

Seminario | Modulo Jean Monnet 2025



AIR transport law, **C**onsumers **A**nd
other **R**elated issues in **E**urope

Project No. 101085150 - ERASMUS-JMO-2022-MODULE



**Cofinanziato
dall'Unione europea**

Questa presentazione è stata realizzata nell'ambito del progetto AIR-CARE, finanziato dall'Unione europea. Le opinioni espresse appartengono, tuttavia, al solo o ai soli autori e non riflettono necessariamente le opinioni dell'Unione europea o dell'Agenzia esecutiva europea per l'istruzione e la cultura (EACEA). Né l'Unione europea né l'EACEA possono esserne ritenute responsabili.

This presentation has been created within the project "AIR-CARE", funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the European Education and Culture Executive Agency (EACEA). Neither the European Union nor EACEA can be held responsible for them.

I SERVIZI AEROPORTUALI E LA GESTIONE DEGLI AEROPORTI

Discutiamo, con approccio ragionato ed essenziale, delle prerogative dei soggetti operanti nel settore aeroportuale

5 febbraio 2025



Avv. Orietta Bittoni
Via A. Manzoni, 98
(21055) Gorla Minore (Va)
orietta.bit@libero.it
mob. (+39) 334.3057735
[linkedin.com/in/orietta-bittoni-14b64661](https://www.linkedin.com/in/orietta-bittoni-14b64661)

1. IL GESTORE AEROPORTUALE

L'AEROPORTO COME SISTEMA INTEGRATO

IL GESTORE	LA CERTIFICAZIONE DELL'AEROPORTO	L'HANDLING	LA CERTIFICAZIONE DELL'HANDLER	CONSIDERAZIONI FINALI
RUOLO E COMPITI: CONVENZIONE E CONTRATTO DI PROGRAMMA	FIGURE RESPONSABILI SOGGETTI COINVOLTI	DISCIPLINA NORMATIVA RUOLO DELL'HANDLER E GHA	REQUISITI E DEROGHE IL SUBAPPALTO	COMPLESSITA E DUALISMI

IL CONTESTO REGOLATORIO

Settore strettamente regolamentato.

- ❑ a livello internazionale: disposizioni emanate dall'Unione Europea (Regolamenti UE 139/2014 (successivamente aggiornato, dal reg. 1138/2018 e, da ultimo, dal reg. 898/2024) in materia di certificazione aeroportuale), dagli Organismi internazionali (raccomandazioni e direttive ICAO – International Civil Aviation Organization, a garantire l'uniformità dei requisiti a livello mondiale) e da EASA, Agenzia dell'unione Europea per la Sicurezza Aerea, a garantire la sicurezza e la protezione dell'ambiente, mediante l'armonizzazione delle regolamentazioni e certificazioni.
- ❑ a livello nazionale: disposizioni e normative statali delle Autorità centrali (ENAC, Ministero dei Trasporti, Autorità di Regolazione dei Trasporti, Ministero Interno),
- ❑ a livello locale: ordinanze delle Direzioni Aeroportuali ENAC e delle Autorità sanitarie

SOGGETTI PUBBLICI E PRIVATI

Compresenza di soggetti pubblici e privati che, a vario titolo, svolgono le attività necessarie a garantire l'operatività aeroportuale in via continuativa nell'orario di apertura dell'aeroporto.

I soggetti svolgono attività indipendenti ma interconnesse e complementari,

di fondamentale importanza la collaborazione, lo scambio di informazioni e la piena proattività rispetto ad attività programmate o eventi contingenti dovuti a cause diverse

l'operatività ordinaria e gli eventi anomali devono essere gestiti con la massima attenzione e tempestività in modo da non pregiudicare le condizioni di sicurezza ed efficienza.

IL RUOLO DEL GESTORE AEROPORTUALE

- ☐ **BREVE INQUADRAMENTO NORMATIVO D.M. 521/97 L. 537/93**
- ☐ **I COMPITI DEL GESTORE AEROPORTUALE**
- ☐ **ARTICOLO 705 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE E REGOLAMENTO EU 139/2014**
- ☐ **ARMONIZZAZIONE TRA LA NORMATIVA NAZIONALE E COMUNITARIA**
- ☐ **(ES. I SERVIZI ANTINCENDIO, L'IMPATTO SULL'INTORNO AEROPORTUALE)**
- ☐ **I «POTERI» DEL GESTORE AEROPORTUALE**
- ☐ **AEROPORTO COME IMPRESA PUBBLICA?**

DEFINIZIONE DI GESTORE AEROPORTUALE

Normativa Europea: È il soggetto al quale le disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali affidano, insieme con altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali o della rete aeroportuale e di coordinare e di controllare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti e nella rete aeroportuale di interesse (direttiva 2009/12/CE, articolo 2, punto 2).

Contesto nazionale: ha il compito di assicurare l'operatività in sicurezza e coordinare e controllare i soggetti privati che svolgono le attività in ambito aeroportuale

LA GESTIONE AEROPORTUALE

DISCIPLINA PREVIGENTE

L. 537/93

- ❑ La riforma della gestione degli aeroporti è stata avviata dall'**articolo 10, comma 13** della **legge 537/1993**:
- ❑ costituzione di apposite **società di capitale** per la realizzazione delle infrastrutture e la gestione dei servizi negli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato;
- ❑ a tali società, regolate dalle disposizioni del codice civile, possono partecipare, senza il vincolo della proprietà maggioritaria, le regioni, le province, i comuni, gli enti locali e le camere di commercio interessati.
- ❑ La norma rinviava la previsione della disciplina di attuazione ad un successivo decreto del Ministro dei trasporti, da adottare di concerto con il Ministro del tesoro

