

Doc. LXXI-bis  
n. 1

## RELAZIONE

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

(Secondo semestre 2012)

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

**Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**  
(LUPI)

Comunicata alla Presidenza il 5 luglio 2013





# *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 DEI SERVIZI A TERRA NEGLI AEROPORTI CIVILI

(ARTICOLO 50, COMMA 1, LEGGE 23 LUGLIO 2009, N. 99)

Secondo semestre 2012

L'art. 50, comma 1, della legge 23 luglio 2009, n. 99 (Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia), concernente la verifica della liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti civili, dispone che il Ministro di questo dicastero riferisca semestralmente al Parlamento sul grado di liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti civili, con particolare riferimento:

- a) Al mercato dei servizi aeroportuali a terra;
- b) Al miglioramento del servizio di vendita dei biglietti aerei in termini di reperibilità, informazione in tempo reale all'utenza, minori costi per i consumatori;
- c) Ai rapporti tra scali aeroportuali, trasporti intermodali, infrastrutture di trasporto e territorio;
- d) Alle misure e ai correttivi concreti adottati per un'effettiva liberalizzazione nel settore;
- e) Agli ulteriori eventuali provvedimenti volti a garantire un'effettiva concorrenzialità del mercato.

Si trasmette la relazione fornita dall'ENAC sull'argomento, della quale se ne condividono i contenuti, integrando, per gli aspetti di competenza di quest'Ufficio, il paragrafo c) della suddetta relazione con informazioni in proprio possesso

Le azioni che si devono intraprendere per favorire una corretta interrelazione fra gli scali aeroportuali e fra questi e gli altri sistemi di trasporto dovrebbero convergere sulla priorità indicata sulla proposta di Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale emanata con l'atto d'indirizzo del Ministro prot. n.45695 del 31/12/2012 che riguarda il potenziamento dell'accessibilità agli aeroporti e dell'integrazione ferro-aria quale elemento essenziale di competitività e sviluppo sostenibile per il Paese.

La proposta di Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale citata, prevede infatti, non tanto la concorrenzialità ma l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto, attraverso l'applicazione dell'intermodalità del sistema aeroportuale con gli altri sistemi di trasporto, così come avviene negli altri Paesi europei. ove, ad esempio, addirittura, in alcuni casi, è previsto un unico biglietto, con tratte esercite dal vettore aereo e dalla società ferroviaria.

Il trasporto aereo deve integrarsi prioritariamente con quello ferroviario, come anche auspicato in diversi documenti comunitari, al fine di poter condurre ad importanti sinergie benefiche per entrambi i sistemi di trasporto ma, soprattutto per migliorare la mobilità. In altri Paesi europei vengono già venduti biglietti integrati aereo-treno che dimostrano la capacità di collaborazione fattiva tra Enti e Società completamente diverse. In Italia, invece, si assiste spesso a logiche di estremo localismo e di settore che sono certamente di ostacolo allo sviluppo della nazione in un mondo, tra l'altro, sempre più globalizzato.

La promozione e lo sviluppo di servizi aria-ferrovia costituiscono una priorità della politica dei trasporti europea. Gli strumenti individuati a livello UE per favorire l'integrazione in parola sono molteplici. Tra essi rientrano il sostegno finanziario per infrastrutture intermodali (entro il 2050 i principali aeroporti dell'UE dovranno essere collegati alla T-TEN ferroviaria e stradale), lo sviluppo di norme di interoperabilità per le informazioni, l'emissione dei sopra menzionati biglietti integrati

Il processo di revisione in corso delle reti TEN-T è orientato al superamento delle criticità esistenti, rappresentate dall'insufficiente sviluppo dei collegamenti multimodali verso gli aeroporti, i porti e gli interporti quali nodi del sistema (intesi come porte di ingresso dei flussi di traffico merci e passeggeri), nonché alla costruzione di un sistema infrastrutturale capace di generare effetti di rete sulla crescita dei singoli Paesi e dell'Europa nel suo insieme,

Pertanto, tra le predette priorità, assume ruolo preminente la necessità di collegare nel modo più efficiente alla rete centrale TEN-T autostradale e ferroviaria ad alta velocità gli aeroporti internazionali e tra questi, innanzitutto, quelli intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano e Venezia

La proposta di Regolamento in discussione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti COM (2011)650 del 6 febbraio 2012 pone tra le priorità da perseguire al primo posto proprio le misure per realizzare e installare sistemi di trasporto intelligenti, incluse le misure che permettono

la gestione del traffico, la programmazione e la tracciabilità multimodale e i servizi informatici, la programmazione della capacità e le prenotazioni online, nonché i servizi di biglietteria integrati.

Rientrano, inoltre, tra le predette priorità le misure per:

- realizzare i collegamenti mancanti e eliminare le strozzature, in particolare nelle sezioni transfrontaliere;
- rimuovere gli ostacoli tecnici e amministrativi, in particolare quelli relativi all'interoperabilità delle reti e alla concorrenza;
- garantire un'integrazione ottimale dei modi di trasporto;
- garantire un'adeguata accessibilità per tutte le regioni;
- migliorare o mantenere la qualità dell'infrastruttura sotto il profilo dell'efficienza, della sicurezza, della resistenza alle condizioni climatiche e, ove opportuno, agli incidenti, delle prestazioni ambientali, delle condizioni sociali, dell'accessibilità per tutti gli utenti, della qualità dei servizi e della continuità dei flussi di traffico: promuovere lo sviluppo tecnologico;
- garantire la sicurezza degli approvvigionamenti di combustibile permettendo l'uso di fonti energetiche e sistemi di propulsione alternativi e, in particolare, a basse o a zero emissioni di carbonio;

Oltre a perseguire dette priorità, gli Stati membri e i promotori di progetti, in base all' art. 31 della suindicata nuova proposta di Regolamento, concernente, in particolare, lo sviluppo della infrastruttura prioritaria nel settore del trasporto aereo, sono chiamati a dedicare particolare attenzione a:

- ottimizzare le infrastrutture esistenti;
- incrementare la capacità aeroportuale;
- sostenere la realizzazione del Cielo Unico Europeo e dei sistemi di gestione del traffico aereo, in particolare di quelli che utilizzano SESAR.

Devono inoltre essere istituiti o migliorati i servizi ferroviari veloci di collegamento aeroportuale che garantiscono un collegamento sicuro tra centro città ed aeroporto evitando ingorghi stradali, liberando le strade di accesso e riducendo le emissioni di anidride carbonica

Analogamente, deve essere migliorata, in quasi la totalità dei casi, l'accessibilità aeroportuale per i collegamenti su gomma, sia in termini di infrastrutture viarie, compresi i parcheggi, che in termini di collegamenti con autobus, soprattutto con gli aeroporti privi di altre tipologie di trasporto collettivo, oltre che con veicoli privati o taxi.

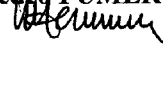
Per gli aeroporti di piccole dimensioni si può razionalizzare l'accesso alle proprie strutture attraverso una rete ben organizzata di servizi di trasporto, anche mediante autobus.

Per gli aeroporti di medie e grandi dimensioni l'opzione preferibile per i collegamenti con l'aeroporto resta la ferrovia. In particolare come già accennato in precedenza per gli aeroporti di grandi dimensioni è da perseguire il collegamento con linee ferroviarie ad alta velocità che fungano da servizio di raccordo e possano sostituire alcuni costosi voli a corto raggio, liberando così bande orarie da poter impiegare in mercati attualmente non serviti.

Per tale motivo la proposta di Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale emanata con l'atto d'indirizzo del Ministro prot. n.45695 del 31/12/2012, definisce un quadro di pianificazione unitario ed organico del sistema delle connessioni e delle interconnessioni delle infrastrutture aria-ferro-acqua-gomma, che indirizzi lo sviluppo di progetti ed opere da parte degli Enti locali, efficienti, adeguati e coerenti con i futuri sviluppi degli aeroporti.

