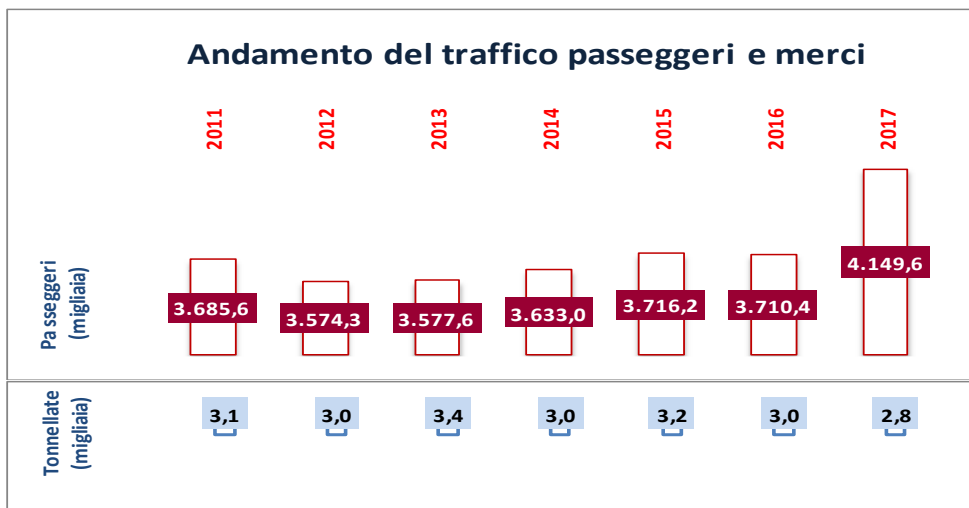
1° semestre 2017 e 2° semestre 2017:



Aeroporto di Cagliari

Passeggeri gennaio-dicembre 2017: 4.149.585

Tonnellate gennaio-dicembre 2017: 2.839



Prestatori certificati: 12

di cui full handlers: 4

Sogaerdyn S.p.A. (controllata dal Gestore)

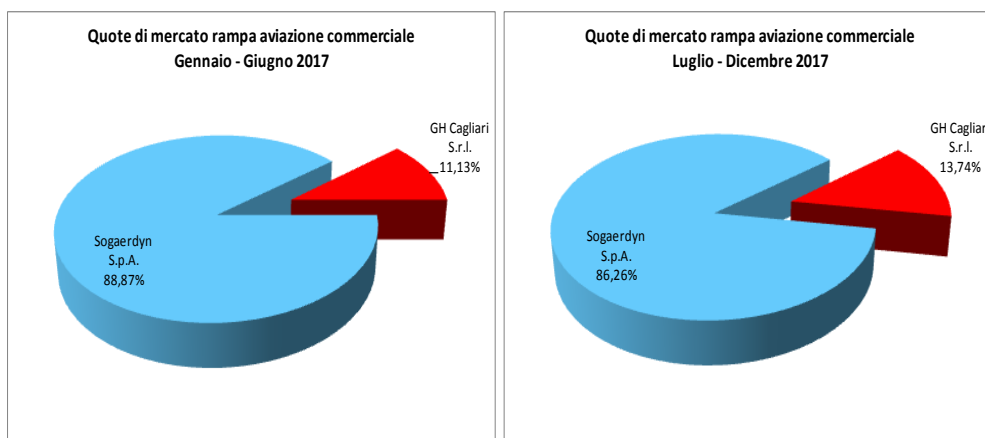
GH Cagliari S.r.l.

Aero service S.r.l. (**AG**)

Argos Vip Private Handling S.r.l. (**AG**)

Quote di mercato dei servizi di rampa di aviazione commerciale

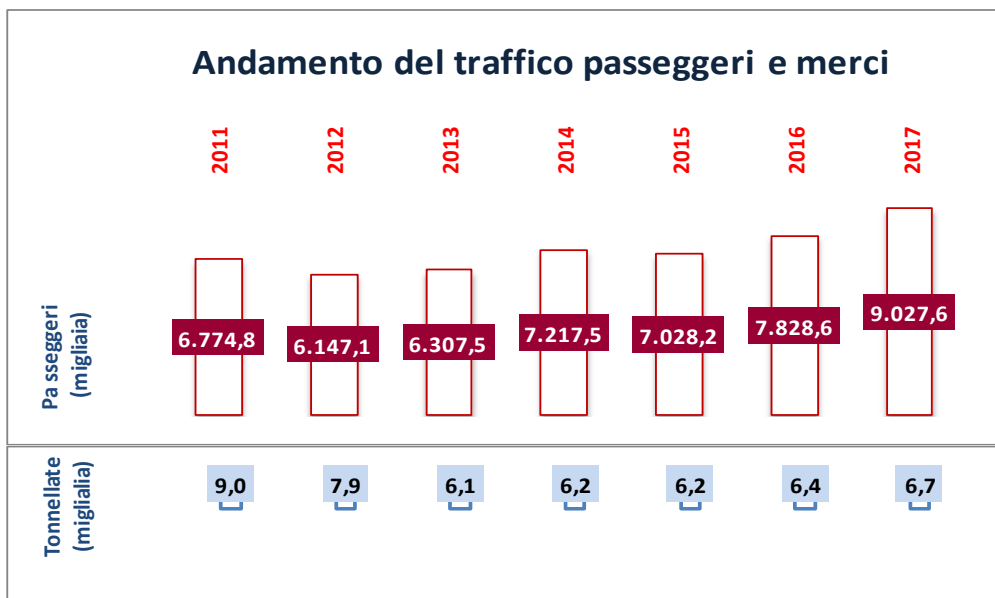
1° semestre 2017 e 2° semestre 2017:



Aeroporto di Catania

Passeggeri gennaio-dicembre 2017: 9.027.604

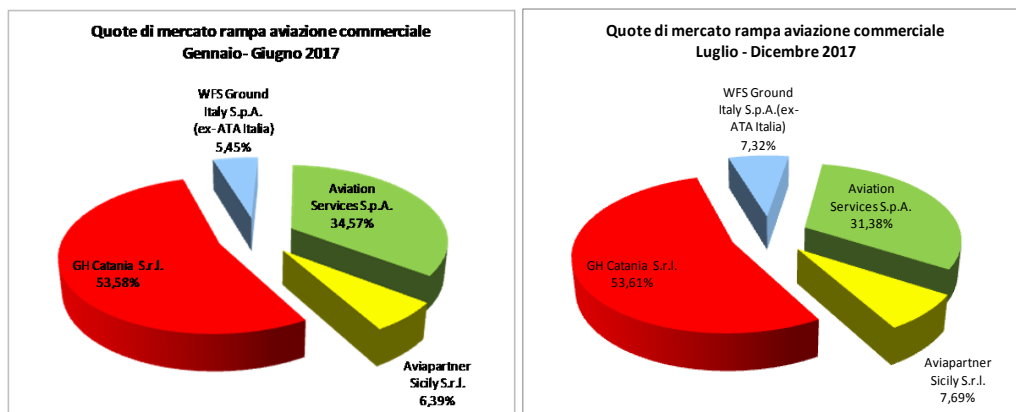
Tonnellate gennaio- dicembre 2017: 6.686



Prestatori certificati: 13
di cui full handlers: 6

Aviapartner Sicily S.r.l.
 Aviation Services S.p.A.
 GH Catania S.r.l.
 WFS Ground Italy S.r.l.
 Argos VIP Private handling S.r.l. (AG)
 Fly Service S.r.l. (AG)