DISCIPLINA PREVIGENTE

D.M. 521/97

- ❑ ha stabilito le norme di attuazione dell'articolo 10, comma 13 della legge n. 537 del 1993.
- ❑ l'affidamento in concessione è disposto con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro, delle finanze e dei lavori pubblici nonché, nel caso degli aeroporti militari aperti al traffico civile, della difesa, su istanza delle società richiedenti, da integrare, entro termini definiti, con una domanda corredata da un programma di intervento, comprensivo del piano degli investimenti e del piano economico-finanziario.
- ❑ La concessione, che può avere una **durata massima di quaranta anni** (in relazione alle valutazioni formulate sui contenuti del programma di intervento), ha per oggetto la progettazione, lo sviluppo, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali costituenti il sistema aeroportuale.
- ❑ La concessione è condizionata alla sottoscrizione del contratto di programma e delle convenzioni, che dovranno regolare, tra l'altro, i rapporti tra le società e le pubbliche amministrazioni relativamente alla disponibilità degli spazi inerenti l'espletamento dei compiti istituzionali

OGGETTO DELLA CONCESSIONE

BREVE INQUADRAMENTO NORMATIVO L. 537/93 D.M. 521/97

1. la progettazione, lo sviluppo, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali costituenti il sistema aeroportuale.

2. facoltà di svolgere i servizi e le attività di assistenza a terra nei limiti specificati nella convenzione e secondo la normativa vigente, **a condizione che i risultati di esercizio di tale attività siano separatamente evidenziati nei bilanci e in tutti i documenti contabili.**

CRITERI DELLA GESTIONE

BREVE INQUADRAMENTO NORMATIVO L. 537/93 D.M. 521/97

- a) adozione di ogni opportuna iniziativa in favore delle comunità territoriali vicine, in ragione dello sviluppo intermodale dei trasporti;
- b) ottimizzazione delle risorse disponibili per la produzione di attività e di servizi di adeguato livello qualitativo, nel rispetto dei principi di sicurezza, di efficienza, di efficacia e di economicità;
- c) erogazione dei servizi con continuità e regolarità, nel rispetto del principio di imparzialità e secondo le regole di non discriminazione dell'utenza;
- d) adozione, entro nove mesi dall'entrata in vigore del regolamento, sulla base dei principi definiti nel disciplinare tipo, la Carta dei servizi da sottoporre all'approvazione dell'Autorità vigilante (ENAC).

LA VIGILANZA

BREVE INQUADRAMENTO NORMATIVO L. 537/93 D.M. 521/97

- ☐ **il ruolo di vigilanza regolazione tecnica e la potestà sanzionatoria competono ad Enac,**
- ☐ **al Ministero dei Trasporti compete un ruolo di vigilanza sull'attività di Enac e di indirizzo generale sulla politica dei trasporti**

IL RUOLO DEL GESTORE AEROPORTUALE DOPO LA RIFORMA DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

- a) assicura il puntuale rispetto degli obblighi assunti con la convenzione ed il contratto di programma;
- b) organizza l'attività aeroportuale al fine di garantire l'efficiente ed ottimale utilizzazione delle risorse per la fornitura di attività e di servizi di livello qualitativo adeguato, anche mediante la pianificazione degli interventi in relazione alla tipologia di traffico;
- c) corrisponde il canone di concessione;
- d) assicura agli utenti la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra, di cui all'articolo 706 del Codice della Navigazione, fornendoli direttamente o coordinando l'attività dei soggetti idonei che forniscono i suddetti servizi a favore di terzi o in autoproduzione;
- e) sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con la società Enav, assegna le piazzole di sosta agli aeromobili e assicura l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili, verificando il rispetto delle prescrizioni del regolamento di scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aeroportuali;

IL RUOLO DEL GESTORE AEROPORTUALE DOPO LA RIFORMA DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

- e-bis) propone all'ENAC l'applicazione delle misure sanzionatorie previste per l'inosservanza delle condizioni d'uso degli aeroporti e delle disposizioni del regolamento di scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aerei e aeroportuali;
- e-ter) applica, in casi di necessità e urgenza e salva ratifica dell'ENAC, le misure interdittive di carattere temporaneo previste dal regolamento di scalo e dal manuale di aeroporto;
- f) fornisce tempestivamente notizie all'ENAC, alla società Enav, ai vettori e agli enti interessati in merito a riduzioni del livello del servizio ed a interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea nell'ambito del sedime di concessione;
- g) redige la Carta dei servizi in conformità alle direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'ENAC e garantisce il rispetto dei previsti livelli di qualità dei servizi offerti all'utenza;
- h) assicura i controlli di sicurezza su passeggeri, bagagli e merci, conformemente alle disposizioni vigenti, nonché la gestione degli oggetti smarriti

AFFIDAMENTO DELLA GESTIONE

il rilascio della concessione avviene con decreto interministeriale su proposta dell'ENAC, per una durata massima di quaranta anni, all'esito di una selezione effettuata "tramite procedura di gara ad evidenza pubblica secondo la normativa comunitaria, con idonee forme di pubblicità" nel rispetto dei termini procedurali fissati dall'ENAC, sentita, laddove competente, la regione o provincia autonoma nel cui territorio ricade l'aeroporto oggetto di concessione.

Tuttavia

A SALVAGUARDIA DELLE CONCESSIONI RILASCIATE

le norme transitorie (art. 3, co. 2, del d.lgs. 96/2005) hanno stabilito che la disciplina dell'art. 704 non si applica alle concessioni già rilasciate, anche in base a legge speciale, nonché ai procedimenti di rilascio della concessione già iniziati (più precisamente, originati da istanze presentate antecedentemente alla data di entrata in vigore del decreto legislativo) e ciò indipendentemente dall'individuazione degli aeroporti di rilevanza nazionale.

