

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

Doc. LXXI-bis
n. 4

RELAZIONE

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

(Secondo semestre 2019)

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

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(GIOVANNINI)

Comunicata alla Presidenza il 7 maggio 2021



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

Direzione generale per gli aeroporti e il trasporto aereo

Relazione 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 anno 2019

1° semestre e 2° semestre 2020 anno 2020. (Ventunesima relazione)

Premessa

L'art. 50, comma 1, 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 (ora Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) 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.

Rispetto alle precedenti edizioni della relazione, l'ENAC ha compendiato in unico documento, allegato, gli adempimenti informativi previsti dall'art. 50, comma 1, della legge 23 luglio 2009, n. 99.

Il documento redatto dall'ENAC, in qualità di autorità di regolazione e controllo per tutti gli aspetti che disciplinano il settore aeroportuale, viene suddiviso in termini temporali in tre semestri (2° semestre 2019, 1° semestre 2020 e 2° semestre 2020) sia per attenersi a quanto previsto dall'articolo 50 della legge 23 luglio 2009, n. 99, sia per una maggiore chiarezza espositiva.

Nel predetto documento vengono riportate le informazioni concernenti il 2° semestre 2019, rispetto al quale non si registrano particolari elementi di rilievo, rispetto alle precedenti relazioni.

Le informazioni relative al 1° ed al 2° semestre 2020 sono caratterizzate, invece, dagli effetti nefasti della pandemia da Covid 19, che hanno prodotto una notevole contrazione del traffico aereo, con conseguenze di notevolissimo impatto sotto l'aspetto economico, finanziario, operativo e sociale, per l'intera filiera del trasporto aereo.

Per quanto attiene alle limitazioni adottate sull'operatività del sistema aeroportuale italiano a seguito dell'emergenza Covid 19, in applicazione del decreto ministeriale n. 112 del 12 marzo 2020, l'ENAC ha adottato particolari misure ai sensi delle quali gli aeroporti di Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Verona, Firenze, Roma Ciampino, Reggio Calabria, Brindisi, Trieste e Treviso hanno limitato la propria operatività a partire dal 14 marzo 2020, ad eccezione di Milano Linate, che ha iniziato lo stop temporaneo da lunedì 16 marzo.

I dati del traffico aereo passeggeri relativi al 2020, anticipati dall'ENAC il 12 aprile 2021, confermano gli effetti della forte contrazione del traffico aereo, dovuta all'emergenza Covid-19, che ha determinato il crollo del traffico nazionale e internazionale.

Negli scali nazionali aperti al traffico commerciale sono stati registrati 52,95 milioni circa di passeggeri, che rappresentano una riduzione circa il 72,53% rispetto al 2019. La riduzione del traffico cargo è stata del -24,07 %.

Timidi segnali positivi si sono registrati solo nel mese di giugno, al termine del primo semestre, per poi proseguire sempre debolmente e solo limitatamente ai mesi della stagione estiva 2020.

La Direttiva 96/67/CE del Consiglio del 15 ottobre 1996 relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità attuata in Italia con Decreto Legislativo 13 gennaio 1999, n. 18 *“attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità”* prevede che le norme in essa contenute si applicano *“ad ogni aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, e aperto al traffico commerciale e avente un traffico annuale superiore o pari a 2 milioni di movimenti passeggeri o a 50 000 tonnellate di merci”*

Con la contrazione sopra accennata, il numero degli aeroporti che deve applicare le norme contenute in tale Direttiva si riduce notevolmente rispetto agli anni trascorsi.

Gli aeroporti che hanno raggiunto la soglia prevista per la liberalizzazione del settore, sono stati, nel 2020, solamente 9: Bergamo, Bologna, Catania, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Palermo, Roma Fiumicino e Venezia Tessera.

Nel 2019, gli aeroporti liberalizzati erano, invece, 20 e cioè: 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.

Si ricorda che la legge di Bilancio (*“Legge 30 dicembre 2020, n. 178”*) ha previsto, al comma 714 dell'articolo 1, *“Al fine di mitigare gli effetti economici sull'intero settore aeroportuale derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è istituito un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro per l'anno 2021, destinato alla compensazione....*

.... nel limite di 50 milioni di euro, dei danni subiti dai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra in possesso del prescritto certificato in corso di validità rilasciato dall'Ente nazionale dell'aviazione civile”. Si auspica che tale intervento normativo possa limitare lo stato di crisi del comparto.

