

Spett.le ENAC  
Direzione Regolazione Trasporto Aereo e Ambiente  
c.a. Dr.ssa Maria Carmen De Cristofaro  
[protocollo@pec.enac.gov.it](mailto:protocollo@pec.enac.gov.it)

e, p.c. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Direzione Generale per gli Aeroporti e il Trasporto Aereo  
[dg.ta@pec.mit.gov.it](mailto:dg.ta@pec.mit.gov.it)

12 ottobre 2017

**Oggetto :** Emendamento n. 1 all' edizione 5 del Regolamento " Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra".

Si fa riferimento alla nota ENAC-PROT-11/2017-0091049-P relativa all' oggetto per sottoporre alla attenzione di codesta Spett.le Autorità alcune osservazioni e proposte di modifica :

#### **Artt. 5.2 e 6.3 Limitazione della concorrenza**

Siamo certi che ENAC, come previsto dalla normativa europea e dalla legge italiana di recepimento, vigilerà attentamente su eventuali pratiche limitative della concorrenza. Sarà comunque nostra cura segnalare alle Autorità competenti ogni condotta tesa a porre in essere intese anticoncorrenziali e/o abusi di posizioni dominanti e, in genere, alterazioni del mercato.

#### **Art. 7 Requisiti economico-finanziari**

Ai sensi dell'articolo 3 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002 relativo all'applicazione di Principi Contabili Internazionali, la facoltà di adottare in via volontaria i Principi Contabili Internazionali ( "IFRS") emessi dall'International Accounting Standards Board - ("IASB") e accolti e omologati dalla Commissione Europea, per la predisposizione del proprio bilancio di esercizio e del bilancio consolidato dovrebbe essere ammessa anche per società non quotate. Quindi l'indicazione "per società quotate" andrebbe tolta.

Proposta di modifica :

**Art. 7.2. Il richiedente deve presentare bilanci redatti secondo le previsioni di cui all'art. 2423 e ss. del codice civile, ovvero, ~~per le società quotate~~, secondo le regole internazionali.**

## Art. 8                    Requisiti organizzativi e tecnici

Siamo favorevoli alla introduzione di requisiti organizzativi e formativi limitatamente al personale, sia questo impiegato dalle aziende prestatrici di servizi a terra o dai loro subappaltatori, che accede all' air side.

## Art. 9.                    Subappalto

A nostro avviso il ricorso al subappalto è utile per assicurare la flessibilità necessaria per la gestione della domanda, che può variare di volta in volta, e non è facilmente preventivabile. La proposta limitazione del ricorso ad una tale formula alle sole cause di "forza maggiore" ci sembra immotivatamente restrittiva nonché di arduo accertamento.

Infatti in diritto le cause di forza maggiore sono le condizioni alla verificarsi delle quali cade l'obbligazione a fornire una determinata prestazione quali ad esempio le avverse condizioni climatiche e altre circostanze speciali che impediscono l'esecuzione e la realizzazione a regola d'arte dei servizi. In generale quindi le cause di forza maggiore comprendono il sisma, l'alluvione, la frana, il maremoto, il vento, ecc. (eventi naturali per i quali sia stato dichiarato dall'autorità competente lo stato di emergenza o di calamità naturale) , eccezionali avversità atmosferiche (gli eventi naturali eccezionali per i quali siano stati superati i dati climatici di progetto previsti dalle norme tecniche), lo sciopero, oppure provvedimenti dell'autorità giudiziaria (purché il provvedimento discenda da circostanze imprevedibili ed inevitabili) non connessi a comportamenti colposi. Inoltre le cause di forza maggiore sono per definizione limitate nel tempo.

Quindi il senso di tale disposizione appare di difficile comprensione in quanto non si chiarisce a quali cause di forza maggiore si faccia riferimento e quali potrebbero essere i criteri applicabili dall'ENAC nell'accertamento della forza maggiore.