Anche il codice della navigazione, pertanto, non mette in discussione le procedure avviate da parte dei gestori titolari di concessione parziale o precaria, a seguito della presentazione dell'istanza, ai sensi del DM 521 del 1997, indipendentemente dall'individuazione degli aeroporti di rilevanza nazionale.

IL REGOLAMENTO UE 139/2014

Il Gestore diviene il fulcro operativo preposto ad assicurare il funzionamento dell'aeroporto

- Ha il compito di provvedere direttamente o indirettamente alla fornitura dei servizi operativi aeroportuali e di coordinare tutti i soggetti operanti in aeroporto.
- Il Regolamento introduce disposizioni innovative

MA

- l'impianto normativo nazionale, riconosce al gestore aeroportuale il coordinamento dei soli soggetti privati, mentre quelli pubblici sono coordinati su impulso e sotto la supervisione dell'ENAC.
- Il Gestore Aeroportuale in Italia non svolge tutti i servizi in aeroporto, alcuni sono attribuiti per legge alla competenza di altri soggetti:
- I servizi antincendio sono di competenza dei Vigili del Fuoco,
- I servizi di assistenza del traffico aereo sono di competenza di ENAV
- Non ha poteri tipici dell'Autorità (es. potere sanzionatorio)

COME SI GARANTISCE LA RISPONDENZA AI REQUISITI DEL REGOLAMENTO UE 139/2014?

Al gestore è attribuito il compito di individuare opportune forme di cooperazione con i soggetti che svolgono attività istituzionali in aeroporto

- Collaborative Decision Making; strumento che assicura lo scambio di informazioni ed il coordinamento delle attività consente di monitorare in maniera accurata le interazioni tra i soggetti tutti operanti nel medesimo contesto e mantenere un livello adeguato di sicurezza
- Gli accordi con i soggetti operanti in aeroporto in virtù di compiti istituzionali attribuiti per legge (ATM provider, Vigili del Fuoco) consentono di disciplinare le rispettive attività

LE ATTIVITÀ DELL'AEROPORTO

•**Aviation:** attività aeroportuali “core” di supporto all'aviazione passeggeri e merci: gestione, lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture centralizzate e degli impianti degli aeroporti; l'offerta ai clienti dell'aeroporto dei servizi e delle attività connesse all'approdo e alla partenza degli aeromobili, nonché dei servizi di sicurezza aeroportuale.

•**Handling;** sono le attività complementari, accessorie o strumentali alla prestazione di trasporto aereo, svolte in ambito aeroportuale, le operazioni funzionali al decollo ed all'approdo degli aeromobili, nonché alla partenza ed all'arrivo dei passeggeri e delle merci.

svolte sia “airside”, fra cui imbarco/sbarco di passeggeri, bagagli e merci, bilanciamento aeromobili, smistamento e riconcilio bagagli, guida al parcheggio, rifornimenti ecc...) sia in area “passeggeri”(check in e lost & found, informazioni ecc...). Tali attività sono elencate nell'allegato A del D.Lgs. 18/1999.

Travel Retail: attività commerciali al dettaglio che vengono offerte ai passeggeri, operatori e visitatori all'interno dell'aeroporto (negozi, bar, ristoranti ecc...)

•**altre attività:** sono le attività svolte sia all'interno dell'aeroporto, quali le affissioni pubblicitarie, le banche, le farmacie, le lavanderie, gli alberghi le slot machines ecc..., sia all'esterno, quali la gestione dei parcheggi.

PROVENTI DEL GESTORE AEROPORTUALE

- a) I diritti per l'uso degli aeroporti
- b) le tasse di imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea
- c) i corrispettivi dei servizi di controllo di sicurezza (controlli sui passeggeri e controlli sui bagagli);
- d) I corrispettivi derivanti dall'applicazione del decreto legislativo 13 gennaio 1999. n. 18. concernente l'attuazione della direttiva 96/67/CE in materia di handling,
- e) i corrispettivi per la prestazione dei servizi di assistenza alle persone con disabilità ed alle persone a mobilità ridotta, così come previsto dal regolamento CE n 1107/2006 (PRM).

LA DISCIPLINA TARIFFARIA PREVEDE L'ADOZIONE DI MODELLI, DA RECEPIRE SU OGNI SINGOLO AEROPORTO SECONDO LE INDICAZIONI DELLE DELIBERAZIONI DELL'AUTORITÀ DI TRASPORTI, COMPETENTE IN MATERIA TARIFFARIA

PROVENTI DEL GESTORE AEROPORTUALE

- f) I proventi derivanti dall'esercizio dell'attività aeroportuale diretta ed indiretta e ogni altro provento relativo a prestazioni, forniture e somministrazioni o derivante dall'esercizio di altre attività svolte dal Gestore in ambito aeroportuale;
- g) I proventi derivanti dalla utilizzazione a qualunque fine delle aree, manufatti e locali dei sedimi aeroportuali In concessione da parte di terzi per attività commerciali ed aeronautiche,
- h) i proventi che la Concessionaria ha diritto di pretendere a titolo di equo corrispettivo da chiunque svolga, anche occasionalmente, nell'ambito degli aeroporti in concessione, una attività non aviation , al fine di trarne profitto.