Si fa presente, poi, che il regolamento (UE) 2020/696 e i regolamenti delegati della Commissione (UE) 2020/2114 e 2020/2115 hanno modificato temporaneamente il regolamento (CE) n. 1008/2008, per sostenere le compagnie aeree e gli aeroporti a fronte al brusco calo del traffico aereo causato dalla pandemia di COVID-19. Detti regolamenti hanno previsto nuove norme temporanee sulla fornitura di servizi di assistenza a terra per aiutare gli aeroporti a continuare le loro attività nel contesto dell'epidemia di COVID-19, consentendo di prolungare i contratti esistenti dei prestatori di servizi di assistenza a terra fino al 31 dicembre 2022, e, in caso di fallimento di una società di assistenza a terra, consentendo agli operatori di scegliere direttamente un nuovo prestatore di servizi di assistenza a terra per un periodo massimo di 6 mesi o fino al 31 dicembre 2021.

Detti regolamenti non hanno previsto una revisione della soglia di traffico per gli aeroporti da considerarsi liberalizzati per il 2020 ma prevedono, comunque, la possibilità di emanare ulteriori atti delegati.

Tali disposizioni appaiono, però, difficilmente integrabili con la normativa nazionale in materia di tutela del rapporto di lavoro. In tal senso, sembra utile richiamare la recente segnalazione presentata dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato al Presidente del Consiglio dei Ministri, in adempimento a quanto prescritto dall’articolo 47, comma 2, della legge 23 luglio 2009, n. 99, al fine della predisposizione del disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza (cfr proposte di Riforma Concorrenziale ai fini della legge annuale per il Mercato e la concorrenza 2021 pubblicato sul sito dell’Autorità), di cui si riportano di seguito alcuni passaggi molto significativi sulla necessità di intervenire per favorire la ripresa economica:

“.....Se, infatti nel medio-lungo termine la concorrenza può creare più posti di lavoro e una crescita più inclusiva, nel breve è indispensabile che la politica della concorrenza e le politiche del lavoro siano complementari e sinergiche.

Nella misura in cui la protezione di tutti i lavoratori non può coincidere con la protezione di tutte le attività produttive, perché la concorrenza possa esprimere pienamente tutte le sue potenzialità e contribuire alla crescita della produttività dell’economia italiana, è necessario un profondo adeguamento del sistema degli ammortizzatori sociali, delle politiche attive del lavoro, della formazione dei lavoratori occupati o disoccupati e una normativa della crisi di impresa più sensibile ai principi della concorrenza. In questo modo gli ostacoli di diversa natura al pieno svolgimento del processo competitivo e all’uscita dal mercato delle imprese improduttive, se non superati, possono essere almeno attenuati.

In assenza di un contesto in grado di assorbire i costi sociali di breve termine legati alla transizione verso un recupero di produttività, la promozione della concorrenza e l’applicazione della disciplina antitrust potrebbero incontrare resistenze significative e l’intervento pubblico essere evocato soprattutto per proteggersi dalla concorrenza”.

In conclusione, si evidenzia che il processo di liberalizzazione dei servizi di handling aeroportuale meriterebbe un intervento a livello europeo, teso ad una nuova e diversa regolamentazione, che permetta di gestire più proficuamente le fasi successive agli effetti sul sistema produttivo causati dalla pandemia Covid 19, favorendo l’introduzione di misure che contribuiscano a migliorare la qualità del servizio, la sicurezza operativa e, in via più generale, l’occupazione di operatori certificati e qualificati.

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Costantino FIORILLO

Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo
Divisione 4^
dg.ta@pec.mit.gov.it

Oggetto: Legge 23 luglio 2009, n. 99 - art. 50.
Relazione 2° semestre 2019, 1° e 2° semestre 2020.

In riferimento alla nota n. 1720 del 12 marzo u.s. concernente la richiesta di dati ed elementi utili ai fini della verifica della liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti aperti al traffico civile, in relazione agli adempimenti informativi previsti dall'art. 50, comma 1 della legge 23 luglio 1999, n. 99 - per quanto concerne il secondo semestre dell'anno 2019 nonché il primo ed il secondo semestre dell'anno 2020, si segnala quanto segue.