**IL CAPO DIPARTIMENTO**

**Ing. Amedeo FUMERO**



Oggetto: Legge 23 luglio 2009, n. 99 art. 50 – Relazione 2° semestre 2012.

Si fa riferimento all'art. 50 della L. n. 99/09 relativo alla verifica della liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti civili per fornire gli elementi di propria competenza, in merito a:

- a) **mercato dei servizi aeroportuali a terra;**
- d) **alle misure e ai correttivi concreti adottati per un'effettiva liberalizzazione nel settore;**
- e) **agli ulteriori eventuali provvedimenti volti a garantire un'effettiva concorrenzialità del mercato.**

Nell'ambito dell'attività di monitoraggio del mercato dei servizi di assistenza a terra è stato condotto, dalla Direzione Sviluppo Aeroporti, uno studio relativo agli aeroporti liberalizzati. Tale specifica funzione è da porre in relazione, oltre che all'assolvimento delle previsioni di cui all'art. 17 del d.lgs. 18/99 e all'art. 50 della legge 99/09 anche alle particolari *performance* che ha espresso il mercato dell'handling in Italia, come noto caratterizzato da una notevole parcellizzazione.

Lo studio, che si allega alla presente nota (all. 1), è costituito da una relazione che consente di enucleare una situazione complessiva del mercato dell'handling sia in termini di regolazione sia in termini di apertura concorrenziale e da una serie di tabelle afferenti gli aeroporti liberalizzati dove vengono individuati i full handlers con le relative quote di mercato detenute su ciascuno scalo.

L'analisi effettuata evidenzia che, alla data del 31 dicembre 2012, sono in vigore 226 certificati di idoneità e che solo il 30% degli operatori sono full handlers (v. mappa degli operatori certificati sui principali scali nazionali).

Vengono poi riportati i principali dati di bilancio, riferiti ai maggiori full handlers, dai quali emerge che l'attività di handling è caratterizzata da bassi margini di profitto e spesso viene effettuata in perdita.

Ciò che influisce negativamente sui risultati economici di tutti gli operatori dei servizi di assistenza a terra è la riduzione dei movimenti degli aeromobili dovuta alla sfavorevole congiuntura economica e l'intensa competizione basata sul prezzo delle tariffe offerte.

Infatti quasi tutte le aziende hanno in corso procedure per la gestione di crisi aziendali attraverso gli ammortizzatori sociali e gli scenari occupazionali sono particolarmente critici.

L'ampia apertura del mercato registrata in Italia richiede una vigilanza costante e strutturata sulla concreta attuazione dei principi che lo regolano, tenuto conto che la garanzia dell'equa competitività costituisce, una delle sei aree strategiche dell'Ente, precipuamente finalizzata alla realizzazione di condizioni che consentano di migliorare l'efficienza economica del comparto dell'aviazione civile nazionale e a prevenire eventuali effetti distorsivi della concorrenza, mediante una analisi preventiva ed un continuo monitoraggio dei requisiti economico-finanziari e organizzativi dei vari soggetti imprenditoriali sottoposti alla vigilanza.

Inoltre per rispondere alle esigenze di informazione e trasparenza circa i progressi compiuti nell'implementazione della liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra nei confronti dei diversi soggetti a vario titolo interessati, in primo luogo degli attori direttamente coinvolti: gli handlers, i vettori ed i gestori, è stato aggiornato l'elenco degli handlers presenti su ciascun aeroporto e le categorie di servizi autorizzati ad espletare. L'elenco è consultabile sul sito istituzionale dell'Ente, al seguente indirizzo:

[http://www.enac.gov.it/La\\_Regolazione\\_Economica/Aeroporti/Assistenza\\_a\\_terra\\_%28Handling%29/Prestatori\\_certificati/index.html](http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Assistenza_a_terra_%28Handling%29/Prestatori_certificati/index.html).

**b) Miglioramento del servizio di vendita dei biglietti aerei in termini di reperibilità, informazione in tempo reale all'utenza, minori costi per i consumatori.**

Prosegue il monitoraggio effettuato dall'Enac, sulle segnalazioni ed i reclami che pervengono dall'utenza, dal quale emerge l'incremento di un fenomeno preoccupante rispetto a tutti gli sforzi messi in campo sia dall'ENAC sia dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

L'acquisto via internet del biglietto aereo prevede per tutti i vettori un momento di accettazione da parte del passeggero delle condizioni generali di trasporto applicate per il volo selezionato e rese disponibili tramite link dedicato.

In particolare, si fa riferimento al tipo di documenti d'identità ammessi dal vettore per il percorso selezionato, al numero e al peso dei bagagli da stiva e a mano, consentiti senza costi aggiuntivi, agli orari di chiusura dei banchi di accettazione e dei cancelli d'imbarco, alle norme di sicurezza (safety) applicate per il trasporto di passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta, che viene eseguito dall'acquirente automaticamente, senza di fatto avere consultato le condizioni stesse, con la conseguenza che all'atto dell'utilizzo del biglietto aereo si verificano possibili negati imbarchi non attribuibili a scelte commerciali del vettore, bensì all'incuria del consumatore.

Ciò comporta un aggravio delle attività di verifica da parte dell'Ente dispendioso sia in termini di tempo sia di impegno lavorativo per la valutazione dell'accettabilità del reclamo.



Si evidenzia, altresì che nel secondo semestre 2012 non sono state avviate ulteriori iniziative rispetto a quanto già rappresentato dallo scrivente con nota prot. 0132692/DG del 16 ottobre 2012.

**c) Rapporti fra scali aeroportuali, trasporti intermodali, infrastrutture di trasporto e territorio.**

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, come noto, il 29 gennaio u.s. ha emanato l'Atto di indirizzo per la definizione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale.

L'atto che recepisce gli orientamenti comunitari e gli indirizzi governativi e parlamentari sarà sottoposto, per la necessaria intesa alla Conferenza permanente Stato-Regioni e, successivamente, sarà adottato con un apposito decreto del Presidente della Repubblica.

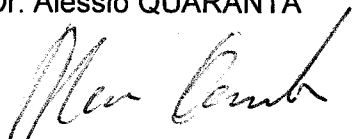
Le principali linee di indirizzo del Piano riguardano l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, l'adozione di piani di riequilibrio economico-finanziario, l'incentivazione delle reti aeroportuali e la razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e dei servizi generali alla clientela (dalla semplificazione procedurale per un'approvazione dei contratti di programma alla revisione di servizi come gli orari di apertura degli scali).

L'atto di indirizzo è uno strumento importante per il riordino del settore che si auspica possa favorire lo sviluppo ed il recupero di efficienza; tuttavia non si ritiene necessario richiamare, in questa sede, i suoi contenuti in quanto la sintesi è nota a codesta Direzione poiché pubblicata anche sul sito di codesto Ministero.

Si resta a disposizione per eventuali approfondimenti che saranno ritenuti necessari.

Cordiali saluti.

Dr. Alessio QUARANTA



**Premessa**

Il monitoraggio del mercato dell'handling rientra nell'ambito delle attività assegnate alla Direzione Sviluppo Aeroporti con la Disposizione Organizzativa n. 22/2010, rev. 1 del 5 marzo 2012.

A tal fine è stato effettuato il presente studio che ha consentito di enucleare una situazione complessiva sulla cui base è possibile tracciare, a più di un decennio dalla liberalizzazione dell'handling attuata come noto con il d.lgs. 18/99, un bilancio sia in termini di regolazione per l'accesso dei prestatori dei servizi sia in termini di apertura del mercato dell'handling.