☐ I PROVENTI DI CUI ALLE LETTERE F) , G) (limitatamente alle attività commerciali) ED H) E COMUNQUE QUELLI DERIVANTI O CONNESSI AD ATTIVITÀ COMMERCIALI, NON RIENTRANO NELLA DISCIPLINA TARIFFARIA

I PASSEGGERI A RIDOTTA MOBILITÀ

- ❑ L'Unione europea ha disposto, in tutti gli aeroporti comunitari, regole comuni che prevedono assistenza dedicata al fine di garantire la libera circolazione anche tramite l'utilizzo del mezzo aereo senza discriminazioni e senza costi aggiuntivi.
- ❑ Le tutele previste dalla normativa europea si sono riconosciute a "qualsiasi persona la cui mobilità sia ridotta,
- ❑ La compagnia aerea, il suo agente o un operatore turistico possono esigere che il PRM sia accompagnato da un'altra persona in grado di fornirgli l'assistenza personale necessaria. Non è previsto il trasporto a titolo gratuito dell'accompagnatore. I passeggeri PRM devono quindi poter avere la possibilità di viaggiare in aereo a condizioni simili a quelle degli altri cittadini e non esserne escluse se non per motivi giustificati di sicurezza previsti dalla legge.

L'ASSISTENZA AI PASSEGGERI A RIDOTTA MOBILITA

PRENOTAZIONE DEL SERVIZIO: a **richiesta deve essere fatta almeno 48 ore prima della partenza**, ciò al fine di garantire l'organizzazione del servizio.

La prenotazione del volo o l'imbarco possono essere rifiutati, a causa della disabilità o mobilità ridotta, solo per:

- motivi di sicurezza;
- impossibilità di imbarco, sbarco o trasporto del PRM dovuta alle dimensioni della cabina passeggeri dell'aereo o dei portelloni di accesso.

In tali casi la compagnia aerea deve informare immediatamente il passeggero sulle motivazioni del rifiuto e, su richiesta dell'interessato, ha l'obbligo di formalizzarle per iscritto entro 5 giorni lavorativi.

Il passeggero e l'eventuale accompagnatore il cui imbarco sia stato negato hanno diritto al rimborso del biglietto o alla riprotezione ai sensi del Regolamento (CE) 261/2004.

L'ASSISTENZA AI PASSEGGERI A RIDOTTA MOBILITA IN AEROPORTO

Il gestore aeroportuale attraverso personale appositamente formato e risorse strumentali idonee deve consentire al PRM di fruire di tutti i servizi in aeroporto dall'arrivo al parcheggio all'imbarco sull'aeromobile

IL MONITORAGGIO DELLA QUALITA' DEI SERVIZI AEROPORTUALI

- La qualità dei servizi aeroportuali è una precisa responsabilità nei confronti dei passeggeri – e presupposto indispensabile per potere eventualmente accedere alle premialità inserite nel Piano della Qualità all'interno del Contratto di Programma stesso.
- I processi sottoposti a verifica ENAC riguardano principalmente i servizi di assistenza speciale ai passeggeri con disabilità: attività di formazione del personale, procedure operative e organizzative necessarie ad assicurare un livello adeguato del servizio. Sono oggetto di verifica anche le infrastrutture dedicate (percorsi lodges, punti di chiamata e parcheggi riservati), ma non si trascurano anche gli aspetti organizzativi e procedurali necessari ad una corretta gestione delle infrastrutture centralizzate.

L'APPLICAZIONE DEL CODICE APPALTI PER GLI AFFIDAMENTI «CORE»

La materia degli aeroporti è disciplinata dall'art. 150 del Codice dei Contratti pubblici (d. lgs. 36/2023 e s.m.i)

- applicabilità delle norme relative ai settori speciali, alle *“attività relative allo sfruttamento di un'area geografica ai fini della messa a disposizione di aeroporti ... e di altri terminali di trasporto ai vettori aerei...”*. ”
- la messa a disposizione individua l'intera infrastruttura aeroportuale, intesa come *ogni area definita (inclusi edifici, impianti ed equipaggiamenti) su terra o acqua o su una struttura fissa, offshore fissa o galleggiante, destinata a essere utilizzata totalmente o in parte per l'arrivo, la partenza e gli spostamenti di terra degli aeromobili.*

Per gli affidamenti di appalti di lavori, servizi e forniture relativi ad attività strumentali al trasporto aereo (attività aviation) il Gestore è tenuto ad applicare il Codice Appalti (norme dedicate ai settori speciali)

LE ATTIVITA' COMMERCIALI

- Le attività commerciali sono di norma svolte in aeroporto da operatori indipendenti
- Il gestore affida gli spazi per lo svolgimento delle attività mediante contratti di sub concessione
- Nonostante la terminologia, si tratta di contratti di natura privata, atipici ma meritevoli di tutela secondo l'ordinamento giuridico (art. 1322 del codice civile);
- Si tratta di contratti atipici in quanto l'oggetto dei medesimi è la concessione di esercitare un'attività specifica disciplinata dal contratto e strumentalmente all'esercizio dell'attività vengono affidati spazi (negozi, magazzini, uffici...)
- Hanno quindi caratteristiche diverse rispetto alla locazione sia in termini di durata che di disciplina
- Il gestore mantiene un ruolo di controllo, stabilendo il rispetto delle regole d'aeroporto (apertura degli esercizi in coerenza con le attività d'aeroporto, rispetto delle norme in caso di emergenza, obblighi di formazione per il personale a contatto con passeggeri PRM...), obbligo di trasferimento in caso di necessità infrastrutturali...

Per l'affidamento di queste attività il Gestore non è soggetto alle norme del codice appalti

COORDINAMENTO ESTERNO E INTEGRAZIONE CON IL TERRITORIO

L'AEROPORTO: ENCLAVE O SISTEMA INTEGRATO?

- L'aeroporto rappresenta un unicum in quanto di per sé è suddiviso in due aree distinte soggette a regole diverse
 - Le aree aperte al pubblico sono comunque soggette a regolamentazione dell'ENAC (viabilità, accesso all'aerostazione)
 - Le aree doganali o «sterili», recintate e destinate al trasporto aereo o alle attività accessorie, ad accesso regolamentato subordinatamente al possesso dei titoli (tesserino, certificazione...) e ai controlli di sicurezza rappresentano un'area extraterritoriale.
- Quali i rapporti con il territorio?