2° semestre 2019

a) Mercato dei servizi aeroportuali a terra.

Il mercato dei servizi aeroportuali di assistenza a terra, nel corso del 2° semestre 2019, è rimasto sostanzialmente invariato.

L'ENAC ha concluso l'analisi dei contenuti introdotti nel Regolamento (UE) n. 2018/1139 del 4 luglio 2018 (Nuovo Regolamento Basico) entrato in vigore l'11 settembre 2018 valutando l'impatto delle nuove disposizioni con riferimento al sistema di qualificazione degli handler stante la differente modalità disciplinata dall'attuale quadro normativo nazionale rispetto al Regolamento di che trattasi.

Tenuto conto del previsto periodo per la possibile implementazione delle predette disposizioni, sono in corso di elaborazione proposte dirette a modificare e integrare l'attuale quadro regolatorio nazionale con interventi normativi 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.

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

Infatti, dalla "Relazione Annuale sull'Attività svolta", presentata dall'AGCM il 31 marzo 2020 al Consiglio dei Ministri, tra le varie attività svolte si annovera anche "l'Attività di tutela del consumatore".

Al riguardo, si rappresenta che l'Autorità è intervenuta per accertare e sanzionare condotte scorrette poste in essere dagli operatori con particolare riferimento alla ingannevolezza nella tariffazione dei bagagli, alla non correttezza delle informazioni sui prezzi e servizi aggiuntivi a pagamento e all'applicazione di penali per la non corretta registrazione dei nominativi sui biglietti.

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

Tali temi sono stati trattati in occasione della presentazione della relazione relativa al 1° semestre 2019 e non risultano ulteriori aggiornamenti nel corso del 2° semestre.

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

Nel semestre considerato è proseguita l'attività dell'Ente su tali temi e, con particolare riferimento alle procedure di limitazione ex artt. 4 e 5 del Decreto Legis. n. 18/99, si rappresenta quanto segue:

Aeroporto di Linate

Nel mese di dicembre, a chiusura degli interventi infrastrutturali che hanno interessato lo scalo milanese, la società SEA S.p.A. ha presentato istanza per la modifica del perimetro di limitazione degli operatori di assistenza a terra per l'aviazione generale disposto con il provvedimento ENAC del Direttore Generale del 31 ottobre 2018 n. 119504, chiedendo un ampliamento dell'accesso ai servizi di assistenza a terra a 4 prestatori per le seguenti categorie di servizi di cui all'Allegato A) del Decreto Legislativo. 18/99:

- Assistenza bagagli



- Assistenza operazioni in pista (con esclusione della sottocategoria 5.7 - trasporto, caricamento sull'aereo dei cibi e delle bevande ed il relativo scaricamento).

A supporto della propria richiesta di poter ampliare il numero degli operatori presenti ad aumento pertanto della concorrenza, il gestore ha presentato per le valutazioni conclusive una nuova analisi funzionale-operativa nella quale dimostra che le criticità poste alla base della precedente istanza afferente all'aviazione generale sono state parzialmente superate grazie agli interventi effettuati nel periodo luglio-ottobre 2019.

Aeroporti di Roma-Ciampino e di Bologna

Come rappresentato nella precedente relazione, le società ADR S.p.A. e la società Aeroporto di Bologna S.p.A. hanno presentato istanza di limitazione del numero dei prestatori di servizi di assistenza a terra.

La prima ha chiesto di limitare il mercato per la categoria 7 (Assistenza carburante) di cui all'allegato A) del Decreto Legislativo n. 18/99, considerato anche che le aree destinate allo svolgimento dei servizi di assistenza per erogazione carburante e olio insistono in aree militari.

Il gestore bolognese, invece, ha chiesto di limitare il mercato per le categorie 3 (assistenza bagagli), 4 (limitatamente al trattamento fisico di merci e posta) e 5 (operazioni in pista) del medesimo decreto legislativo n. 18/99 a causa di criticità legate alla capacità aeroportuale ed alla safety.

Al riguardo, si rappresenta che entrambe le istanze e le relative analisi funzionali operative sono oggetto di valutazione da parte delle competenti strutture dell'ENAC.