Sotto il primo profilo si ricorda che l'Enac ha ritenuto opportuno introdurre, sul modello delle certificazioni aeronautiche, il certificato di prestatore di servizi di handling che presuppone l'accertamento e la verifica di una serie di requisiti di idoneità, che devono essere posseduti sia dagli autoproduttori che dai prestatori a terzi, volti ad assicurare l'adeguatezza e la qualità dell'organizzazione aziendale.

Ciò ha introdotto innovazioni sostanziali nel settore, anche nella misura in cui richiede da parte dell'Enac un rigoroso e puntuale controllo sul mantenimento dei requisiti, prevedendo anche il coinvolgimento del gestore aeroportuale per i connessi compiti di coordinamento e per le responsabilità attribuitegli dal nuovo Codice della Navigazione.

**Attuazione del sistema regolamentare in materia di handling**

In data 23 aprile 2012 è stata pubblicata l'edizione n. 5 del Regolamento ENAC "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra".

L'emendamento del suddetto Regolamento - reso necessario per recepire le sentenze emanate dal TAR Lazio nel corso del mese di gennaio 2012, a seguito di ricorsi promossi da alcuni operatori - ha introdotto alcuni adeguamenti in tema di:

- parcellizzazione delle categorie di cui all'allegato A) del d.lgs. 18/99;
- subappalto dei servizi di assistenza a terra;
- tipo di contratto collettivo di lavoro applicabile.

In particolare, si segnala che il ricorso al subappalto viene consentito per tutte le categorie e subcategorie, in quanto il vaglio giurisdizionale non ha rinvenuto motivazioni adeguate a tali limitazioni, pertanto sono state eliminate le esclusioni previste dalle edizioni n. 3 e 4 del Regolamento ENAC.

Per analoghi motivi, è consentito all'handler richiedere la certificazione e l'esercizio non solo per intere categorie di servizi, ma anche per subcategorie handling.

Inoltre, il prestatore di servizi di assistenza terra potrà applicare un contratto collettivo diverso da quello di Assohandlers, come disposto da varie sentenze, in ossequio alla natura giuridica dei CCNL e alle libertà associative ed imprenditoriali garantite dalla Costituzione.

Con l'occasione, sono state anche semplificate le disposizioni concernenti i requisiti finanziari richiesti per la certificazione, rendendoli più adeguati alla realtà economica di settore; in particolare sono state eliminate le prescrizioni relative ai requisiti necessari per espletare i servizi di assistenza a terra negli aeroporti con traffico annuo superiore ai 5 milioni di passeggeri.

Per questi ultimi si è ritenuto non necessario, sulla base dell'esperienza pregressa, concentrarsi sulla consolidata situazione economica accertata negli ultimi tre anni, ritenendo che la verifica dei requisiti tecnico-organizzativi ed economico-finanziari già richiesti siano sufficienti ad attestare la solidità del richiedente.

A seguito della nuova edizione del Regolamento si rende necessario un aggiornamento della Circolare applicativa APT-02A. A tal fine è stato istituito un apposito Gruppo di lavoro che fornirà il nuovo elaborato, il quale dovrà recepire le novità introdotte nel corso degli ultimi anni.

### **Revisione Direttiva Comunitaria CE 96/67**

La Commissione Europea, a distanza di più di 10 anni dall'emanazione della Direttiva 96/67CE relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, ha proposto l'adozione di un regolamento che sostituirà la vigente direttiva europea.

La proposta di regolamento presentata dalla Commissione europea alla fine del 2011 conteneva una serie di disposizioni che tendevano ad introdurre una graduale

ulteriore apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra e nuove norme di qualità, a cominciare dall'individuazione di requisiti minimi per ottenere un riconoscimento di idoneità, al fine di garantire che tutti i prestatori e gli utenti aeroportuali che praticano l'autoassistenza possedessero una sufficiente stabilità economica, una sicura onorabilità, una copertura assicurativa sufficiente, nonché un'adeguata conoscenza delle operazioni di assistenza a terra e dell'ambiente aeroportuale.

I requisiti per conseguire tale idoneità coincidevano in larga parte con quelli prescritti dalla regolamentazione nazionale vigente per conseguire la certificazione di prestatore di servizi handling.

Tuttavia, nel corso dell'esame della proposta, l'idoneità dei prestatori è stata sostituita dall'indicazione di generici requisiti minimi, lasciando agli Stati la facoltà di introdurre una certificazione nazionale.

Sotto questo aspetto, quindi, la situazione italiana non dovrebbe subire rilevanti mutamenti.

Per quanto attiene alla ulteriore apertura del mercato, si segnala che l'orientamento generale prevede l'aumento del numero minimo obbligatorio di prestatori terzi autorizzati a fornire le categorie di assistenza sottoposte a limitazione da due a tre negli aeroporti che abbiano registrato un volume di traffico annuale superiore a 5 milioni di passeggeri o 100.000 tonnellate di merci.

Significativa appare anche la possibilità di estendere i principi della direttiva 2001/23/CE, relativi al mantenimento dei diritti dei lavoratori previsti per il trasferimento di ramo d'azienda, al caso in cui un prestatore di servizi di assistenza a terra perda la sua autorizzazione a seguito di gara d'appalto per la limitazione del numero degli handlers su un determinato aeroporto di uno Stato membro.

Il Parlamento Europeo, riunito in sessione plenaria il 12 dicembre 2012, ha adottato un emendamento della Commissione dei Trasporti e del Turismo tendente a rigettare la proposta di Regolamento del Parlamento.

Preso atto del rigetto, il Vice Presidente della Commissione ha comunicato che la Commissione non ritirerà la sua proposta.

La questione è stata rinviata per il riesame alla Commissione dei Trasporti e del Turismo.

**Mercato dell'handling**

Il mercato dell'handling si presenta in modo particolarmente eterogeneo dal punto di vista dell'offerta, un mercato in cui la medesima attività può essere prestata da soggetti aventi caratteristiche profondamente diverse quanto a natura, capacità, responsabilità e perimetro di attività: gestori aeroportuali in regime di separazione contabile, gestori aeroportuali in regime di separazione societaria, handlers terzi (che a loro volta possono distinguersi in handlers operanti sotto forma di network nazionale o internazionale ovvero in operatori medio-piccoli) o vettori aerei che esercitano attività di handling in autoproduzione.

Le Società di gestione che hanno costituito Società ad hoc per l'espletamento dei servizi di assistenza a terra allo stato attuale sono le seguenti:

<b>Società di gestione</b>	<b>Aeroporto</b>	<b>Handler</b>
SEA S.p.A.	Malpensa e Linate	SEA Handling S.p.A.
Sagat S.p.A.	Torino	Sagat Handling S.p.A.
Sogaer S.p.A.	Cagliari	Sogaerdyn S.p.A.

Da luglio 2012 si è aggiunta anche la Società di gestione dello scalo palermitano Gesap S.p.A. che ha acquisito la proprietà della GH Palermo S.p.A..

Il gestore aeroportuale di Verona "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca" durante il mese di settembre 2012, ha posto in liquidazione la sua controllata Avio Handling S.r.l. le cui attività verranno espletate dalla Società GH Venezia S.p.A. a partire dall'11 febbraio 2012.

La Flightcare Italia S.p.A., del socio unico Flightcare S.L. di nazionalità spagnola operante sugli scali di Fiumicino e Ciampino, durante il mese di settembre 2012 è stata rilevata tramite acquisizione dell'intera partecipazione azionaria dalla Società GlobeGround Italia S.r.l. che già svolge attività di handling presso gli scali di Roma Fiumicino e Milano Linate.

Nell'ottica della continuità aziendale la Società GlobeGround Italia S.r.l. ha preannunciato un progetto imprenditoriale volto alla ristrutturazione aziendale

finalizzata alla prosecuzione dell'attività nel settore dei servizi handling. Flightcare Italia S.p.A., dopo il cambio di proprietà ha anche cambiato denominazione sociale in GroundCare S.p.A..