COORDINAMENTO ESTERNO E INTEGRAZIONE CON IL TERRITORIO

- L'attività aeronautica ha un impatto sul territorio , per tale motivo il legislatore è intervenuto con una serie di provvedimenti volti a misurare gli effetti della presenza dell'aeroporto sull'intorno aeroportuale
- RUMORE: La normativa (D.M. 31.10.97, l. 447/95) ha imposto ai gestori aeroportuali di monitorare il rumore riportandone gli esiti presso le commissioni aeroportuali cui partecipano i rappresentanti degli Enti territoriali, dei Vettori e degli Enti (ENAC ed ENAV) in modo da individuare aree dell'intorno in cui le attività siano coerenti con i livelli di rumore
- EMERGENZE: vedono il coinvolgimento degli Enti territoriali esterni in termini di pianificazione e gestione integrata delle emergenze. Nell'eventualità di un incidente aeronautico esterno alla Grid Map, è prevista l'attivazione del Piano Provinciale o Regionale di soccorso predisposto dalla Protezione Civile e l'applicazione delle procedure di intervento specifiche dei VVF
- AMPLIAMENTI INFRASTRUTTURALI è di norma prevista la procedura di valutazione d'impatto ambientale che prevede il coinvolgimento del territorio
- OSTACOLI: anche la presenza di ostacoli è monitorata con la collaborazione degli Enti territoriali

2. LA CERTIFICAZIONE DELL'AEROPORTO

L'AEROPORTO COME SISTEMA INTEGRATO

IL GESTORE	LA CERTIFICAZIONE DELL'AEROPORTO	L'HANDLING	LA CERTIFICAZIONE DELL'HANDLER	CONSIDERAZIONI FINALI
RUOLO E COMPITI LA CONVENZIONE E IL CONTRATTO DI PROGRAMMA	FIGURE RESPONSABILI SOGGETTI COINVOLTI	DISCIPLINA NORMATIVA RUOLO DELL'HANDLER E GHA	REQUISITI E DEROGHE IL SUBAPPALTO	COMPLESSITA E DUALISMI

LA CERTIFICAZIONE DELL'AEROPORTO

DISCIPLINA NORMATIVA

- (i) I soggetti coinvolti
- (ii) Il ruolo di coordinamento del gestore aeroportuale
- (iii) Le attività soggette a certificazione
- (iv) Le figure responsabili

REQUISITI PER LA CERTIFICAZIONE

- L'organizzazione messa in atto per la Gestione del Manuale d'Aeroporto deve prevedere una chiara attribuzione delle funzioni e rispettare il principio della separazione delle stesse;
- Il Manuale d'aeroporto deve descrivere i processi ed indicare i soggetti responsabili
- le procedure per la gestione delle operazioni devono aggiornate ai cambiamenti;

Devono essere assicurate:

- procedure che garantiscano un'adeguata informazione e coordinamento tra i soggetti responsabili della gestione del Manuale;
- adeguate procedure per l'esecuzione delle verifiche di gestione;
- un sistema informatizzato per la tracciabilità delle operazioni e il relativo controllo e che questo sia affidabile;
- modalità di controllo adeguate;
- procedure per attivare le necessarie azioni preventive e correttive in caso di rilevazione di criticità;
- procedure che garantiscano che i requisiti della certificazione siano monitorati e mantenuti;
- un sistema per la tracciabilità degli eventi, l'adozione di misure correttive ed il follow-up.

LE FIGURE RESPONSABILI – APPROVAZIONE DI ENAC

Accountable Manager

➤ E' la figura con l'autorità e l'autonomia per provvedere alle risorse umane e finanziarie necessarie ad assicurare che tutte le attività siano condotte in sicurezza, secondo le previsioni del regolamento e secondo qualsiasi altra condizione definita dal gestore stesso. L'Accountable Manager è responsabile della certificazione ed è il garante che il gestore operi in conformità al Regolamento ed alle norme e leggi applicabili.

Post Holder

☐ Figure a capo di strutture organizzative e gestionali con responsabilità aziendale e assunzione verso l'esterno di specifiche responsabilità per conto del gestore

☐ Manutenzione Infrastrutture e Sistemi

☐ Progettazione Infrastrutture e Sistemi

☐ Area di movimento

☐ Terminal

▪ Safety Manager

▪ Compliance monitoring Manager

▪ Training Manager

IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

assicura che le organizzazioni - oltre a garantire la mera rispondenza alle normative - abbiano la capacità di identificare i rischi che essi generano sulla sicurezza del volo e di mitigare tali rischi.

approccio sistematico e proattivo alla gestione dei rischi sulla safety che comprende strutture organizzative, politiche, processi e procedure.

gestione dei rischi individuazione delle problematiche ,valutazione dei rischi e loro mitigazione

safety promotion, garantendo il mantenimento delle competenze del personale (formazione) e la condivisione delle informazioni (comunicazione), svolgono un ruolo chiave nell'attuazione di un SMS efficace.

3. I SERVIZI DI HANDLING

L'AEROPORTO COME SISTEMA INTEGRATO

IL GESTORE	LA CERTIFICAZIONE DELL'AEROPORTO	L'HANDLING	LA CERTIFICAZIONE DELL'HANDLER	CONSIDERAZIONI FINALI
RUOLO E COMPITI LA ONVENZIONE E IL CONTRATTO DI PROGRAMMA	FIGURE RESPONSABILI SOGGETTI COINVOLTI	DISCIPLINA NORMATIVA RUOLO DELL'HANDLER E GHA	REQUISITI E DEROGHE IL SUBAPPALTO	COMPLESSITA E DUALISMI

LA NORMATIVA

Direttiva 96/67 EU - D. Lgs. 18/99 – Regolamento ENAC per la certificazione dei prestatori di servizi

☐ a quali aeroporti si applica?

