

Spett.le ENAC

c.a. Dr.ssa Roberta Carli – Responsabile Direzione Aeroportuale Nord Est

e, p.c. Dott. Nicola Zaccheo - Presidente

Dott. Alessio Quaranta – Direttore Generale

Avv. Fabio Marchiandi - Direttore Centrale Economia e Vigilanza Aeroporti

protocollo@pec.enac.gov.it

23 febbraio 2019

Oggetto : **Procedura di limitazione dei prestatori dei servizi a terra nell' aeroporto di Venezia**

Spett.le ENAC,

Su forte sollecitazione di molti vettori associati, si fa seguito alla pregressa corrispondenza intercorsa su quanto in oggetto, per rilevare che ai sensi dell'art. 4, comma 2, del d.lgs. 18/1999:

“2. L'E.N.A.C., per motivate ragioni inerenti alla sicurezza, alla capacità o allo spazio disponibile nell'aeroporto, può limitare il numero dei prestatori per le categorie di servizi di assistenza bagagli, assistenza operazioni in pista, assistenza carburante e olio, 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. In ogni caso il numero dei prestatori non può essere inferiore a due, per ciascuna delle categorie di servizi sottoposte a limitazione. È comunque garantita a tutti gli utenti, indipendentemente dalle parti di aeroporto a loro assegnate, l'effettiva scelta tra almeno due prestatori di servizi di assistenza a terra”.

Rimarchiamo con forza il passaggio dove si dice che *“È comunque garantita a tutti gli utenti, indipendentemente dalle parti di aeroporto a loro assegnate, l'effettiva scelta tra almeno due prestatori di servizi di assistenza a terra”.*

Al momento, i vettori non hanno questa possibilità di scelta che deve essere EFFETTIVA e non teorica. Infatti, la situazione che si è venuta a determinare, che non ha precedenti in nessuno scalo nazionale, è che DI FATTO, solo Aviation Services sembra avere buone probabilità di avere confermata la sua aggiudicazione dal TAR, mentre non vi può essere certezza tra Airport Handling e GH Venezia, per lo meno sino alla decisione nel merito, il 20 marzo p.v..

Questa condizione **del tutto peculiare**, e, ripetiamo, senza precedenti, non consente ai vettori di avere una scelta EFFETTIVA, che richiede di sapere con certezza chi sia il secondo *handler* aggiudicatario.

SAVE continua a suggerire di fare contratti ponte, ma una tale pretesa non tiene conto della complessità del passaggio tra *handlers*, in relazione a procedure operative, audit di sicurezza, manuale delle operazioni dei vettori, ecc.

In particolare, si segnala che per i vettori è inderogabilmente necessario effettuare per lo meno i seguenti passaggi:

- a) Audit di *safety*, ossia i controlli preliminari all'avvio dell'attività di assistenza specificamente previsti dai regolamenti IATA (SGHA).
- b) Cambio di DCS (*departure control system*), relativi addestramenti del personale e verifica della conformità dei sistemi alle prescrizioni della direttiva API/PNR
- c) Verifica della avvenuta integrazione delle procedure operative dell' handler con quelle di ogni singolo vettore, secondo quanto disposto dai relativi Ground Operations Manuals (GOM)

Siamo stupiti che tali esigenze dei vettori non siano comprese, **mettendo così potenzialmente a grave rischio la regolarità e la sicurezza (safety) delle operazioni, con possibili pesanti ricadute per l'utenza.**

A questo proposito ci preme chiarire e ribadire che in questa fase l'unica preoccupazione dei vettori è:

- a) avere una effettiva scelta tra almeno DUE *handlers* selezionati, come prescritto dal d.lgs. 18/1999.
- b) avere i tempi necessari per porre in essere le necessarie procedure operative di passaggio (minimo 90 giorni, come da procedure operative standard).

Per le su esposte ragioni, chiediamo a codesta Direzione che, sull'esempio di quanto fatto in passato da ENAC su altri scali limitati (vedi Fiumicino), si garantisca, conformemente ai doveri di ENAC quale Autorità direttamente responsabile, ai sensi, tra l'altro, del richiamato art. 4, comma 2, e dell'art. 10 d.lgs. 18/1999:

- a) che i vettori continuino ad essere assistiti dai rispettivi *handlers*, sino alla individuazione definitiva degli *handlers* aggiudicatari e nel rispetto delle procedure operative sopra puntualmente elencate
- b) che siano previamente concordate tra i vettori, gli *handlers* entranti, gli *handlers* uscenti e SAVE le tempistiche per un regolare trasferimento delle attività.

Stante la complessità delle problematiche, lo stato di incertezza ed i potenziali rischi sopra evidenziati, confidiamo che codesta Direzione intervenga con la massima urgenza al fine di garantire che non si pongano problemi per la sicurezza delle operazioni aeroportuali, ferma restando la massima disponibilità dei vettori a collaborare con tutti i soggetti responsabili del procedimento per individuare le soluzioni più idonee per il pronto superamento delle criticità indicate.

Distinti saluti

Luciano Neri



Segretario Generale
IBAR

Italian Board Airline Representatives

Renato Fontana



Presidente

Comitato Utenti
Aeroporto di Venezia