Inoltre a nostro avviso, nell'ambito degli appalti, il subappalto deve essere approvato dal committente a garanzia proprio della qualità del servizio erogato mentre ad ENAC deve restare la scelta di certificare o meno il subappaltatore. Infine il divieto di subappalto non è previsto dalla normativa di riferimento e pertanto, in assenza di un espresso divieto, il subappalto deve considerarsi autorizzato e un regolamento ENAC non può operare in contrasto con una norma di legge.

Proposte di modifica:

**~~Art9.1 Il ricorso al subappalto da parte di prestatore certificato è ammesso solo nei casi in cui lo stesso sia temporaneamente impossibilitato a fornire i servizi in proprio per cause di forza maggiore debitamente accertate dall'ENAC, alle condizioni seguenti:~~**

**~~c. non può essere subappaltata una intera categoria di servizi di cui all'allegato "A" del decreto legislativo 18/1999;~~**

## Art. 11                    Semplificazione delle procedure di certificazione

Proposta di modifica :

**Art.11.2. I prestatori *che non rientrano nelle categorie di cui al punto 1 e che intendono esercitare in proprio ed esclusivamente la categoria 1 "Assistenza amministrativa a terra e supervisione" di cui all'allegato "A" del decreto legislativo 18/1999, sono certificati dall'ENAC a seguito della positiva verifica della sussistenza dei requisiti di cui al successivo art. 13.3, nonché della solidità economico-finanziaria in capo al richiedente, riferita all'attività da svolgere.***

### **Art. 13            Vettori in autoproduzione**

Numerosi vettori supervisionano tramite proprio personale specializzato le attività di assistenza effettuate dagli handlers, al fine di assicurare che le stesse siano svolte in accordo con gli standard di operativi della compagnia. Sarebbe che adesso per svolgere tale attività sia necessaria dare evidenza dei requisiti di cui all'art. 13 para3. Si aggiunga che la richiesta di detti requisiti si pone in evidente contraddizione con la esenzione dalla certificazione di cui al punto 13.1, essendo il tal modo i vettori di fatto sottoposti agli stessi adempimenti.

### **Art. 14.2 .3        Disponibilità di infrastrutture e spazi e imposizione di limitazioni**

I Vettori Associati auspicano che lo spirito e la lettera della Direttiva EU 67/96/EC e del dlgs 18/1999 siano scrupolosamente rispettati, con particolare riferimento alla effettiva necessità delle limitazioni eventualmente autorizzate, alla loro durata ed all' obbligo di porre in atto misure correttive durante il periodo interessato al regime di limitazione.

### **Art. 15            Inizio e cessazione delle attività**

Proposta di modifica :

***Art.15.3. Al momento dell'accesso nell'ambito di ogni singolo aeroporto l'ENAC ammette prestatori certificati di servizi che rispettano il tipo di contratto collettivo **che regola il rapporto di lavoro dei dipendenti dello stesso prestatore.*****

### **Art.19            Revoca e decadenza**

Art. 19b(l)            La decadenza per il mancato esercizio dell'attività per un periodo di sei mesi ci pare non del tutto coerente con la sostanziale liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra, sancita dalle sunnominate EU 67/96/EC e del dlgs 18/1999.

Art19(c)            A nostro giudizio, per evitare il rischio di contenziosi e le conseguenti incertezze nel rapporto tra Vettori e i fornitori di servizi essenziali, il mancato rispetto di un contratto collettivo di lavoro deve essere asseverato dalla magistratura del lavoro e non da un Ente regolatore in materia di aviazione. Si rammenta che da tempo la giurisprudenza ha affermato che non è possibile imporre al prestatore di servizi uno specifico contratto collettivo.

Si prega di considerare la scrivente Associazione a disposizione per qualsiasi ulteriore approfondimento.  
Distinti saluti

IBAR  
  
Luciano Neri  
Segretario Generale