☐ l'autoproduzione o autoassistenza

☐ limitazioni e deroghe

LA LIBERALIZZAZIONE DELL'HANDLING

Ambito d'applicazione:

- ❖ aeroporti con traffico passeggeri superiore a 3 milioni/anno o 75 mila tonnellate di merci/anno
- ❖ estesa dal gennaio 2001 ad ogni aeroporto aperto al traffico commerciale avente un traffico annuale pari o superiore a 2 milioni di passeggeri o a 50 mila tonnellate di merci.

Il gestore ha l'obbligo di garantire agli handlers ed ai vettori che effettuano l'autoassistenza l'accesso agli impianti aeroportuali, e di garantire che le condizioni poste all'accesso siano adeguate, trasparenti obiettive e non discriminatorie.

L'AUTOPRODUZIONE

Autoassistenza a terra o autoproduzione.

situazione nella quale un utente fornisce direttamente a sé stesso una o più categorie di servizi di assistenza e non stipula alcun contratto con terzi, sotto qualsiasi denominazione, avente per oggetto la prestazione dei servizi stessi;

non sono considerati terzi fra loro gli utenti di cui uno detiene una partecipazione maggioritaria nell'altro, ovvero la cui partecipazione in ciascuno degli altri è detenuta a titolo maggioritario da uno stesso ente;



Non è auto-assistenza la fornitura di servizi a terzi disciplinata da un contratto

LE LIMITAZIONI

Per ragioni di spazio e capacità disponibile, la società di gestione può chiedere che sia limitato il numero massimo di handler nelle 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.

purché il numero minimo di handler per ciascuna categoria di servizi non sia inferiore a due così da garantire la concorrenza e la possibilità di scelta ai vettori



Nel caso il numero di handler operanti sia superiore al numero di handler ammessi la selezione è effettuata tramite gara pubblica gestita da ENAC ove il Gestore detenga una partecipazione nelle attività di handling

IL RUOLO DELL'HANDLER

□ HANDLER COME PREPOSTO DEL VETTORE

- L'applicazione della Convenzione di Montreal alle attività di handling
- Limitazioni di responsabilità – decadenza e prescrizione

PERIMETRO DEL CONTRATTO DI TRASPORTO

➤ il trasporto della merce ha inizio dal momento in cui il mittente consegna la merce all'handler nell'aeroporto di partenza - e non quando quest'ultimo la consegna al vettore - ed ha termine quando l'handler la consegna al destinatario nell'aeroporto di destinazione - e non quando l'handler la riceve allo sbarco dell'aeromobile, affermando il seguente principio: il vettore è responsabile del fatto colposo dell'handler, in quanto si avvale della sua opera di ausiliario nell'adempimento delle obbligazioni derivanti dal contratto di trasporto ex art. 1228 c.c.: egli risponde a titolo contrattuale verso il proprietario delle cose anche per la perdita o avaria verificatasi nella fase in cui queste erano sotto la sfera di sorveglianza dell'handler.

HANDLER COME PREPOSTO DEL VETTORE - EFFETTI

- l'Handler non risponde a titolo contrattuale nei confronti del mittente o del destinatario: il fatto dell'ausiliario è imputabile ex contractu al debitore (vettore) e non al suo autore materiale (handler), che non è parte del rapporto obbligatorio nascente dal contratto di trasporto;
- il fatto dell'ausiliario/handler, in ipotesi di condotta dolosa o colposa, è peraltro imputabile al suo autore a titolo di illecito extracontrattuale, di tal che l'Handler risponde nei confronti del destinatario delle cose ai sensi dell'art. 2043 c.c., in solido con il vettore;
- in quanto ausiliario del vettore aereo, l'Handler, pur rispondendo a titolo extracontrattuale, può beneficiare delle limitazioni di responsabilità, come espressamente previsto dal combinato disposto degli artt. 22 e 30 della Convenzione di Montreal, in favore del vettore aereo e dei suoi dipendenti o incaricati, nonché della disciplina uniforme convenzionale dettata in tema di decadenza dall'azione risarcitoria e di prescrizione del diritto al risarcimento del danno, già contenuta nell'art. 35 della Convenzione di Montreal;

HANDLER COME PREPOSTO DEL VETTORE

- il vettore è responsabile sempre e soltanto entro i limiti risarcitori stabiliti dalla Convenzione per il trasporto merci, come emerge dalla lettura coordinata dell'art. 22, commi 1, 2, 3 e 5 - a mente del quale la detta limitazione di responsabilità non trova applicazione (comma 5) soltanto in relazione al trasporto di persone (comma 1) e di bagagli (comma 2) in caso di condotta dolosa o coscientemente colposa del vettore o dei suoi ausiliari;
- il dipendente o l'incaricato di cui all'art. 30 "può far valere le condizioni e i limiti di responsabilità invocabili dal vettore" (comma 1), salvo che, nel trasporto merci, "il danno non derivi da un atto o da una omissione degli stessi commessi con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno" (comma 3): dovendosi intendere, con tali disposizioni, sanzionati illimitatamente il dolo e la colpa cd. cosciente dell'ausiliario - fattispecie di colpa da ritenersi un quid pluris, pertanto, della semplice colpa grave della responsabilità aquiliana, volta che, se la colpa cosciente è sempre grave, ex art. 61 c.p., n. 3, non sempre la colpa grave è anche cosciente.