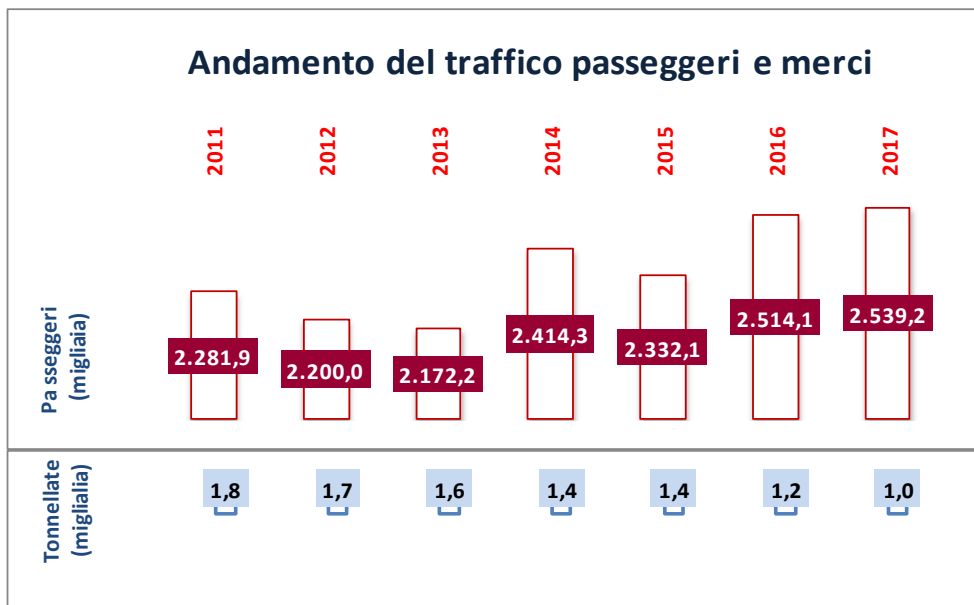
Quote di mercato dei servizi di rampa di aviazione commerciale 1° semestre 2017 e 2° semestre 2017:



Aeroporto di Lamezia Terme

Passeggeri gennaio-dicembre 2017: 2.539.233

Tonnellate gennaio-dicembre 2017: 987

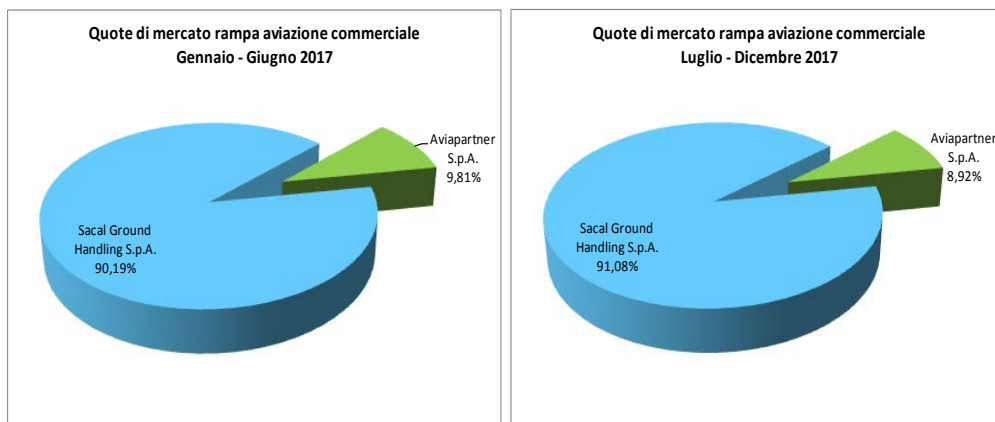


Prestatori certificati: 11

di cui full handlers: 2

Sacal Ground Handling S.p.A. (controllata dal Gestore)
 Aviapartner S.p.A.

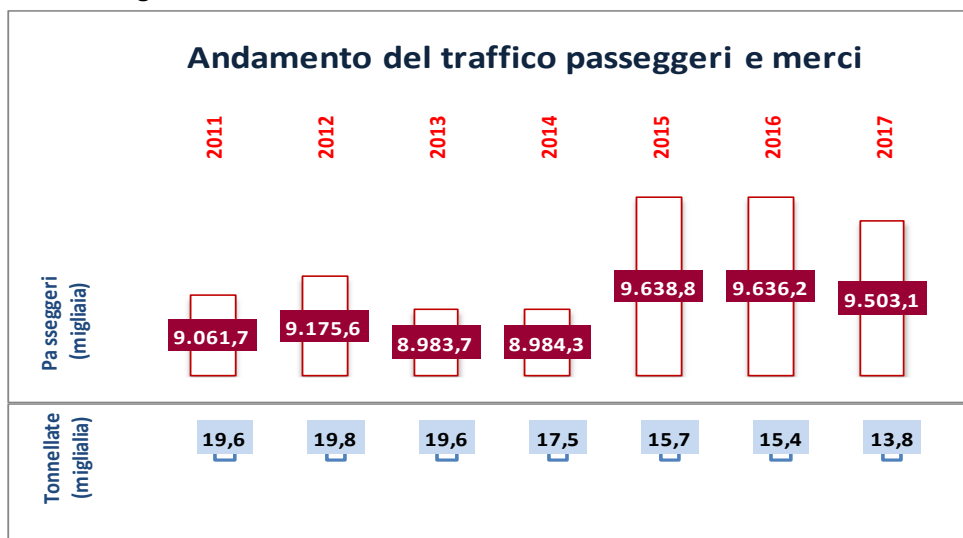
Quote di mercato dei servizi di rampa di aviazione commerciale 1° semestre 2017 e 2° semestre 2017:



Aeroporto di Milano Linate

Passeggeri gennaio-dicembre 2017: 9.503.065

Tonnellate gennaio- dicembre 2017: 13.814



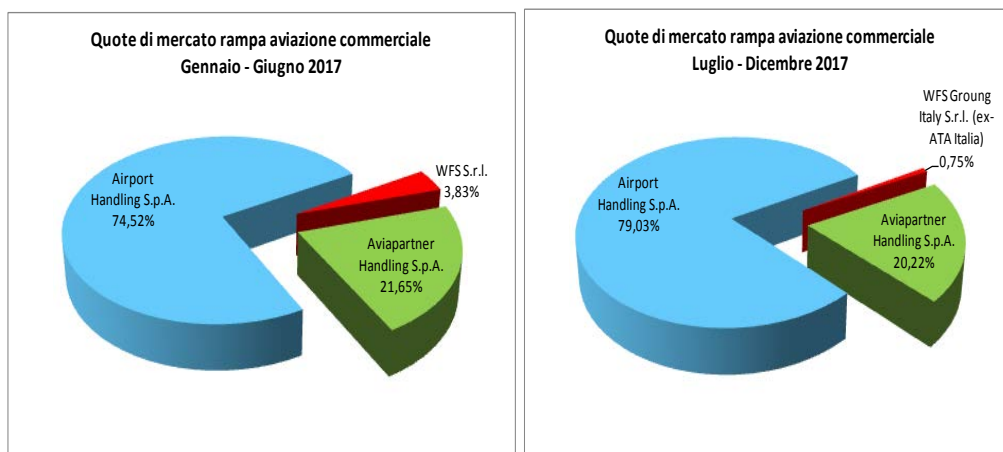
Prestatori certificati: 21

di cui full handlers: 7

Airport Handling S.p.A.
 Aviapartner Handling S.p.A.
 WFS Ground Italy S.r.l.
 Argos VIP Private Handling S.r.l. **(AG)**
 Signature Flight Support Italy S.r.l. **(AG)**
 Sky Services S.p.A. **(AG)**
 Universal Aviation Italy S.r.l. **(AG)**

Quote di mercato dei servizi di rampa di aviazione commerciale

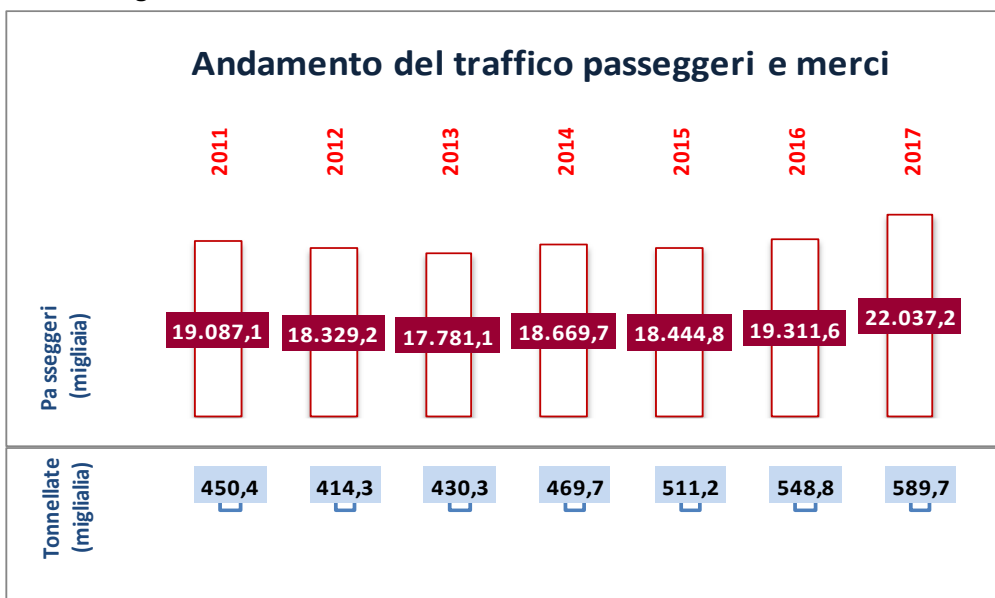
1° semestre 2017 e 2° semestre 2017:



Aeroporto di Milano Malpensa

Passeggeri gennaio-dicembre 2017: **22.037.241**

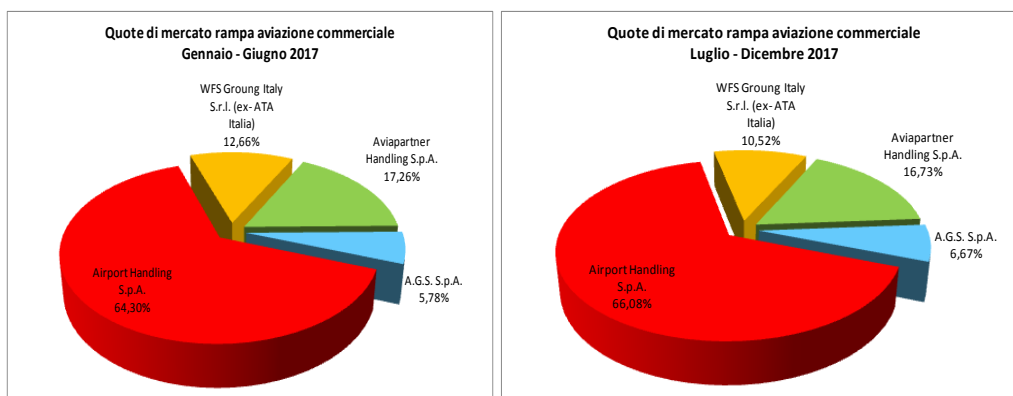
Tonnellate gennaio- dicembre 2017: **589.719**



Prestatori certificati: 32
di cui full handlers: 8

Airport Handling S.p.A.
 Airport Global Services S.p.A.
 Aviapartner Handling S.p.A.
 WFS Ground Italy S.r.l.
 Argos Vip Private Handling S.r.l. (AG)
 Signature Flight Support S.r.l. (ex- Prime Aviation Service S.p.A.) (AG)
 Sky Services S.p.A. (AG)
 Universal Aviation Italy S.r.l. (AG)

Quote di mercato dei servizi di rampa di aviazione commerciale 1° semestre 2017 e 2° semestre 2017:

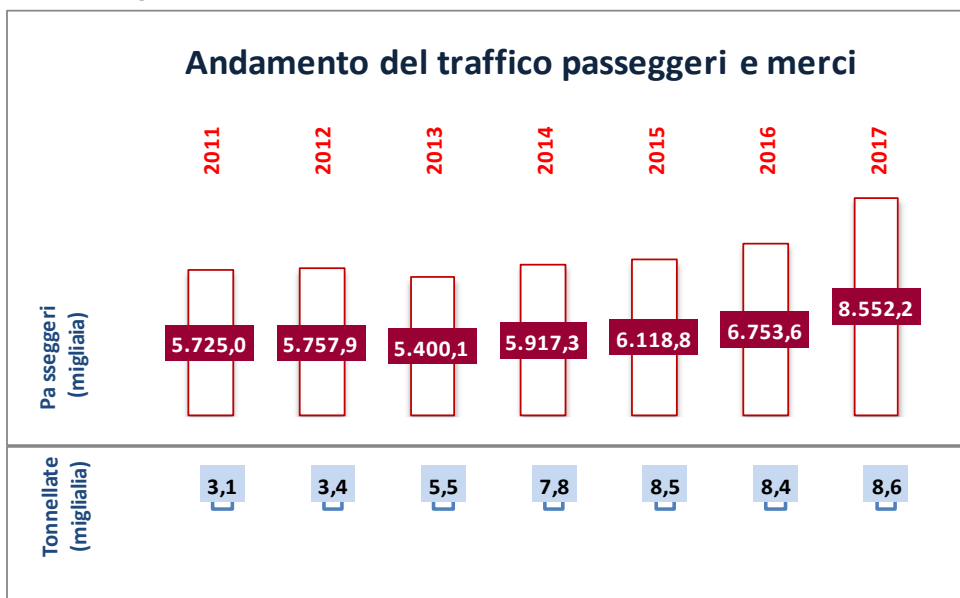


Quote di mercato 2° semestre 2017

Aeroporto di Napoli

Passeggeri gennaio-dicembre 2017: 8.552.223

Tonnellate gennaio-dicembre 2017: 8.643



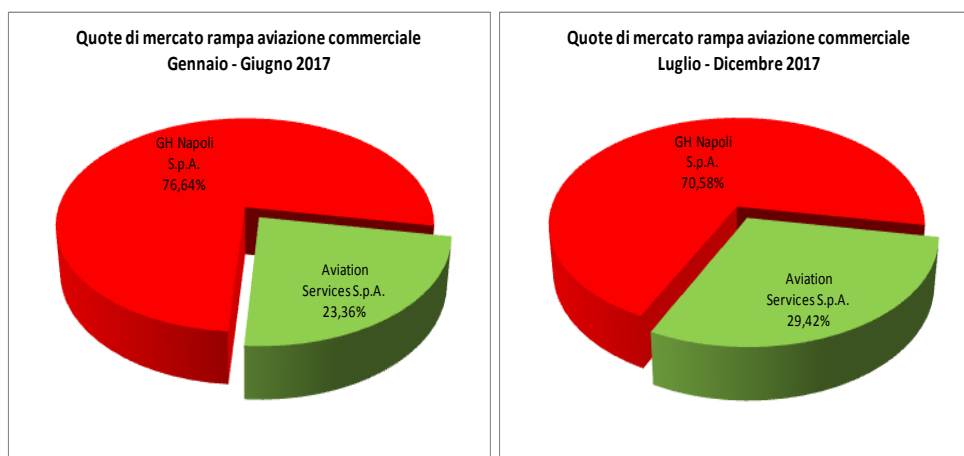
Prestatori certificati: 14

di cui full handlers: 6

Aviation Services S.p.A.
GH Napoli S.p.A.
Argos VIP Private Handling S.r.l. (AG)
Alisud S.p.A. (AG)
Fly Service S.r.l. (AG)
Sky Services S.p.A. (AG)

Quote di mercato dei servizi di rampa di aviazione commerciale

1° semestre 2017 e 2° semestre 2017:

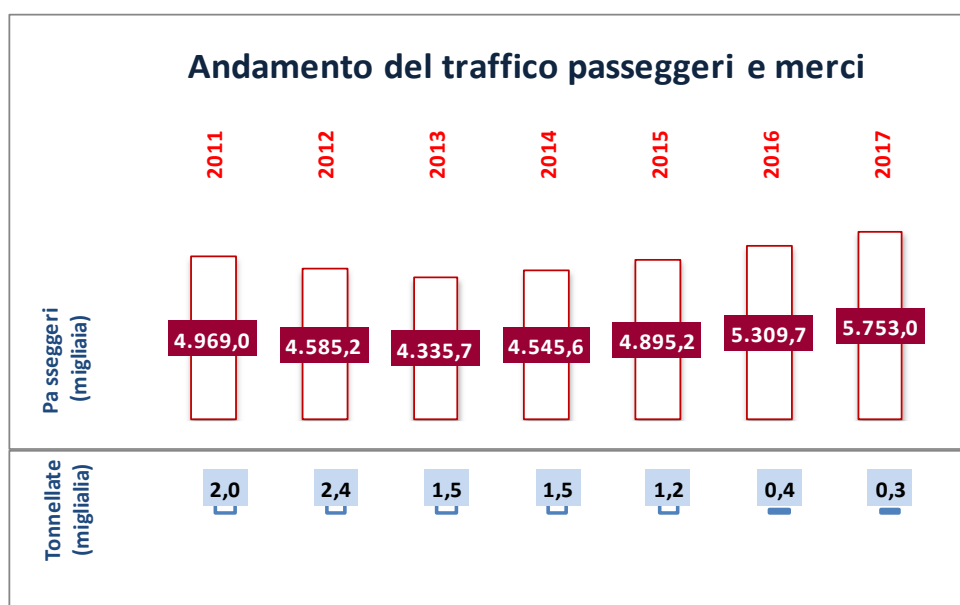


Quote di mercato 2° semestre 2017

Aeroporto di Palermo

Passeggeri gennaio-dicembre 2017: 5.753.046

Tonnellate gennaio-dicembre 2017: 324



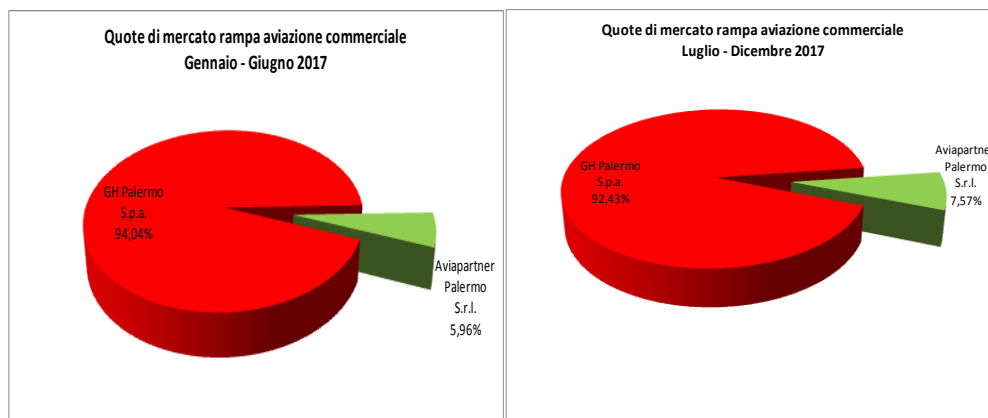
Prestatori certificati: 10

di cui full handlers: 4

GH Palermo S.p.A.
 Aviapartner Palermo S.r.l.
 Fly Service S.r.l. (**AG**)
 Genavia S.r.l. (**AG**)

Quote di mercato dei servizi di rampa di aviazione commerciale

1° semestre 2017 e 2° semestre 2017:

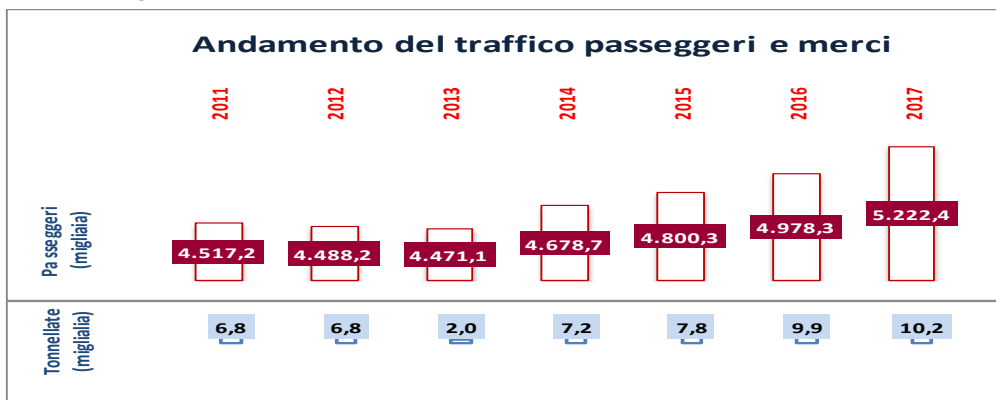


Quote di mercato 2° semestre 2017

Aeroporto di Pisa

Passeggeri gennaio-dicembre 2017: 5.222.427

Tonnellate gennaio- dicembre 2017: 10.208



Prestatori certificati: 13

di cui full handlers: 4

Società Toscana Aeroporti S.p.A. (gestore)

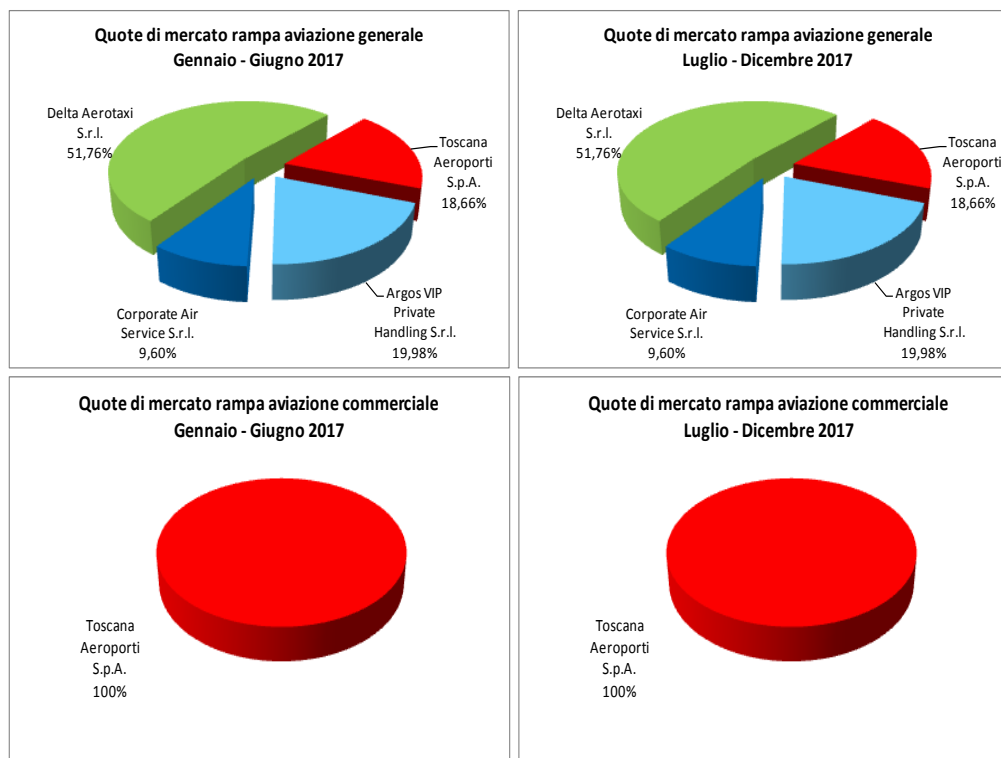
Argos VIP Private Handling S.r.l. **AG**

Corporate Air Service S.r.l. **AG**

Delta Aerotaxi S.r.l. **AG**

Quote di mercato dei servizi di rampa

1° semestre 2017 e 2° semestre 2017:

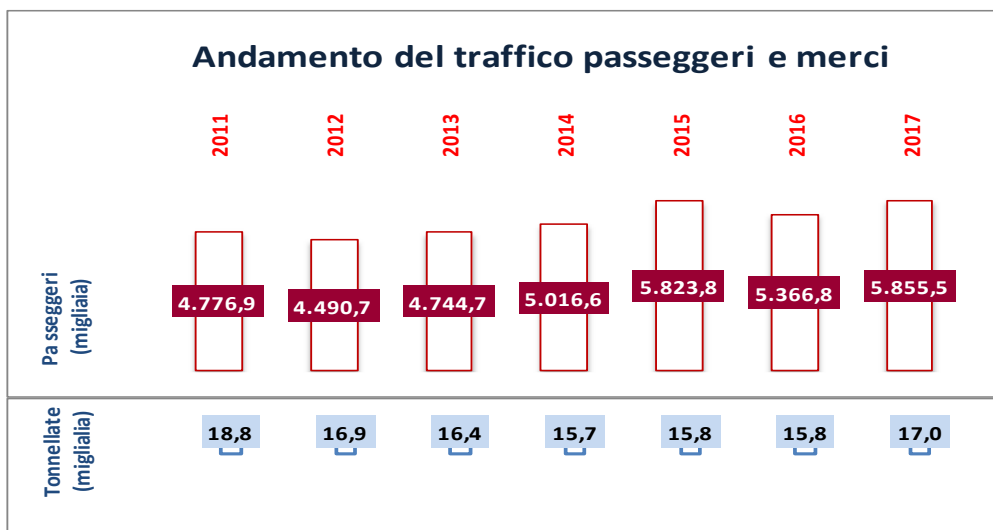


Quote di mercato 2° semestre 2017

Aeroporto di Roma Ciampino

Passeggeri gennaio-dicembre 2017: 5.855.450

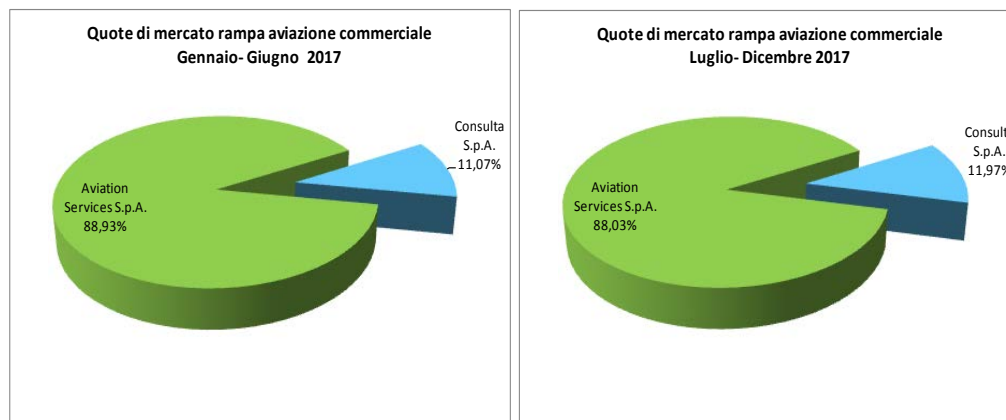
Tonnellate gennaio- dicembre 2017: 17.041



Prestatori certificati: 21
di cui full handlers: 7

Consulta S.p.A.
 Aviation Services S.p.A.
 Aviapartner Handling S.p.A. (AG)
 GH Napoli S.p.A. (AG)
 Signature Flight Support S.r.l. (ex-Prime Aviation Services S.p.A.) (AG)
 Sky Services S.p.A. (AG)
 Universal Aviation Italy S.r.l. (AG)

Quote di mercato dei servizi di rampa di aviazione commerciale 1° semestre 2017 e 2° semestre 2017:

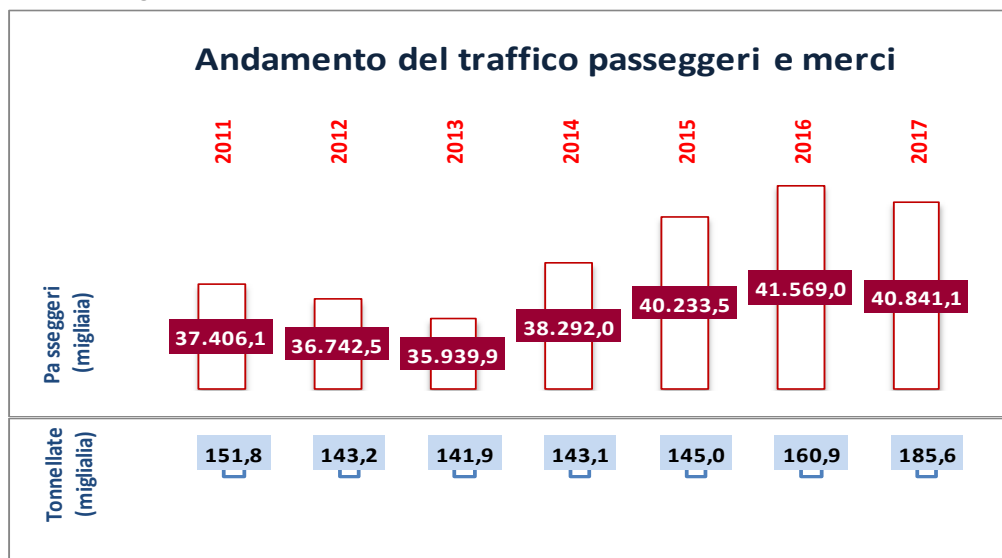


Quote di mercato 2° semestre 2017

Aeroporto di Roma Fiumicino

Passeggeri gennaio-dicembre 2017: 40.841.141

Tonnellate gennaio- dicembre 2017: 185.590



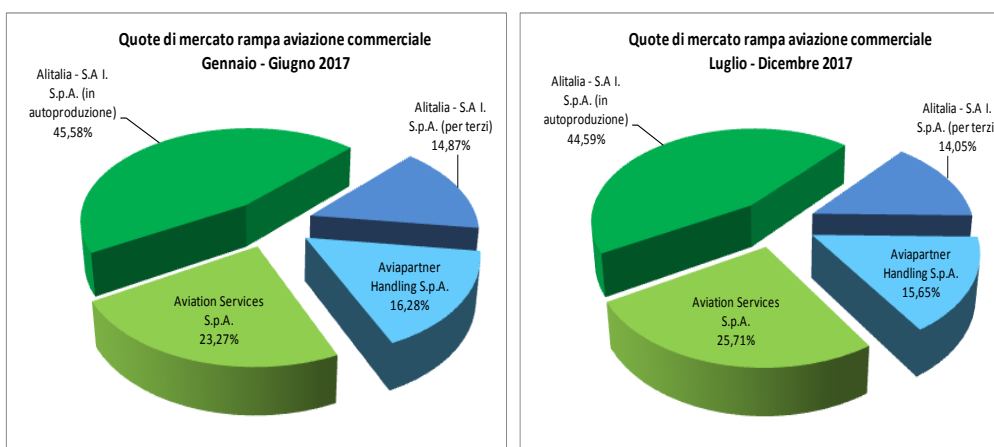
Prestatori certificati: 38

di cui full handlers: 3

Alitalia - SAI S.p.A. (in autoproduzione e per terzi)
 Aviapartner Handling S.p.A.
 Aviation Services S.p.A.

Quote di mercato dei servizi di rampa di aviazione commerciale

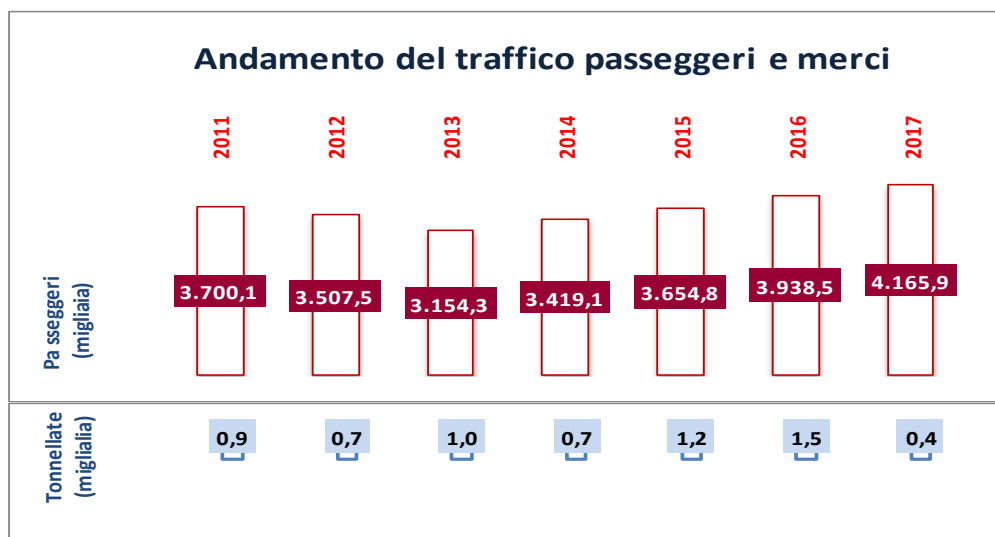
1° semestre 2017 e 2° semestre 2017:



Aeroporto di Torino

Passeggeri gennaio-dicembre 2017: 4.165.930

Tonnellate gennaio- dicembre 2017: 417

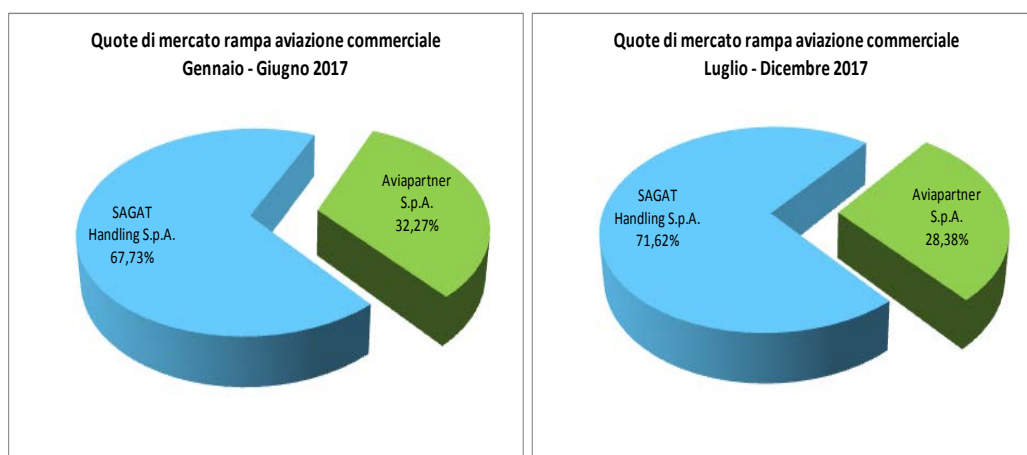


Prestatori certificati: 9

di cui full handlers: 3

SAGAT Handling S.p.A. (controllata dal Gestore)
 Aviapartner S.p.A.
 Esair Handling S.r.l. (AG)

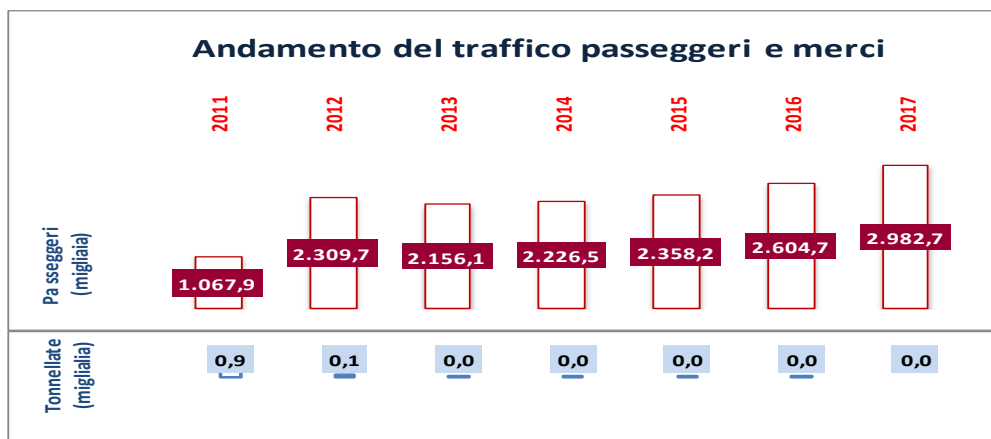
Quote di mercato dei servizi di rampa di aviazione commerciale 1° semestre 2017 e 2° semestre 2017:



Aeroporto di Treviso

Passeggeri gennaio-giugno 2017: 2.982.741

Tonnellate gennaio-giugno 2017: -



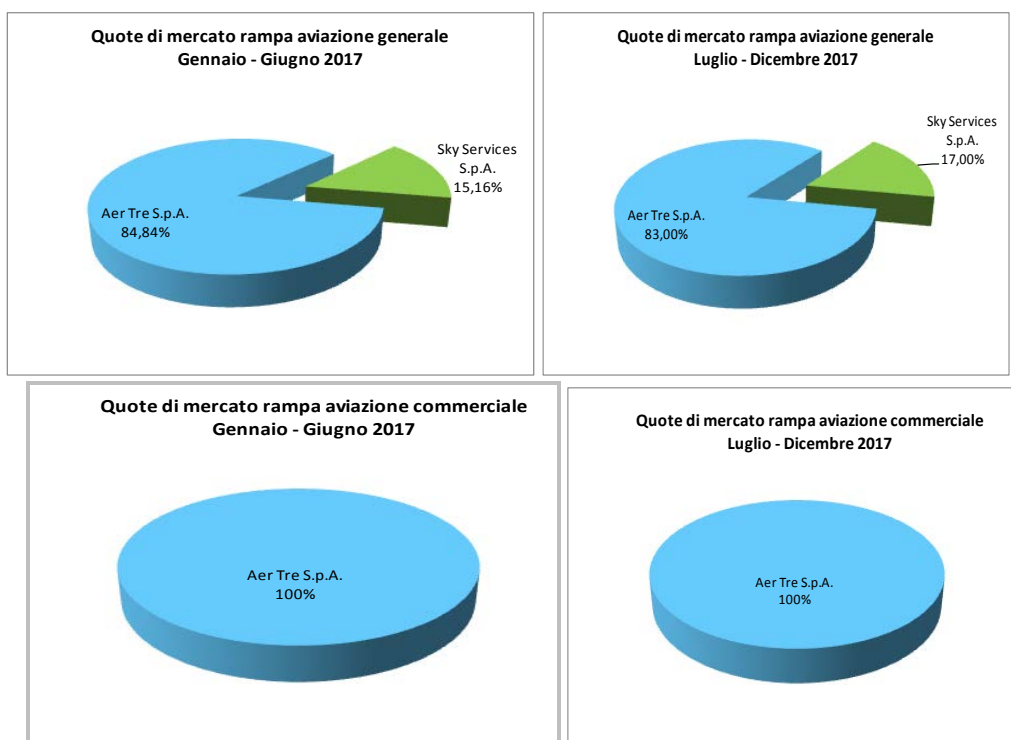
Prestatori certificati: 3

di cui full handlers: 2

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

Quote di mercato dei servizi di rampa

1° semestre 2017 e 2° semestre 2017:

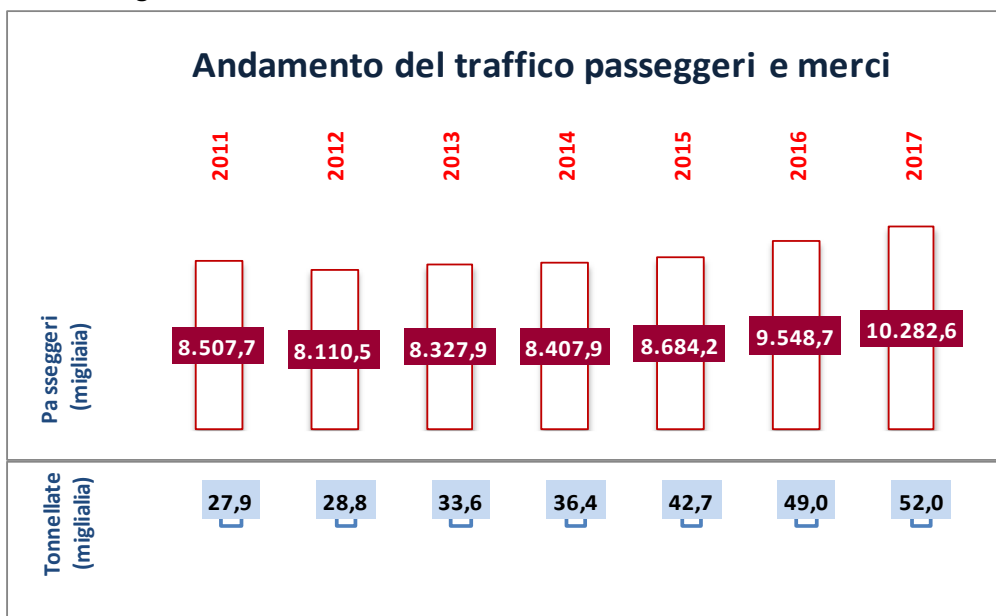


Quote di mercato 2° semestre 2017

Aeroporto di Venezia

Passeggeri gennaio-dicembre 2017: 10.282.611

Tonnellate gennaio- dicembre 2017: 52.038



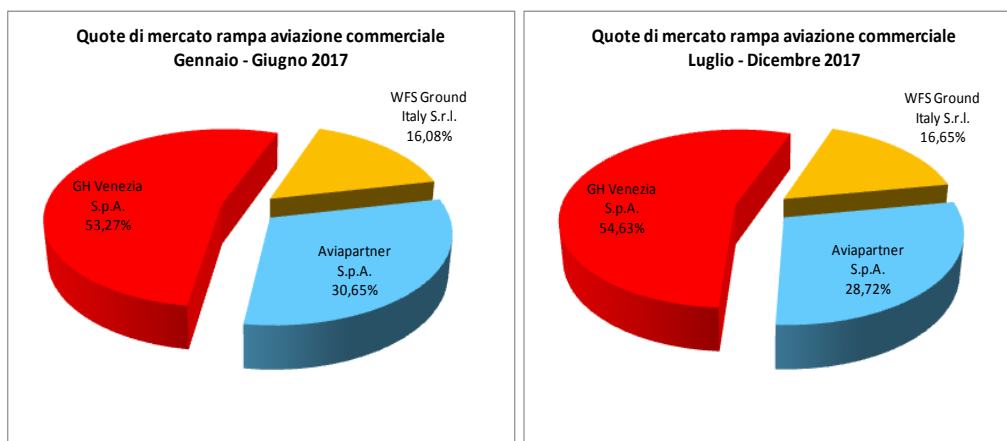
Prestatori certificati: 16

di cui full handlers: 5

Aviapartner S.p.A.
 GH Venezia S.p.A.
 WFS Ground Italy S.r.l.
 SAVE S.p.A. (AG)
 Sky Services S.p.A. (AG)

Quote di mercato dei servizi di rampa di aviazione commerciale

1° semestre 2017 e 2° semestre 2017:

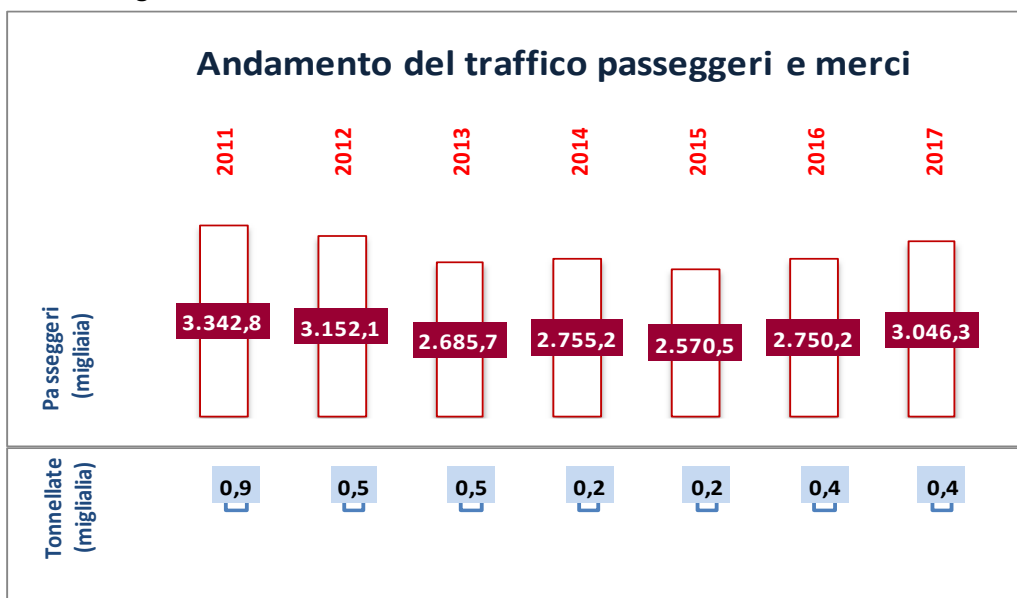


Quote di mercato 2° semestre 2017

Aeroporto di Verona

Passeggeri gennaio - dicembre 2017: 3.046.269

Tonnellate gennaio - dicembre 2017: 375

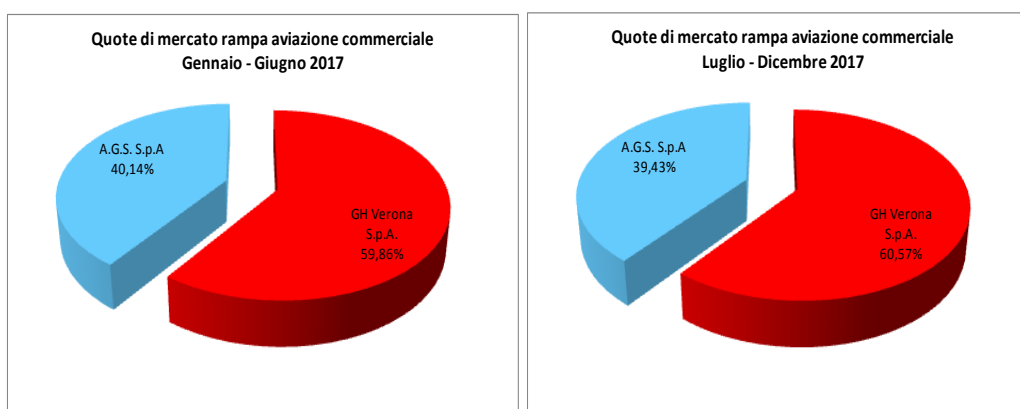


Prestatori certificati: 11

di cui full handlers: 3

Airport Global Services S.p.A.
GH Verona S.p.A.
Argos VIP Private Handling S.r.l (AG)

**Quote di mercato dei servizi di rampa di aviazione commerciale
1° semestre 2017 e 2° semestre 2017:**





Direzione Sviluppo Gestione Aeroporti
A cura di Paola Masciotta e Clementina Persico



Il Direttore Generale

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

Oggetto: Relazione 2° semestre 2017. Legge 23 luglio 2009, n. 99 art. 50.

Con riferimento all'art. 50 della legge n. 99/2009 afferente la verifica della liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti civili si forniscono gli elementi relativi al 2 semestre 2017.

a) Mercato dei servizi aeroportuali a terra.

1. In data 1 agosto 2017 a seguito di un'assemblea sindacale dei dipendenti delle principali società di handling operanti negli aeroporti milanesi, si sono verificati disagi al trasporto aereo.

Motivo della protesta è stato l'ingresso nello svolgimento dei servizi di rampa di una società cooperativa, operante in subappalto per conto di un full handler.

Il frequente ricorso a tale istituto contrattuale, infatti, ha determinato all'interno del mercato dei servizi aeroportuali a terra una pressione concorrenziale molto elevata, con conseguenti disservizi e tensioni di ordine sociale.

In considerazione di quanto sopra esposto e ritenendo necessario intervenire a tutela del prioritario interesse pubblico per la sicurezza e per la qualità dei servizi aeroportuali, ENAC ha apportato alcune modifiche alla disciplina del subappalto contenuta nel Regolamento sulla Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra.

La revisione del Regolamento approvata dal C.d.A dell'ENAC il 25 gennaio 2018, modifica il precedente sistema di qualificazione del subappaltatore e le condizioni per il ricorso al subappalto da parte del prestatore certificato.



Alla luce delle esigenze di interesse pubblico generale sopra evidenziate, sono state riformulate le condizioni per il rilascio dell'autorizzazione dell'ENAC al subappalto con soggetti non certificati. In particolare il nuovo Regolamento:

- prevede che il prestatore certificato non possa subappaltare per intero ciascuna delle categorie di servizi di cui all'all. A del d.lgs. n. 18/1999 per le quali è stato certificato;
- stabilisce un nuovo limite quantitativo alle attività eseguibili in regime di subappalto, non superiore al 50% del numero di sottocategorie indicate per la categoria per le quali è stato certificato.

Tali criteri hanno sostituito il previgente limite del 30% del fatturato annuo realizzato sull'aeroporto, rivelatosi inappropriato in quanto verificabile in concreto solo a posteriori, in base al primo bilancio disponibile.

La nuova disposizione consente all'ENAC di svolgere un controllo effettivo sulle attività esercitate in subappalto, fin dal momento della richiesta di autorizzazione, e di provvedere alla immediata contestazione degli eventuali rilievi.

2. Quanto alla WFSGI S.r.l. (ex ATA Italia srl), di cui si è relazionato in occasione delle principali tematiche affrontate nel 1° semestre, si informa che l'Assemblea ne ha deliberato la trasformazione in società per azioni con contestuale modifica della denominazione in ATA Airport S.p.A. Il 28 dicembre 2017, la ATA Airport S.p.A. è stata certificata quale prestatore di servizi aeroportuali di assistenza a terra per operare sugli scali di Milano Malpensa, Milano Linate, Catania, Roma Fiumicino e Venezia e contestualmente è stata revocata la certificazione di WFSGI S.r.l.