Inoltre, la S.A.B. S.p.A., nell'aeroporto di Bologna, ha concluso il percorso di progressiva uscita dal settore dell'handling cedendo, nel mese di dicembre 2012, la proprietà della sua controllata Marconi Handling S.r.l. al Gruppo Ground Handling Italia che fino ad allora deteneva il 15,38% del capitale.

### **Certificazioni**

Il mercato dell'handling in Italia è caratterizzato da una notevole parcellizzazione, a differenza degli altri Paesi Europei dove operano pochi handlers di dimensioni medio-grandi, infatti dall'analisi effettuata emerge che solo il 30% degli operatori certificati sono full handlers<sup>1</sup> (il dato comprende Società di gestione e prestatori di servizi di assistenza a terra per l'aviazione generale), mentre la maggior parte dei soggetti certificati svolge attività relative solo ad alcuni segmenti previsti dall'allegato A) del d.lgs. 18/99.

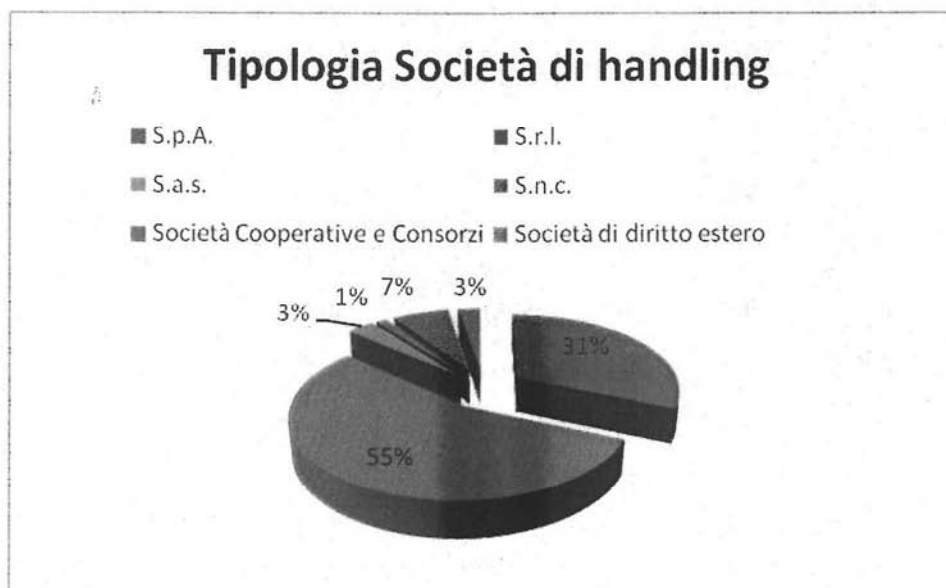
Alla data del 31 dicembre 2012 risultano in corso di validità n. 226 certificati di prestatore di servizi di assistenza a terra, mentre 78 sono stati revocati e/o dichiarati decaduti e 2 sospesi.

E' possibile effettuare le verifiche dei dati nella mappatura degli operatori presenti sui principali scali nazionali costituita da un elenco dettagliato degli handlers certificati e delle categorie espletate, suddiviso per aeroporti, consultabile sul sito intranet <http://10.144.0.61/index.php/regolazione-tecnica/aeroporti/handling.html> e per gli esterni sul sito istituzionale:

[http://www.enac.gov.it/La\\_Regolazione\\_Economica/Aeroporti/Assistenza\\_a\\_terra\\_%28Handling%29/Prestatori\\_certificati/index.html](http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Assistenza_a_terra_%28Handling%29/Prestatori_certificati/index.html)

<sup>1</sup> Full handlers: operatori che espletano l'intera gamma di servizi di handling, così come elencati nell'Allegato A) del D.Lgs. 18/99 (assistenza amministrativa a terra e supervisione, assistenza passeggeri, bagagli, merci e posta, assistenza operazioni in pista, assistenza pulizia e servizi di scalo, assistenza carburante ed olio, assistenza manutenzione dell'aereo, assistenza trasporto aereo e assistenza ristorazione "catering").

La verifica evidenzia che, il mercato dell'handling è caratterizzato anche da differenti tipologie societarie e conseguentemente anche da diverse tipologie gestionali (v. tabella).



### Controlli aeroportuali

L'efficienza degli handlers contribuisce alla puntualità dei voli ed è fondamentale per la qualità dei servizi erogati ai passeggeri, soprattutto nei periodi in cui si registra una maggiore densità del traffico aeroportuale, pertanto viene effettuata una sorveglianza continua sugli handlers stessi.

Il compito è affidato agli ispettori aeroportuali che, secondo criteri determinati su scala nazionale, programmano l'esecuzione di ispezioni ed audit periodici sia sull'organizzazione degli handlers che sull'esecuzione delle loro attività.

A tal fine, nel corso del 2012 sono stati effettuati n. 1.840 controlli aeroportuali nei servizi di handling.

**Liberalizzazione**

Nel corso del 2011 hanno raggiunto la soglia di traffico, prevista dall'art. 6 del d.lgs. 18/99 per il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra, anche gli scali di Lamezia Terme e Brindisi.

Su quest'ultimo scalo, durante il mese di giugno 2012, è stato certificato il Consorzio Aviation Services – GH Napoli che ha rilevato il servizio di handling svolto da Alitalia CAI, per i suoi voli in autoproduzione.

Sullo scalo di Lamezia Terme è stata certificata la Baltic Ground Services IT, Società che opera in Lituania e Polonia, che analizza costantemente le opportunità di sviluppo nei mercati di altri paesi. La Società ha iniziato le attività il 5 gennaio 2013.

Si evidenzia che dai primi mesi del 2012 ha iniziato le attività di handling sullo scalo di Napoli la Società Menzies Aviation (Italy) S.r.l. la cui proprietà appartiene al Gruppo olandese "Menzies Aviation (EMEA) B.V. il quale opera in 32 paesi.

Nell'ambito dell'attività di monitoraggio, sono state individuate le caratteristiche dei singoli scali che hanno raggiunto la soglia prevista per la liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra e, allo scopo di fornire un dettaglio di informazioni che permetta di confrontare le diverse realtà aeroportuali fra di loro, sono state realizzate le schede allegate che consentono di conoscere i dati di traffico e le quote di mercato servite dai full handlers presenti in rampa nell'aviazione commerciale sugli aeroporti di: Bari, Bergamo, Bologna, Brindisi, Catania, Cagliari, Lamezia Terme, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Palermo, Pisa, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, Torino, Venezia e Verona. Per gli aeroporti di Pisa e Ciampino, dove risulta che il 100% delle quote di mercato nell'aviazione commerciale sono detenute rispettivamente dalla Società di gestione S.A.T. S.p.A. e dalla Flightcare S.p.A., si è ritenuto utile, ai fini dell'apertura del mercato concorrenziale, effettuare una analisi delle quote di mercato detenute dagli handlers operanti nell'aviazione generale.



**Limitazioni ex artt. 4 e 5 D. Lgs. n.18/99**

Lo studio relativo all'analisi delle condizioni operative e logistiche del mercato dei servizi di assistenza a terra per l'aviazione generale presentato da A.d.R. S.p.A., ha rilevato criticità connesse alle operazioni di assistenza dell'aviazione generale sullo scalo di Ciampino.

Dall'istruttoria condotta, è emerso che l'aeroporto è caratterizzato da esigua capacità, tale da doverne limitare l'accesso agli operatori per i servizi di assistenza a terra nell'aviazione generale, anche al fine di evitare di compromettere la sicurezza operativa.

Pertanto, in data 19 novembre 2012, è stata accolta la richiesta della Società Aeroporti di Roma S.p.A. di limitare l'accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra per l'aviazione generale sul predetto scalo.