PRESCRIZIONE E DECADENZA

- I termini per l'azione del passeggero o dello spedizioniere o destinatario della merce sono disciplinati dalla Convenzione di Montreal (due anni) .
- Nei rapporti interni tra handler e vettore vengono stabiliti sia il perimetro della responsabilità sia i termini di esercizio dell'azione di rivalsa

I CONTRATTI DI HANDLING

- **Lo standard IATA**
- **la disciplina della responsabilità**
- **Danno diretto e danno consequenziale**
- **il ruolo dell'handler rispetto all'applicazione del Regolamento 261/2004**

SGHA IATA

- Lo standard IATA – L'IATA Standard Ground Handling Agreement (SGHA) è un accordo tipo tra compagnie aeree e fornitori di servizi a terra che delinea i termini e le condizioni dei servizi di assistenza a terra contrattualizzati.
- Consiste nei requisiti legali e normativi, negli standard qualitativi e nei dettagli operativi. La compagnia aerea e i prestatori di servizi a terra utilizzano l'SGHA per concordare la durata del contratto, i servizi da fornire, il limite di responsabilità, il rispetto degli standard, i requisiti operativi e il costo della movimentazione. Tutti questi sono poi disciplinati nell'allegato B.
- Le compagnie aeree e i fornitori di servizi a terra non sono tenuti a utilizzare l'SGHA; tuttavia, è prassi comune per le compagnie aeree membri e non membri IATA utilizzare in tutto o in parte l'accordo standard di assistenza a terra per facilitare la negoziazione e stabilire una base contrattuale comune.
- .

STRUTTURA DEL SGHA

- Le compagnie aeree scelgono di contrattare i servizi di assistenza a terra secondo i termini e le condizioni dell'SGHA per la sua facilità, affidabilità e copertura. Il SGH comprende:
 - Accordo principale
 - Allegato A (elenco dei servizi)
 - Allegato B (sede, servizi concordati, dettagli contrattati e tariffe) o Allegato B con Procedura Semplificata
 - IATA ha sviluppato un accordo standard di assistenza a terra per aiutare le compagnie aeree e i fornitori di servizi a terra a stabilire regole standard, creare confini certi e stabilire un terreno comune come l'articolo 5, «Standard di lavoro» e l'articolo 8, «Responsabilità e indennizzo». Sono fondamentali per stabilire una linea di base per il contratto finale.

DISCIPLINA DELLA RESPONSABILITÀ

Articolo 8 : **esonero reciproco tra handler e Vettore da responsabilità** salvo il caso di dolo o colpa grave (*unless done with intent to cause damage, death, delay, injury or loss or recklessly and with the knowledge that damage, death, delay, injury or loss would probably result*) sia per i danni a persone o cose, fattispecie che ricomprende anche ipotesi di morte o lesioni di passeggeri, dipendenti ed ausiliari del vettore.

Articolo 8.1 : il vettore si impegna a non avanzare alcuna pretesa nei confronti della società di *handling* e a tenerla indenne da qualsiasi responsabilità per reclami o azioni legali, compresi i costi e le spese accessorie, in relazione a:

- a. ritardo, lesioni o morte di passeggeri;
- b. lesioni o morte di dipendenti del vettore;
- c. danneggiamento, ritardo o perdita di bagagli, merci o posta del vettore;
- d. danneggiamento o perdita di beni di proprietà o gestiti dal vettore o per suo conto da terzi, così come ogni danno o perdita conseguenti derivanti da azioni od omissioni della società di assistenza in esecuzione del contratto, **a meno che** non siano stati compiuti con l'**intento** di causare danneggiamenti, morte, ritardi, lesioni o perdite ovvero con **temerarietà e consapevolezza** che tali danni sarebbero probabilmente derivati.

È UNA DELLE CLUSOLE MAGGIORMENTE IMPEGNATIVE IN FASE DI NEGOZIAZIONE DEL CONTRATTO

DANNI AGLI AEROMOBILI

art. 8.5 SGHA danni agli aeromobili

Notwithstanding Sub-Article 8.1 (d), the Handling Company shall indemnify the Carrier against any physical loss of or damage to the Carrier's Aircraft caused by the Handling Company's negligent act or omission PROVIDED ALWAYS THAT the Handling Company's liability shall not, in any event, exceed USD 1,500,000, except that loss or damage in respect of any incident below USD 3,000 shall not be indemnified.

For the avoidance of doubt, save as expressly stated, this Sub-Article 8.5 does not affect or prejudice the generality of the provisions of Sub-Article 8.1 including the principle that the Carrier shall not make any claim against the Handling Company and shall indemnify it against any liability in respect of any and all consequential loss or damage howsoever arising.

LO STANDARD IATA ESCLUDE IL RICONOSCIMENTO DEI DANNI INDIRETTI

È UNA DELLE CLUSOLE SU CUI SI CONCENTRA LA NEGOZIAZIONE DEL CONTRATTO



IL REGOLAMENTO 261/04 E L'HANDLING

Il Regolamento 261/04 prevede una serie di oneri di assistenza e compensazione a favore dei passeggeri, a carico dei Vettori.

Come si pone l'handler in questa filiera?

