



28 Settembre 2018

Trasmissione via pec

Spett.le ENAC – Direzione Circostrizione Aeroportuale Lombardia  
Direzione Economia e Vigilanza Aeroporti  
Direzione Sviluppo e Gestione Aeroporti  
[protocollo@pec.enac.gov.it](mailto:protocollo@pec.enac.gov.it)

Oggetto : **Aeroporto di Malpensa - Proposta di limitazione del numero di prestatori di assistenza a terra**

A seguito della consultazione tenutasi il 1 agosto u.s. facciamo nuovamente notare che, come già evidenziato in consultazione, la ristrettezza dei tempi imposti all'utenza non rende possibile una analisi approfondita della documentazione predisposta.

Riservandoci dunque di presentare ulteriori osservazioni **riconfermiamo nuovamente la piena contrarietà al processo di limitazione dei prestatori di servizi nello scalo di Malpensa** ed evidenziamo che un tale provvedimento potrà comportare un incremento dei costi a carico delle compagnie aeree che si tradurrà in un inevitabile aumento dei prezzi dei biglietti a carico dell'utenza.

Inoltre una nuova e tutt'altro che isolata limitazione del numero dei prestatori di servizi a terra, un provvedimento che secondo la normativa dovrebbe avere necessariamente carattere di eccezionalità ed essere limitato nel tempo, comporterà su larga scala una evidente concentrazione di soggetti operanti in mercati limitati e la creazione di oligopoli di fatto con un prevedibile aumento dei prezzi a carico dell'utenza. In aggiunta la necessità di *regolare il mercato* dei servizi a terra è incoerente con la Direttiva 96/97/CE mentre appare evidente che anche il provvedimento in oggetto faccia parte di un processo coordinato a livello nazionale e non sia un caso isolato e motivato.

Per quanto attiene allo scalo di Malpensa , si fa notare preliminarmente che :

- **Censimento dei mezzi**

Mentre la analisi dei dati di traffico e degli eventi GSR si riferiscono rispettivamente al 2012-2016 ed al 2014-2016 , il censimento dei mezzi utilizzati dagli handlers è dell' agosto 2017.

Lo sfasamento temporale dei rilevamenti rende i dati prodotti certamente incongrui e potenzialmente inattendibili.

- **Analisi del traffico**

Non compare nello studio predisposto dai consulenti del Gestore alcun riferimento alla tipologia di aeromobile utilizzato per i voli presi in esame ( per es. wide-body vs narrow-body ): è del tutto evidente che il numero di mezzi e di risorse necessarie per la fornitura dei servizi di rampa varia



sensibilmente in funzione dell' aeromobile , dei tempi di turn-around , del posizionamento in apron e dei servizi richiesti.

- **Tipologia di caricamento**

Lo studio separa i voli all cargo da quelli pax ma non sembra analizzare con la necessaria profondità le differenti esigenze.

- **Apron congestion**

Lo studio predisposto dai consulenti del Gestore osserva tra l' altro che la congestione in area 600 è determinata da una interruzione della viabilità , adottata per consentire gli imbarchi pedonali , che costringe i mezzi di rampa ad una lunga diversione e la conseguente creazione di potenziali hot spots.

Un tale stato di fatto , dovuto peraltro ad una decisione del Gestore e non certo ad un sovrannumero dei mezzi presenti in airside , richiede a nostro avviso una urgente riconsiderazione da parte di SEA che potrebbe facilmente e tempestivamente adottare misure alternative atte a mitigare/risolvere le problematiche di congestione e safety da questo generate.

Inoltre , a tutt' oggi la installazione di rulliere per il posizionamento di ULDs nella area cargo , pur prevista da lungo tempo e di facile realizzazione , non risulta essere tra le opere programmate dal Gestore in via prioritaria.

- **Analisi degli eventi GSR**

Nei tre anni presi in considerazione , su una media di 34 eventi annuali registrati nell' Apron North , 12 sono a nostro avviso imputabili alla carente manutenzione dei mezzi e 10 sono riconducibili alla insufficiente formazione degli operatori. Peraltro , lo stesso studio dei consulenti del Gestore definisce un tale numero di eventi come "esiguo".

Nell' Apron West , dove , a fronte una media annuale di 284 eventi GSR , sono stati oltre 100 i casi di sversamento di liquidi ( cattiva manutenzione ) e 92 gli eventi ( mancata precedenza a/m e mancato rispetto delle procedure ) che testimoniano di una scarsa formazione.

In entrambe i casi , le criticità individuate non verrebbero in alcun modo risolte da una limitazione del numero di fornitori mentre a nostro avviso i dati evidenziano con tutta chiarezza la necessità di esercitare controlli più stringenti sulla stato di manutenzione dei mezzi e la opportunità di elevare gli standard di formazione del personale.



- **Risk assessment**

La matrice utilizzata dallo studio predisposto dai consulenti del Gestore indica come “ACETTABILE” il livello di rischio identificato negli Aprons North e West. Ciò rende di difficile comprensione la asserita necessità di introdurre provvedimenti di limitazione nel numero di handlers. Il D.Lgs. 13-1-1999 n. 18 stabilisce un limite temporale per la limitazione a cui si fa menzione nello studio presentato da SEA la quale non presenta nello stesso o nel Contratto di Programma investimenti mirati a superare la limitazione stessa, al termine del periodo.

Alla luce di quanto esposto , ferme restando la nostra contrarietà di principio, la constatazione da parte degli stessi consulenti del Gestore di uno stato di rischio “ACETTABILE” ed il nostro convincimento che interventi di diversa natura , tra i quali per es. controlli sullo stato di funzionamento dei mezzi e maggiore attenzione agli aspetti formativi , **ribadiamo il nostro parere contrario alla introduzione di un provvedimento di limitazione nel numero di fornitori di servizi di assistenza a terra nello scalo di Malpensa.**

Confidiamo pertanto che la valutazione da parte di ENAC della proposta formulata dal Gestore porti a conclusioni ben diverse in ordine alla effettiva necessità di applicare un provvedimento di limitazione .

Distinti saluti

IATA

Nicoletta Masi  
Campaign Manager  
Southern Europe

IBAR

Luciano Neri  
Secretary General

Comitato Utenti  
Malpensa

Marcos Moura  
President