

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

**Doc. CCXXXVII**

**n. 1**

## RELAZIONE

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

(Secondo semestre 2009)

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

**Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**

(MATTEOLI)

—————  
**Comunicata alla Presidenza il 24 dicembre 2010**  
—————





## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici  
Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo*

### **Relazione semestrale al Parlamento sull'andamento del processo di liberalizzazione e dei servizi a terra negli aeroporti civili, relativa al secondo semestre del 2009**

(art.50, comma 1, della Legge 23 luglio 2009, n.99)

Con riferimento al grado di liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti civili, si forniscono i seguenti elementi informativi e si evidenziano, tra l'altro, le concrete misure adottate per un'effettiva liberalizzazione, premettendo, qui seguito, un'elencazione degli aeroporti che sono interessati da un'apertura al mercato dei servizi in parola.

#### **Aeroporti liberalizzati**

Così come previsto dall'art.6 del d.lvo 18/99, negli aeroporti che hanno raggiunto la soglia dei 2.000.000 di passeggeri o 50.000 tonnellate di merci è riconosciuto il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra ai prestatori di servizi sulla base dei requisiti previsti dall'art. 13 del d.lgs. 18/99.

Gli aeroporti interessati alla liberalizzazione sono i seguenti \*:

<b>AEROPORTO</b>	<b>Totale passeggeri</b>	<b>Totale cargo</b>
		<b>Merci e posta in ton.</b>
ROMA Fiumicino	34.815.230	153.026
MILANO Malpensa	19.014.186	415.954
MILANO Linate	9.264.561	20.011
VENEZIA Tessera	6.848.244	22.660
BERGAMO Orio al Serio	6.462.591	122.213
CATANIA Fontanarossa	6.020.606	8.771
NAPOLI Capodichino	5.594.043	3.619
ROMA Ciampino	4.778.059	19.644
PALERMO Punta Raisi	4.424.867	4.320
BOLOGNA Borgo Panigale	4.124.298	26.467
PISA San Giusto	3.940.490	9.824
TORINO Caselle	3.402.047	2.899

---

VERONA Villafranca	3.366.766	1.890
CAGLIARI Elmas	2.924.805	4.901
BARI Palese	2.465.539	3.888

\* dati di traffico relativi all'anno 2008 acquisiti dalla Relazione appositamente redatta dall'ENAC

#### **Limitazioni ex artt. 4 e 5 D. Lgs. n.18/991**

Con riferimento al periodo oggetto della presente Relazione si evidenzia che nessuno degli aeroporti sopra elencati è interessato al provvedimento di limitazione di cui agli artt. 4 e 5 del decreto citato.

Sempre nel periodo di riferimento l'ENAC ha avviato l'istruttoria relativamente all'aeroporto di Venezia per le categorie 3 (assistenza bagagli), 4 (assistenza merci e posta) e 5 (assistenza operazioni in pista).

#### **Liberalizzazione del settore**

##### **Sistema regolamentare in materia di handling**

A distanza di 10 anni dall'emanazione della Direttiva Comunitaria 96/67, recepita nel nostro ordinamento con il d.lgs. 18/99, e successiva liberalizzazione del mercato dell'handling, si stava registrando un sostanziale mutamento nelle modalità di espletamento dei servizi di assistenza a terra con abbassamento dei costi dei servizi, che portava, peraltro, con sé il rischio di ricaduta sulla qualità e la sicurezza del servizio, una alta parcellizzazione dei servizi stessi, con la conseguente difficoltà di ottimizzare l'organizzazione delle risorse e una pratica di subappalto molto diffusa.

Questo ha indotto l'ENAC ad emanare un Regolamento e relativa Circolare APT-02A, rispettivamente in data 24.1.2007 e 29.1.2007, con i quali, prevedendo la certificazione degli operatori ha posto l'accento sulla organizzazione d'impresa come garanzia di un regolare e qualitativamente elevato standard di servizio prestato, affinché liberalizzazione non diventasse sinonimo di deregolamentazione.

Il sistema di certificazione di idoneità elaborato, invero, nasce con l'intento di scongiurare la presenza di operatori temerari, che potesse tradursi in azione atta ad alterare la concorrenza senza per contro offrire le garanzie idonee ad assicurare un servizio rispondente ai parametri di regolarità, qualità e sicurezza necessari.

Al contempo, nel riconoscere il momento congiunturale critico, l'ENAC ha apportato temperamenti al rigore dell'art. 13 del d.lgs. 18/99 relativamente all'applicazione del CCNL, per il quale è stata recepita la flessibilità vigente nell'ordinamento generale, in attesa della stipula di un contratto di categoria; inoltre è stata prevista la possibilità di una valutazione di carattere transitorio in ordine alla rispondenza del requisito economico-finanziario al fine di agevolare la pluralità degli operatori. Onde sostenere la liberalizzazione del settore, il processo di certificazione è stato infine articolato consentendo una certificazione piena ovvero

---

<sup>1</sup> D.Lgs. 13 gennaio 1999, n. 18, recante "Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità". nello specifico, art. 4 "Accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra"; art. 5 "Autoassistenza".

secondo rilievi di diverso livello, con previsione però di piani di rientro entro tempi concordati con l'operatore. Il rinnovo della certificazione non è però automatico, ma può avvenire solo a richiesta ed a seguito dell'esito positivo degli audit di sorveglianza.

Dal maggio 2008 l'ENAC ha decentrato alle Direzioni Aeroportuali l'attività di rilascio delle certificazioni di idoneità dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra onde concentrare in un unico centro di responsabilità l'attività istruttoria con quella di emissione del provvedimento. Ha condotto, altresì, un consistente programma di addestramento del personale distribuito sulle sedi territoriali e di incontri con gli operatori, al fine di divulgare le nuove regole e la loro ratio e facilitarne così l'applicazione.

Alla data del 30 novembre 2009 sono stati rilasciati n. 240 certificati d'idoneità. E' stato sospeso un certificato, revocati 6 e dichiarati decaduti 4. Altri procedimenti sono attualmente in corso di istruttoria.

#### **Unione Europea e programma ISAGO**

La regolamentazione ENAC ha suscitato notevole interesse per l'introduzione, nell'area handling, del principio di certificazione d'impresa, ponendo l'Italia all'avanguardia nei confronti anche dei paesi aeronauticamente più avanzati.

Anche la Comunità Europea ha manifestato il proprio interesse in proposito.

Il programma ISAGO, elaborato dalla IATA, ha visto più volte la partecipazione dell'ENAC con l'obiettivo di addivenire all'attribuzione di un valore univoco internazionale a standards operativi e di sicurezza e risultati di audit, nell'intento, altresì, di semplificare le procedure e ridurre i costi per gli operatori aeronautici.

Si evidenzia infine che, nel periodo considerato, la mancata definizione di uno specifico Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il personale addetto alle attività di handling, per tener conto delle peculiarità del settore e del personale ivi impiegato, ha sicuramente comportato un disagio per gli operatori.

**IL DIRETTORE GENERALE**  
**Dr. Aldo SANSONE**



**IL CAPO DIPARTIMENTO**  
**Dr. Ing. Amedeo FUMERO**