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

Come rappresentato nelle precedenti relazioni, tale attività rientra nelle competenze dell'Autorità Garante della Concorrenza e il Mercato.

Nella Relazione Annuale 2017 dell'AGCM, nelle parti rilevanti ai fini della presente relazione, l'Autorità ha trattato i temi relativi a:

- *Ryanair* - cancellazione di un consistente numero di voli nel periodo settembre –ottobre 2017;



- modalità con le quali la compagnia aerea ha informato i passeggeri della cancellazione dei voli e la prospettazione di possibili soluzioni.

A settembre 2017 l'Autorità ha aperto un procedimento nei confronti di Ryanair contestando l'improvvisa cancellazione di un consistente numero di voli nel periodo settembre-ottobre 2017 per motivi in larga misura riconducibili a ragioni organizzative e gestionali, causando notevoli disagi ai consumatori che avevano da tempo programmato i propri spostamenti e già prenotato e pagato il relativo biglietto aereo.

Un secondo profilo di contestazione ha riguardato le modalità con le quali Ryanair ha informato i passeggeri della cancellazione dei voli e ha prospettato loro le possibili soluzioni omettendo di rendere nota del loro diritto alla compensazione pecuniaria previsto dal Regolamento (CE) n. 261/2004".

Stante il protrarsi dell'omissione di informazioni da parte di Ryanair, l'Autorità ha adottato un provvedimento cautelare richiedendo al vettore di porre in essere una serie di misure volte ad agevolare l'esercizio del diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri che lo avevano maturato.

Di fronte al prolungarsi di tale comportamento elusivo, nel dicembre 2017, l'Autorità ha avviato un procedimento di inottemperanza alla delibera cautelare nei confronti della compagnia aerea irlandese. Entrambi i procedimenti sono ancora in corso.

L'Autorità si è pronunciata anche in merito al "*No-show rule*", pratica commerciale consistente nel diniego, a chi ha acquistato un biglietto di andata e ritorno, di usufruire del ritorno se non si sia presentato al volo di andata. La Relazione, al riguardo, segnala che nel 2017 l'AGCM ha condotto istruttorie nei confronti di cinque compagnie aeree. Tre vettori – KLM, Iberia, Emirates – in esito alla conclusione dell'istruttoria hanno assunto impegni relativi alla chiarezza delle informative in merito alle tariffe e all'applicazione del no-show rule, all'implementazione di misure che consentano ai passeggeri in possesso di biglietto A/R con prima partenza dall'Italia la facoltà di utilizzare il volo di ritorno/successivo anche in caso di no-show all'andata. Negli altri due casi – relativi a British Airways ed Etihad - le condotte delle compagnie aeree sono apparse in violazione del Codice del Consumo e l'Autorità ha irrogato sanzioni amministrative pecuniarie per circa un milione di euro.

L'Autorità è inoltre intervenuta su pratiche commerciali scorrette relative al prezzo del check-in, pubblicizzato dai vettori Vueling e Pegasus come gratuito in fase di acquisizione del biglietto, ma successivamente fatturato al momento delle operazioni di accettazione del passeggero.



Nei confronti di Pegasus l'Autorità ha accertato anche la scorrettezza della pratica consistente nello scorporo dal prezzo iniziale del biglietto pubblicizzato online di una "tassa di servizio", addebitata invece al consumatore nel corso della prenotazione online. Per tali condotte, l'Autorità ha irrogato a Pegasus una sanzione amministrativa pecuniaria complessiva di 350.000 euro.

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

Tali temi sono stati ampiamente trattati in occasione della presentazione della Relazione relativa al 1° semestre 2017 e non risultano ulteriori aggiornamenti nel corso del 2° semestre.

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

Anche nel corso del 2° semestre è proseguita l'attività dell'Ente relativamente a tali temi, con particolare riferimento alle procedure di limitazione ex artt. 4 e 5 del D.Lgs. n. 18/99 per gli aeroporti di Napoli, Venezia, Firenze e Pisa.

1. In particolare, si informa che in data 20 luglio 2017 è stato emanato il provvedimento di limitazione del numero di operatori di servizi di assistenza a terra sullo scalo di Napoli Capodichino per una durata di 7 anni.

L'ENAC ha verificato le motivazioni che hanno indotto il gestore aeroportuale alla richiesta e al successivo ottenimento della limitazione, stante la saturazione degli spazi aeroportuali a disposizione dei mezzi degli handler oltre alla cantierizzazione di aree air side per i lavori e le opere previste nel Piano degli Investimenti.

L'istruttoria condotta dall'Ente ha riconosciuto la necessità di limitare il mercato a due operatori e a due utenti in autoproduzione per l'aviazione commerciale e a quattro operatori per l'aviazione generale per le seguenti attività di cui all'Allegato A) del D.Lgs 18/99:



- Assistenza bagagli;
- Assistenza merci e posta, per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aeromobile;
- Assistenza operazioni in pista ad eccezione della sottocategoria 5.7 (trasporto, caricamento sull'aereo dei cibi e delle bevande e relativo scaricamento).

E' stato, inoltre, limitato il mercato a tre operatori per la cat 7 (assistenza carburante e olio).

Considerato che i prestatori certificati per le attività soggette a limitazione risultano già presenti e operanti nel numero massimo previsto, non sono state indette gare per l'individuazione dei prestatori medesimi.

2. Per quanto concerne l'aeroporto di Venezia, si rappresenta che in data 19 ottobre 2017 è stato emanato il provvedimento di limitazione del numero di operatori di servizi di assistenza a terra per una durata di 7 anni.

L'istruttoria condotta dall'ENAC ha avvalorato la richiesta del gestore aeroportuale sulla necessità di limitare il mercato a due operatori e a due utenti in autoproduzione per l'aviazione commerciale e a due operatori per l'aviazione generale per le seguenti categorie di cui all'Allegato A) del D.Lgs 18/99:

- Assistenza bagagli;
- Assistenza merci e posta, per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aeromobile;
- Assistenza operazioni in pista ad eccezione della sottocategoria 5.7 (trasporto, caricamento sull'aereo dei cibi e delle bevande e relativo scaricamento).

Considerato che nello scalo sono presenti un numero maggiore di prestatori rispetto a quanto previsto dalla limitazione, l'individuazione di quelli autorizzati a operare avverrà tramite una procedura a evidenza pubblica come previsto dall'art. 14 del Regolamento Enac "Certificazione dei servizi di assistenza a terra" ed. n. 5 del 23 aprile 2012. Non si procederà a gara per gli utenti in autoproduzione in quanto presso lo scalo non sono presenti vettori che svolgono tali attività.



3. In merito alle limitazioni richieste nel mese di novembre 2017 dalla Toscana Aeroporti S.p.A., società di gestione degli aeroporti di Firenze e di Pisa, il medesimo gestore ha presentato per entrambi gli aeroporti istanza di limitazione.

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

Come riferito nelle relazioni precedenti (2016 e 1° semestre 2017) ENAC ha continuato la propria attività di vigilanza sulla gestione dell'impianto di deposito carburante presso lo scalo di Bergamo Orio al Serio, mantenendo una costante interlocuzione con il gestore aeroportuale SACBO S.p.A. e con l'AGCM.

Come rappresentato nella precedente relazione, l'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato aveva avviato il 14 giugno 2017 un'istruttoria tesa a verificare l'ipotesi di abuso di posizione dominante ai sensi dell'art. 102 TFUE da parte di SACBO S.p.A. e Levorato Mercevaggi per la gestione e l'utilizzo dell'unico deposito carburante presente sullo scalo.

Il termine di conclusione del procedimento, inizialmente previsto per il 31 dicembre 2017, è stato prorogato dall'Autorità stante la difficoltà di pervenire a una adeguata valutazione degli impegni proposti dalle parti per la risoluzione della controversia.

Tanto si rappresenta ai fini delle superiori valutazioni di codesto Ministero e si resta a disposizione per ogni eventuale ulteriore chiarimento.

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Alessio QUARANTA
(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

EGA/Mas_Berg



180712094340