La limitazione è stata fissata, ai sensi dell'art. 4 co. 2 del D.Lgs. 18/99, per i seguenti servizi di assistenza a terra di cui all'Allegato A) del cit. D.Lgs.:

n. 3 operatori per la cat. 3. Assistenza bagagli;

n. 3 operatori per la cat. 5. Assistenza operazioni in pista.

Nessuna limitazione è stata disposta per le medesime attività nell'aviazione commerciale ed autoproduzione da parte dei vettori.

L'individuazione dei "prestatori" dovrà avvenire tramite l'esperimento di gara d'appalto, così come previsto dal Regolamento Enac "Certificazione dei prestatori di servizi di assistenza a terra" ed. n. 5 del 23 aprile 2012 art. 14 co. 3, c).

In considerazione dei tempi occorrenti per dare attuazione alle procedure selettive e dovendo assicurare ai soggetti aggiudicatari un periodo di attività adeguato agli impegni organizzativi ed economici assunti in sede di gara, la durata della limitazione è stata fissata in sette anni.

Per la richiesta di limitazione presentata dalla Società A.d.R. S.p.A. sullo scalo di Fiumicino sono ancora in corso le relative verifiche ed accertamenti.

E' stata invece rigettata la richiesta presentata dalla SAC S.p.A. per la limitazione all'accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra sullo scalo di Catania in considerazione del fatto che i lavori per la riqualifica strutturale e funzionale della pista di volo hanno comportato la chiusura dell'aeroporto solo per un breve periodo, dal 5 novembre al 5 dicembre 2012. Si è anche tenuto conto che il traffico aereo

sullo scalo è diminuito, a seguito della cessazione delle attività di Wind Jet a decorrere dal 12 agosto 2012.

### **Problematiche finanziarie e crisi aziendali**

Il business dei servizi di handling presenta una flessione in termini di giro d'affari a causa della riduzione dei movimenti degli aeromobili dovuta alla sfavorevole congiuntura economica e per l'intensa competizione basata sul prezzo delle tariffe offerte.

Le aziende puntano su un'offerta di servizi ampia e articolata, e anche se vengono introdotte nel gioco competitivo altre variabili, quali la tempistica, l'affidabilità e la qualità del servizio offerto, la principale variabile resta quella delle tariffe praticate.

L'elevata competizione determina rapidamente lo spostamento della clientela da una società di handling all'altra, con un impatto negativo sull'attività e la redditività delle aziende, che non sempre riescono ad intervenire altrettanto rapidamente sulla struttura dei costi.

Tuttavia l'attività di handling è condizionata anche da fattori ascrivibili ai vettori in termini di puntualità, al gestore aeroportuale per l'efficienza dei servizi e alla programmazione degli slots per l'ottimizzazione dell'utilizzazione delle risorse.

L'insieme degli elementi sopra descritti ha pesantemente minato i risultati economici di tutti gli operatori dei servizi di assistenza a terra e rappresenta una seria ipoteca sul 2013 per la stessa continuità di alcune aziende.

Quasi tutte le aziende hanno in corso procedure per la gestione di crisi aziendali attraverso gli ammortizzatori sociali e gli scenari occupazionali sono fortemente critici.

Nell'ambito dell'attività di monitoraggio, questa Direzione ha analizzato i bilanci del triennio 2009/2011 dei full handlers e nell'allegato è stata riportata una sintesi dei principali dati dai quali emerge che l'attività di handling è caratterizzata da bassi margini di redditività, quando non effettuata addirittura in perdita.

**C.C.N.L.**

Nel corso del mese di settembre 2012 è stato istituito dal Sottosegretario Dr. Guido Improta un Tavolo tecnico del Trasporto Aereo.

In tale ambito, in data 6 dicembre 2012 è stato sottoscritto uno specifico protocollo d'intesa con le Organizzazioni Sindacali e le Associazioni Datoriali volto ad avviare un percorso negoziale per la definizione di un CCNL di Settore.

Le Parti ritengono di poter strutturare il CCNL articolandolo su una parte generale comune, sottoscritta dall'insieme delle Associazioni Datoriali e dalle Segreterie Generali/Nazionali di categoria CGIL, CISL, UIL e UGL, e da parti specifiche, sottoscritte dalle rispettive Associazioni di Categoria (Assaereo, Assohandlers, Assaeroporti, Assocatering) che si applicheranno ai dipendenti di Società aderenti all'Associazione Datoriale stipulante la medesima parte specifica.

Il CCNL di Settore dovrà costituire il riferimento per l'intera industria del trasporto aereo italiano e dovrà assumere una valenza generalizzabile in modo da poter attrarre anche soggetti rientranti nella filiera del trasporto aereo anche non aderenti, al momento, alle Associazioni stipulanti.

Le Parti hanno convenuto di procedere a verifiche successive, stabilendo una progressione temporale.

**Procedimenti Commissione Europea**

La Commissione Europea ha adottato, in data 19 dicembre 2012, una Decisione negativa in merito agli aumenti di capitale effettuati dalla Società SEA S.p.A. a favore di SEA Handling S.p.A. con ordine di recupero degli aumenti di capitale effettuati da SEA a favore della controllata SEA Handling per ciascuno degli esercizi 2002/2010 per un importo complessivo di € 359,644 milioni, esclusi gli interessi di recupero.

La Commissione è giunta alla conclusione che le risorse utilizzate per coprire le perdite di SEA Handling attraverso gli aumenti di capitale debbano essere considerate pubbliche per effetto della quota preponderante detenuta dal Comune e dalla Provincia di Milano nel capitale di SEA ed ha ritenuto che il ruolo delle autorità

pubbliche sia confermato dai contenuti dei verbali degli accordi tra SEA e Organizzazioni Sindacali del 2002 e 2003, dei verbali del Consiglio Comunale di Milano e del comunicato stampa di un consigliere comunale.

La Decisione, che conclude il caso aperto nel 2006 a seguito di denuncia, si basa in particolare sul fatto che, data la situazione finanziaria gravemente compromessa di SEA Handling e l'assenza di prospettive di redditività degli apporti di capitale oggetto dell'indagine, un investitore privato non avrebbe effettuato gli aumenti di capitale in oggetto e SEA Handling non avrebbe potuto ottenere tali fondi sul mercato dei capitali.

Di conseguenza, gli apporti di capitale devono essere considerati aiuti di Stato ai sensi dell'art. 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e, secondo la Commissione, non possono essere ritenuti compatibili in base a nessuna norma in materia di aiuti e pertanto devono essere recuperati presso il beneficiario entro quattro mesi dalla data di notifica della decisione all'Italia.

La Decisione è stata già contestata da SEA in una nota che, dopo aver sottolineato che l'azienda non ha mai ricevuto denaro dagli azionisti pubblici e che anzi negli ultimi 12 anni ha registrato un bilancio positivo distribuendo dividendi ai suoi azionisti per circa € 550 milioni, preannuncia l'intenzione di *"attivare tutti i rimedi esperibili nel caso di specie, anche in sede giurisdizionale, al fine di tutelare gli interessi propri, della propria controllata e di tutti i lavoratori che hanno contribuito al rilancio della Società"*.