Istruttorie programmate e in fase di avvio

La società SOGAER S.p.A. (Aeroporto di Cagliari) ha presentato istanza a ENAC ai sensi degli artt. 4 e 5 del Decreto Legislativo n. 18/99 per ottenere la limitazione nello scalo di Cagliari del numero dei prestatori di servizi di assistenza a terra per le categorie di cui all'Allegato A) del citato decreto relative ad assistenza bagagli, assistenza merci e posta (per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta), assistenza operazioni in pista ed assistenza rifornimento carburante.

La società GESAP S.P.A. (Aeroporto di Palermo) ha formalmente chiesto a ENAC di limitare per quattro anni nello scalo palermitano l'accesso a due prestatori di servizi di assistenza a terra per l'aviazione commerciale e a tre prestatori per



l'aviazione generale per lo svolgimento delle categorie di assistenza bagagli e assistenza operazioni in pista di cui all'allegato A) del Decreto Legislativo n. 18/99.

La società di gestione dello scalo di Bergamo, SACBO S.p.A., ha presentato istanza per la limitazione dei prestatori di servizi di assistenza a terra per le categorie relative ad assistenza bagagli, assistenza merci e posta (per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta), assistenza operazioni in pista di cui all'allegato A) del Decreto Legislativo n. 18/99.

Ciascun gestore ha elaborato un'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* sia sulla capacità aeroportuale.

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

Nel 2° semestre 2019 l'ENAC ha continuato la propria attività di monitoraggio per garantire l'effettiva concorrenzialità del mercato dell' handling. In tale periodo non sono emerse criticità in termini di rispetto della concorrenza.

Come riferito nella precedente relazione, l'ENAC, terminata l'istruttoria di rito sulla gestione dell'impianto di deposito carburante sullo scalo di Bergamo Orio al Serio, ha comunicato le proprie risultanze all'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) per le valutazioni di quest'ultima in merito al rispetto dei principi di accesso al mercato e libera concorrenza nel settore di riferimento sullo scalo di che trattasi.

1° semestre 2020

a) Mercato dei servizi aeroportuali a terra.

Nel corso del semestre di riferimento si è registrata, per effetto della pandemia da covid 19, una notevole contrazione del traffico aereo con conseguenze di impatto rilevantisimo sotto l'aspetto economico, finanziario e operativo e sociale per l'intera filiera del trasporto aereo e per tutta il sistema in generale.



Gli interventi governativi di riduzione, limitazione e soppressione dei servizi di trasporto aereo unitamente alle restrizioni introdotte dagli altri paesi europei per far fronte all'emergenza sanitaria nonché la necessità della quarantena successiva agli arrivi nel nuovo Paese hanno annullato quasi interamente la domanda sul mercato del trasporto aereo e profilato una crisi con recuperi molto lenti nel tempo per arrivare ai livelli prepandemici.

Il mercato dei servizi di assistenza a terra che rappresenta indubbiamente l'anello più debole della filiera del trasporto aereo – peraltro spesso in difficoltà in condizioni economiche anche meno esasperate - rischia un definitivo collasso, sebbene le attività che lo qualificano siano fondamentali per garantire l'operatività dei voli e sono recepite dal passeggero in maniera particolare nell'ambito delle aspettative relative all'intero trasporto.

Gli esigui stanziamenti statali finora riservati alle società di handling, infatti, non hanno consentito loro di avviare percorsi diversi dalle procedure per lo stato di crisi con serio rischio per la loro stessa sopravvivenza e con la conseguenza di un devastante impatto sociale.

Nel primo semestre 2020 l'ENAC ha avviato i lavori per la revisione del Regolamento "Certificazione prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra" cui seguirà la revisione della relativa Circolare APT02B ("Certificazione e sorveglianza dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra").

L'Ente ha, infatti, ritenuto necessario semplificare le procedure di certificazione superando le preesistenti criticità applicative e rendere, altresì, la normativa coerente con l'evoluzione del sistema aeroportuale in particolare e del sistema economico in generale.

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

L'attività rientra nelle competenze esercitate dall'AGCM, che relaziona nella seconda metà di ogni anno sulle Attività di tutela del consumatore nell'ambito della Relazione Annuale riferita all'anno precedente.