L'handler come gestore delle attività di front line ha obblighi di informazione e assistenza ai passeggeri;

Gli obblighi sono previsti dal Contratto di Handling;

Gli impegni tra Vettore ed Handler definiscono il perimetro interno delle responsabilità, fermo restando che il passeggero azione diretta verso il Vettore, titolare del contratto di trasporto aereo



4. LA CERTIFICAZIONE DELL'HANDLER

L'AEROPORTO COME SISTEMA INTEGRATO

IL GESTORE	LA CERTIFICAZIONE DELL'AEROPORTO	L'HANDLING	LA CERTIFICAZIONE DELL'HANDLER	CONSIDERAZIONI FINALI
RUOLO E COMPITI LA CONVENZIONE E IL CONTRATTO DI PROGRAMMA	FIGURE RESPONSABILI SOGGETTI COINVOLTI	DISCIPLINA NORMATIVA RUOLO DELL'HANDLER E GHA	REQUISITI E DEROGHE IL SUBAPPALTO	COMPLESSITA E DUALISMI

LA CERTIFICAZIONE DEI PRESTATORI DI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA

- ❑ la procedura di certificazione degli Handler è disciplinata dal Regolamento ENAC per la certificazione dei Prestatori dei servizi di assistenza a terra (ed 8 em. 5.5.2023)**
- ❑ Il Regolamento (UE) 2018/1139, nuovo Regolamento Basico, ha introdotto nella sfera delle attività di interesse dell'EASA - European Aviation Safety Agency - la materia del Ground Handling, integrando così il quadro regolatorio europeo (Direttiva 96/67/CE) sull'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti**
- ❑ *La certificazione prevede l'adozione di una struttura organizzativa conforme ai requisiti del regolamento, con la nomina di responsabili nelle aree maggiormente esposte (Operations, qualità, sicurezza, training) la formalizzazione di procedure e di un Manuale Operazioni e il possesso di adeguate risorse strumentali***

I REQUISITI

□ L'E.N.A.C. verifica l'idoneità dei prestatori di servizi di assistenza a terra subordinata al rispetto del tipo di contratto che regola il rapporto di lavoro dei dipendenti delle aziende di gestione e dei servizi aeroportuali di assistenza a terra ed al possesso dei seguenti requisiti:

a) capitale sociale almeno pari ad un quarto del presumibile giro di affari derivante dalle attività da svolgere;

b) risorse strumentali e capacità organizzative idonee in relazione alle categorie di servizio richieste;

c) attestato comprovante il rispetto degli obblighi derivanti dalla legislazione sociale e sulla sicurezza del lavoro;

d) copertura assicurativa adeguata ai rischi connessi all'attività da svolgere.

GLI ACCORDI TRA HANDLER

IL SUBAPPALTO(AFFIDAMENTO) DI SERVIZI, è soggetto a limitazioni

-  È CONSENTITO SOLO TRA PRESTATORI CERTIFICATI
-  NON È CONSENTITO IL SUBAPPALTO A CASCATA

A SEGUITO DI NUMEROSI RICORSI, SONO STATI ELIMINATI I LIMITI ALLA SUBAPPALTABILITA' DEI SERVIZI NEGLI AEROPORTI APERTI ALLA CONCORRENZA

➤ *una aprioristica e generalizzata limitazione dell'istituto del sub-appalto appare costituire una indebita, non ragionevole e non proporzionata restrizione della concorrenza, risultando estremamente rarefatte le eventuali specifiche ragioni connesse alla sicurezza, alla capacità o allo spazio disponibile nell'aeroporto, suscettibili di giustificare l'introduzione di restrizioni all'erogazione dei servizi di handling, nel temperato ed equo bilanciamento tra le esigenze che hanno condotto alla liberalizzazione del settore e la salvaguardia degli interessi pubblicistici affidati alla cura dell'ENAC. Residua, infatti, in capo all'ENAC il potere di intervenire nel caso concreto, introducendo limitazioni ad hoc al fine di garantire la sicurezza e l'operatività laddove ciò si renda necessario in relazione alla conformazione del singolo aeroporto e alle eventuali criticità che possano in concreto sorgere nell'erogazione di specifici servizi di handling e con riferimento a taluni, determinati, operatori (cfr., in argomento, T.A.R. Lazio, sez. III, sent. n. 11180 del 2 novembre 2021);*

MA

SECONDO ENAC DEVE ESSERCI LA POSSIBILITA' DI SCELTA ALMENO TRA DUE SUBAPPALTATORI

➤ GLI ACCORDI OPERATIVI

- Consentiti per periodi limitati e in caso di contingenti situazioni (aumento del traffico estivo)
- Possibilità di creare pool di attrezzature di uso comune

4. CONSIDERAZIONI FINALI

L'AEROPORTO COME SISTEMA INTEGRATO

IL GESTORE	LA CERTIFICAZIONE DELL'AEROPORTO	L'HANDLING	LA CERTIFICAZIONE DELL'HANDLER	CONSIDERAZIONI FINALI
RUOLO E COMPITI LA CONVENZIONE E IL CONTRATTO DI PROGRAMMA	FIGURE RESPONSABILI SOGGETTI COINVOLTI	DISCIPLINA NORMATIVA RUOLO DELL'HANDLER E GHA	REQUISITI E DEROGHE IL SUBAPPALTO	COMPLESSITA E DUALISMI

CONSIDERAZIONI FINALI

- ☐ **l'aeroporto come sistema e compresenza di attività a profilo pubblico e privato**
- ☐ **Le procedure e la regolamentazione delle attività**
- ☐ **La certificazione a salvaguardia della sicurezza ma con qualche limitazione all'autonomia**
- ☐ **La concorrenza e la qualità dei servizi**



Avv. Orietta Bittoni
Via A. Manzoni, 98
(21055) Gorla Minore (Va)
orietta.bit@libero.it
mob. (+39) 334.3057735
[linkedin.com/in/orietta-bittoni-14b64661](https://www.linkedin.com/in/orietta-bittoni-14b64661)

Le presenti slides hanno finalità esclusivamente divulgative e didattiche, non avendo alcuna natura di parere legale. Il redattore non risponde, in particolare, di eventuali refusi presenti nelle slides, né del loro impiego da parte di terzi, cui siano state rilasciate o che siano comunque venuti a conoscenza dei relativi contenuti, ai fini della risoluzione di problematiche giuridiche di qualsiasi genere. E' infine consentita la consultazione delle slides esclusivamente ai soggetti ai quali sono state rilasciate dal redattore, non essendo consentita la diffusione presso terzi.