**Mappa operatori certificati sui principali scali nazionali**  
**Aggiornato al 31.12.2012**

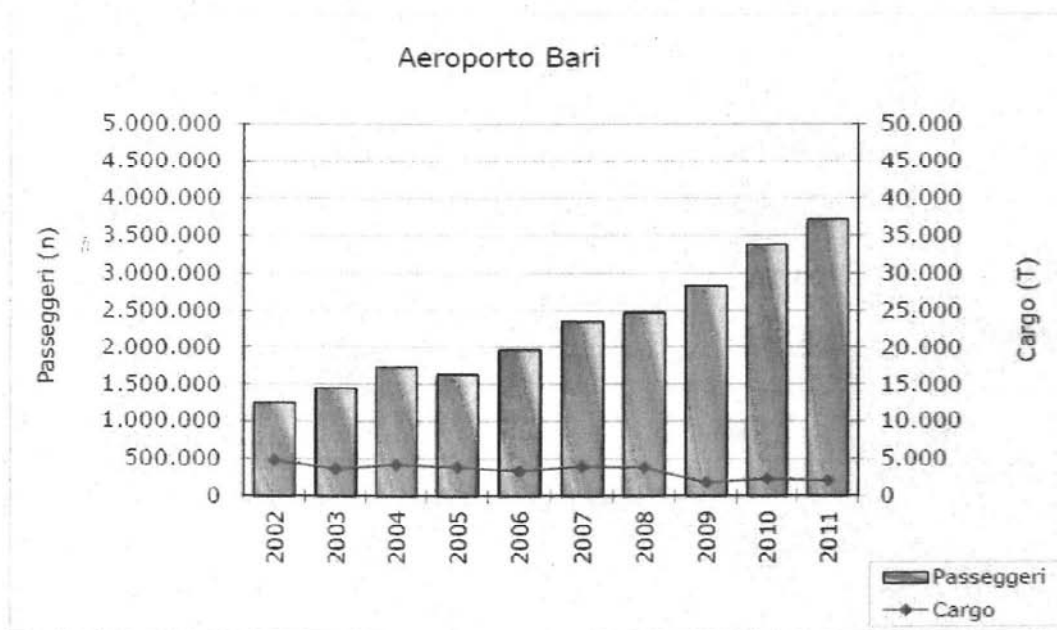


## **Aeroporti Liberalizzati**

- Bari
- Bergamo
- Bologna
- Brindisi
- Cagliari
- Catania
- Lamezia Terme
- Milano Linate
- Milano Malpensa
- Napoli
- Palermo
- Pisa
- Roma Ciampino
- Roma Fiumicino
- Torino
- Venezia
- Verona

### Aeroporto di Bari

- **Passeggeri totali anno 2011 :** 3.708.441
- **Cargo 2011 :** tonnellate 2.134

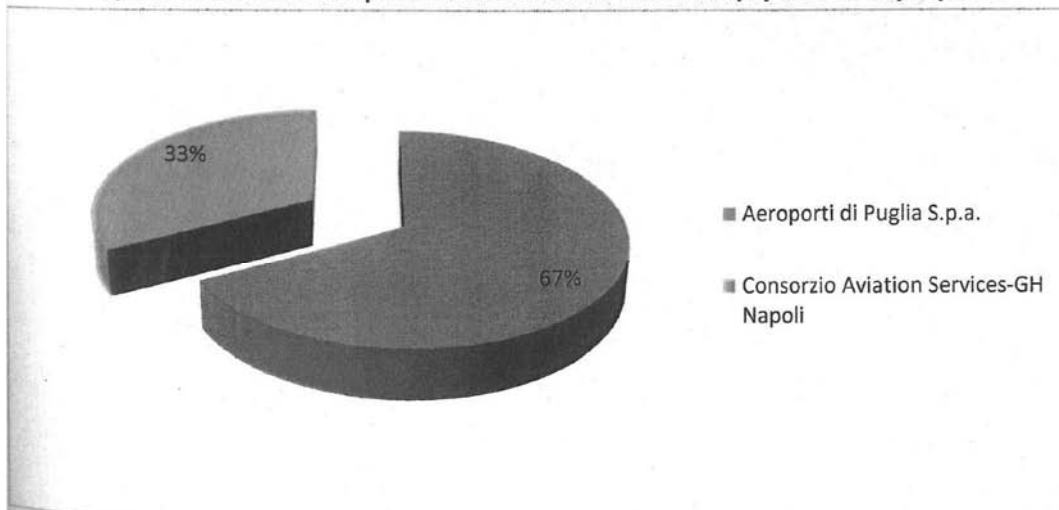


**Prestatori certificati: 14**

**di cui full handlers: 2**

Aeroporti di Puglia S.p.a. (gestore)  
 Consorzio Aviation Services-GH Napoli

#### Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/7/2012 al 31/12/2012



**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Bari**

Aeroporti di Puglia S.p.A.

Consorzio Aviation Services-GH Napoli

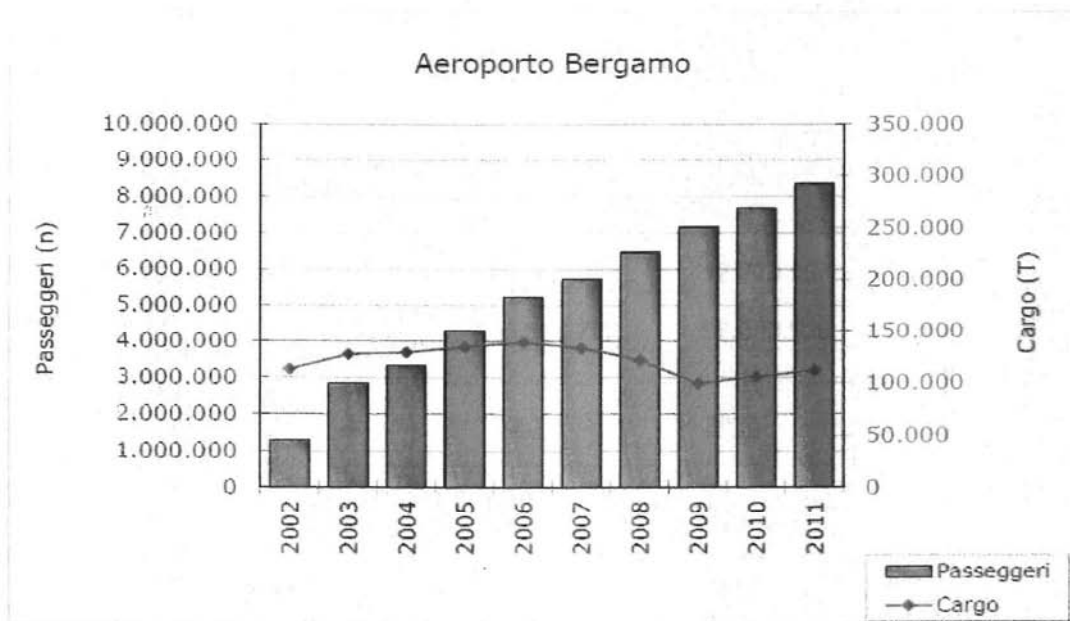
<b>Aeroporti di Puglia S.p.A.</b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2009</u></b>
Capitale sociale	12.950.00	12.950.000	12.950.00
Patrimonio netto	17.178.138	16.256.229	15.506.224
Utile/perdita	921.908	750.005	558.129
Valore della produzione	93.162.074	84.513.701	71.108.906

<b>Consorzio Aviation Services-GH Napoli (Costituito nel febbraio 2011)</b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2009</u></b>
Capitale sociale	200.000	/	/
Patrimonio netto	104.834	/	/
Utile/perdita	-95.169	/	/
Valore della produzione	5.972.489	/	/



### Aeroporto di Bergamo

- **Passeggeri totali anno 2011 :** **8.338.656**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 112.250**