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 nel "Rapporto annuale al Parlamento" presentato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti il 24 luglio 2020 nel quale vengono trattati i temi soprariportati.



Si richiama, inoltre, la Comunicazione della Commissione UE al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e sociale Europeo e al Comitato delle Regioni del 9 dicembre 2020 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>), Documento nel quale la medesima Commissione traccia le strategie da seguire per garantire, al termine della pandemia, una mobilità sostenibile e intelligente.

Si riportano, di seguito, alcuni estratti significativi sulla base dei quali il Documento è stato sviluppato con particolare riferimento alla mobilità sostenibile intesa come transizione irreversibile verso una mobilità ad emissioni zero; alla mobilità intelligente attraverso una connettività senza soluzione di continuità, sicura ed efficiente; alla mobilità resiliente per una connettività inclusiva.

Il Documento dopo aver valutato il ruolo cruciale svolto dai trasporti ed il loro impatto sull'economia europea sottolinea l'importanza della connettività delle varie forme di trasporto quale elemento essenziale per superare qualsiasi crisi e rafforzare l'autonomia strategica e la resilienza dell'UE descrivendo le linee di azione dirette a favorire una mobilità europea sostenibile, efficiente e sicura.

Pertanto, per garantire che il sistema dei trasporti sia realmente resiliente alle eventuali crisi future è fondamentale che l'azione delle politiche europee si basi sui tre seguenti pilastri:

1. *rendere più sostenibili tutti i modi di trasporto;*
2. *rendere le alternative sostenibili ampiamente disponibili in un sistema di trasporto multimodale;*
3. *porre in essere i giusti incentivi per guidare la transizione.*

Per il trasporto aereo in particolare il Documento prevede che:

- *“la mobilità in Europa dovrebbe basarsi su un sistema di trasporto multimodale, efficiente e interconnesso sia per i passeggeri sia per le merci, potenziato da una rete ferroviaria ad alta velocità a prezzi accessibili, da un'ampia infrastruttura di ricarica e rifornimento per i veicoli a emissioni zero e dalla fornitura di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio”.*
- *“sia definito un quadro europeo volto ad armonizzare la misurazione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti e della logistica”.*



- *Sia assicurata una gestione del traffico aereo efficiente. Il miglioramento dell'efficienza della gestione del traffico aereo (ATM) presenta un notevole margine di modernizzazione e sostenibilità, contribuendo a tagliare il consumo in eccesso di carburante e le emissioni di CO2 derivanti dalle inefficienze nella gestione dei voli e dalla frammentazione dello spazio aereo. Il completamento e l'efficace attuazione del cielo unico europeo (CUE) faciliteranno anche l'esperienza di viaggio: un quadro normativo modernizzato e l'infrastruttura ATM digitale contribuiranno a ridurre le strozzature, consentendo ai voli di decollare e atterrare con maggiore puntualità. Il processo legislativo sul cielo unico europeo dovrebbe pertanto essere completato senza indugio.*
- *Pur mantenendo i massimi livelli di sicurezza aerea, gli obiettivi saranno la tutela degli interessi dei consumatori e la definizione di un settore europeo dei servizi aerei resiliente e competitivo, conservando nel contempo un'occupazione di alta qualità. La modernizzazione delle norme dell'UE in materia di diritti aeroportuali, bande orarie e sistemi telematici di prenotazione integrerà questa iniziativa”.*

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

Come rappresentato nelle precedenti relazioni, l'apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra nel nostro Paese è stata pienamente realizzata, tenuto conto che i soggetti certificati ad operare negli aeroporti nazionali sono attualmente 149.

Tuttavia, l'eccessiva parcellizzazione del mercato che ha determinato, a differenza di molti paesi europei, la massiccia presenza di imprese di piccole dimensioni, in taluni casi, ha condotto l'ENAC a procedere con delle limitazioni all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra al fine di garantire l'operatività in sicurezza degli aeroporti.

Nel corso del primo semestre 2020, pertanto, è proseguita l'attività dell'Ente in merito alle procedure di limitazione ai sensi degli artt. 4 e 5 del Decreto Legislativo n. 18/99 come di seguito descritto.