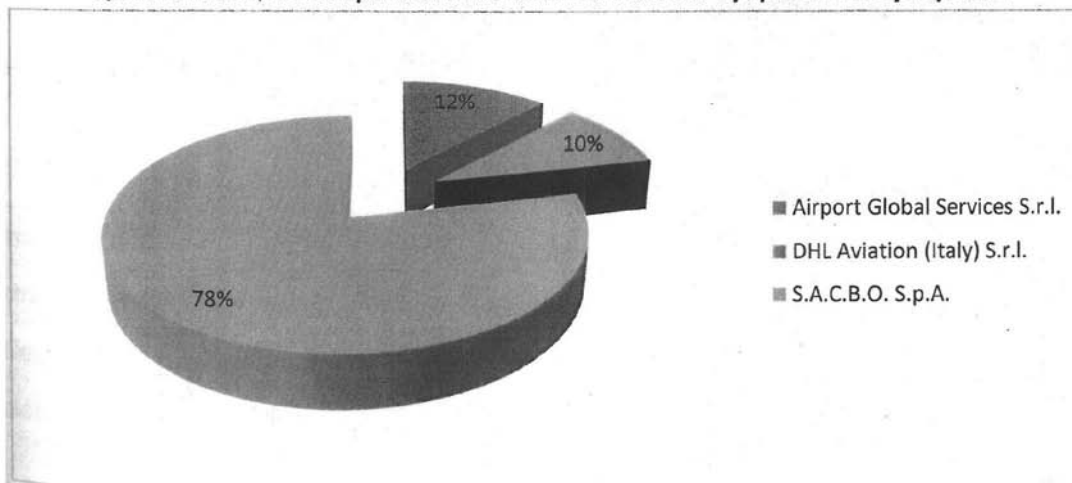


**Prestatori certificati: 17**

**di cui full handlers: 4**

S.A.C.B.O. S.p.A. (gestore)  
 Airport Global Services S.r.l.  
 Alpina service S.c.r.l. (subappaltatore di SACBO e AGS)  
 DHL Aviation (Italy) S.r.l.

**Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/7/2012 al 30/11/2012**



**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Bergamo**

S.A.C.B.O. S.p.A.  
 Airport Global Services S.p.A.  
 Alpina Service S.c.r.l.  
 DHL Aviation (Italy) S.r.l.

S.A.C.B.O. S.p.A.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	17.010.000	17.010.000	17.010.000
Patrimonio netto	92.482.675	83.972.894	71.701.927
Utile/perdita	10.636.031	12.270.967	10.801.978
Valore della produzione	100.569.722	92.898.920	88.642.265

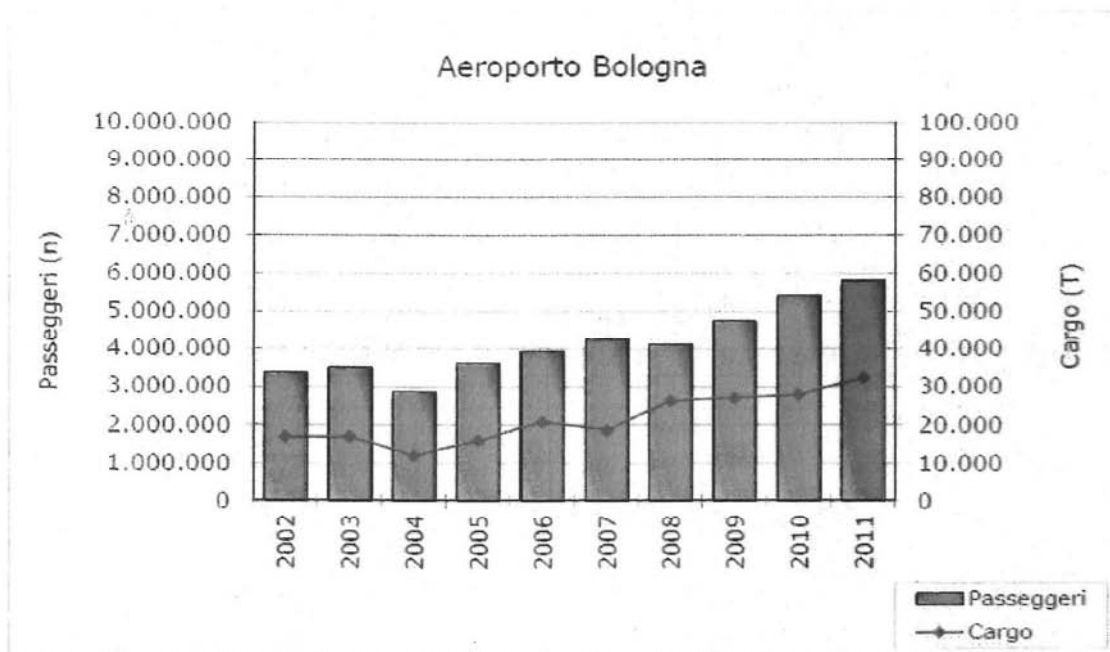
Airport Global Services S.p.A.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Patrimonio netto	1.033.339	1.161.019	1.074.218
Utile/perdita	-127.679	86.800	90.814
Valore della produzione	4.654.082	3.399.833	2.172.692

Alpina Service S.c.r.l.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	834.997	834.797	834.672
Patrimonio netto	914.416	905.491	900.915
Utile/perdita	8.861	4.548	3.150
Valore della produzione	4.676.622	4.625.167	4.385.606

DHL Aviation Italy S.r.l.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	2.500.000	2.500.000	2.500.000
Patrimonio netto	2.172.068	2.754.553	2.806.714
Utile/perdita	-582.485	-52.161	531.106
Valore della produzione	45.348.792	42.683.615	45.603.348

### Aeroporto di Bologna

- **Passeggeri totali anno 2011 :** **5.815.971**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 32.563**

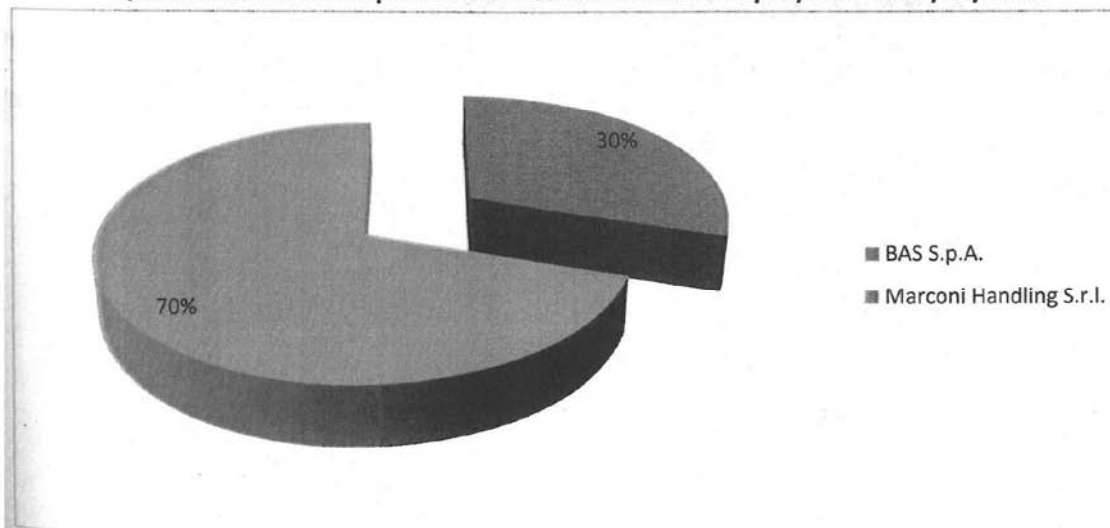


**Prestatori certificati: 22**

**di cui full handlers: 3**

Marconi Handling S.r.l.  
 B.A.S. Bologna Airport Services S.p.A.  
 T.A.G. Bologna (partecipata dal gestore) **A.G.**

#### Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/07/2012 al 31/12/2012



**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Bologna**

B.A.S. Bologna Airport Services S.p.A.  
 Marconi Handling S.r.l.  
 T.A.G. Bologna