Aeroporto di Linate

Come riferito nella precedente relazione, la società SEA S.p.A. gestore dello scalo milanese, ha presentato istanza per la modifica del perimetro di limitazione degli operatori di assistenza a terra per l'aviazione generale disposto con il



provvedimento ENAC DG 31/10/2018 n. 0119504, chiedendo un ampliamento dell'accesso a quattro prestatori per le categorie relative all'assistenza bagagli e assistenza operazioni in pista con esclusione del caricamento di cibi e bevande di cui all'Allegato A) del D. Lgs. 18/99.

L'istruttoria condotta dall'Ente per valutare, sulla base dell'analisi funzionale-operativa presentata dal gestore, la fondatezza della richiesta, ha rilevato che gli elementi di criticità che avevano dato luogo alla limitazione all'ingresso nello scalo da parte di operatori di aviazione generale sono stati superati a seguito degli interventi effettuati nella stagione summer 2019.

Pertanto, con provvedimento ENAC DG 20352 del 21 febbraio 2020 è stato modificato, nella parte dispositiva, il provvedimento n. 119504 del 31 ottobre 2018, ampliando il perimetro della limitazione degli handler dal numero di tre al numero di quattro prestatori ed allargando contestualmente la "struttura concorrenziale" di tale mercato.

Aeroporti di Roma-Ciampino e Bologna

Come rappresentato nella precedente relazione, sono in corso di istruttoria le richieste di limitazione dei prestatori di servizi di assistenza a terra delle società ADR S.p.A. e Aeroporto di Bologna S.p.A.

La documentazione di entrambi i gestori è attualmente sottoposta alle valutazioni delle competenti strutture dell'Ente.

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

Nel primo semestre 2020 l'ENAC, compatibilmente con le misure restrittive adottate dal Governo, ha continuato la propria attività di monitoraggio sull'accesso agli impianti per garantire l'effettiva concorrenzialità del mercato dell'handling.

Al riguardo, non si segnalano criticità in termini di rispetto della concorrenza.

2° semestre 2020

a) Mercato dei servizi aeroportuali a terra.

Nel periodo di riferimento non si registrano elementi di novità confermando quelli rappresentati nella precedente relazione e rimarcando come la crisi economica



innescata dall'emergenza pandemica abbia generato una recessione che ha influito sul trasporto aereo in maniera devastante.

Nonostante i piccoli segnali di ripresa rilevati nella stagione estiva, i volumi di traffico 2020 hanno registrato un drastico crollo. Il mercato dell'handling ne ha subito a cascata tutti gli effetti.

A fronte di tali evidenze, con la Legge di Bilancio 2021 è stato istituito un fondo di 500 MLN di euro mirato al potenziamento delle infrastrutture e dei trasporti e destinato alla compensazione dei danni subiti dai gestori e dagli handler a causa della pandemia. L'operatività del Fondo che necessita di una regolamentazione tramite decreto interministeriale volta a definirne le modalità di attuazione è attualmente in corso di definizione.

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

Come noto, l'Autorità elabora tale relazione nel secondo semestre, riportando i dati riferiti all'anno precedente. Tuttavia, occorre segnalare che, a causa della pandemia da coronavirus che ha determinato, inter alia, anche importanti cambiamenti nelle modalità lavorative, la relazione non è ancora stata pubblicata sul sito istituzionale dell'AGCM e pertanto, al momento, non sono disponibili evidenze.

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

Tali temi sono stati trattati in occasione della presentazione della relazione relativa al 1° semestre 2020 e non risultano ulteriori aggiornamenti nel corso del 2° semestre.

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

Nel secondo semestre 2020, l'ENAC – tenuto conto che i presupposti in base ai quali sono state presentate le istanze di limitazione, per effetto della crisi economica hanno subito radicali variazioni tali da rappresentare oggettivi impedimenti all'avvio ovvero alla prosecuzione di attività istruttorie volte alla limitazione degli scali – ha sospeso ogni istruttoria nelle more del superamento dell'emergenza sanitaria.



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

Nel secondo semestre 2020 l'ENAC ha continuato la propria attività di monitoraggio sull'accesso agli impianti ed al riguardo non sono stati rilevati elementi di criticità nel rispetto della concorrenza.

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. n. 82/2005)*

EGA/Berg