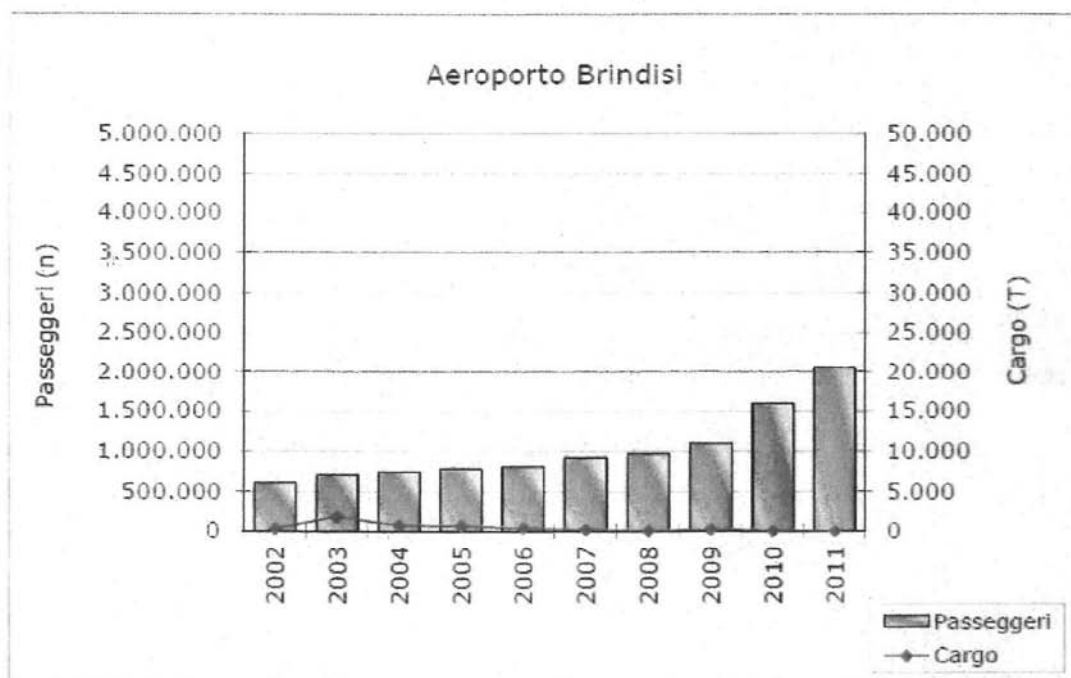
B.A.S. Bologna Airport Services S.p.A.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	1.040.000	1.040.000	1.040.000
Patrimonio netto	711.613	958.093	3.700.023
Utile/perdita	-246.481	-174.704	116.916
Valore della produzione	8.610.516	9.150.529	9.210.048

Marconi Handling S.r.l.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	4.200.000	4.200.000	4.200.000
Patrimonio netto	3.640.362	4.064.338	3.977.087
Utile/perdita	-423.977	87.252	-222.914
Valore della produzione	17.995.736	18.114.948	16.459.497

T.A.G. Bologna S.r.l.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	316.200	1.000.000	1.000.000
Patrimonio netto	623.847	388.321	731.649
Utile/perdita	235.526	-343.328	-568.351
Valore della produzione	3.170.936	2.223.647	1.849.776

### Aeroporto di Brindisi

- **Passeggeri totali anno 2011 :** 2.050.654
- **Cargo 2011 :** tonnellate 76

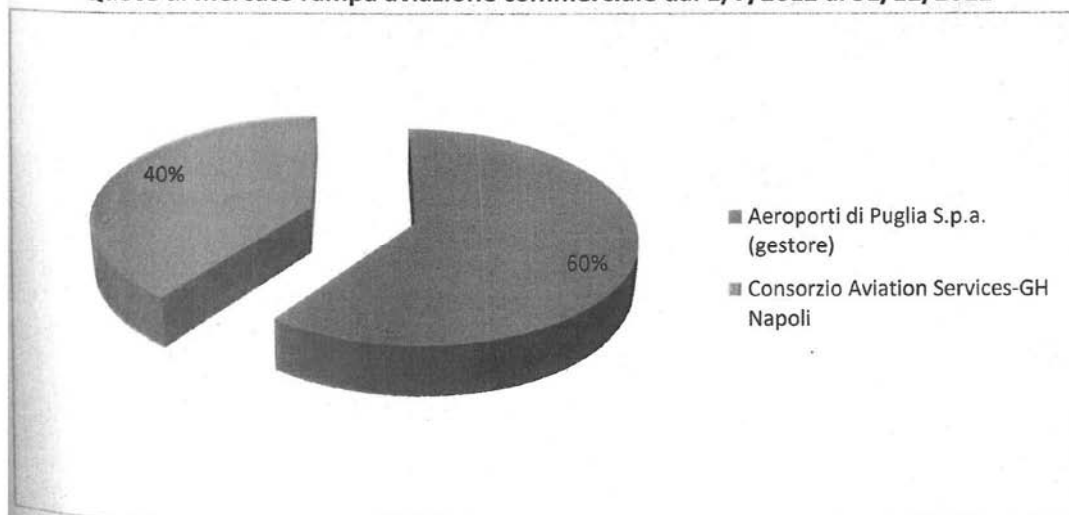


**Prestatori certificati: 9**

**di cui full handlers: 2**

Aeroporti di Puglia S.p.a. (gestore)  
 Consorzio Aviation Services-GH Napoli

**Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/7/2012 al 31/12/2012**



**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Brindisi**

Aeroporti di Puglia S.p.A.

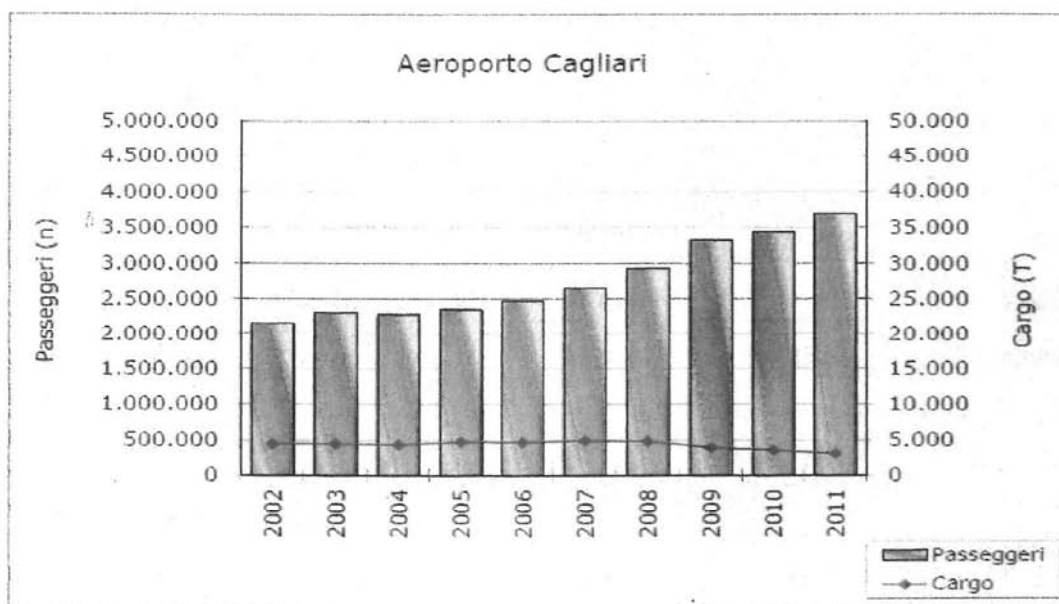
Consorzio Aviation Services-GH Napoli

Aeroporti di Puglia S.p.A.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	12.950.00	12.950.000	12.950.00
Patrimonio netto	17.178.138	16.256.229	15.506.224
Utile/perdita	921.908	750.005	558.129
Valore della produzione	93.162.074	84.513.701	71.108.906

Consorzio Aviation Services-GH Napoli (Costituito nel febbraio 2011)	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	200.000	/	/
Patrimonio netto	104.834	/	/
Utile/perdita	-95.169	/	/
Valore della produzione	5.972.489	/	/

### Aeroporto di Cagliari

- **Passeggeri totali anno 2011 :** **3.685.564**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 3.111**

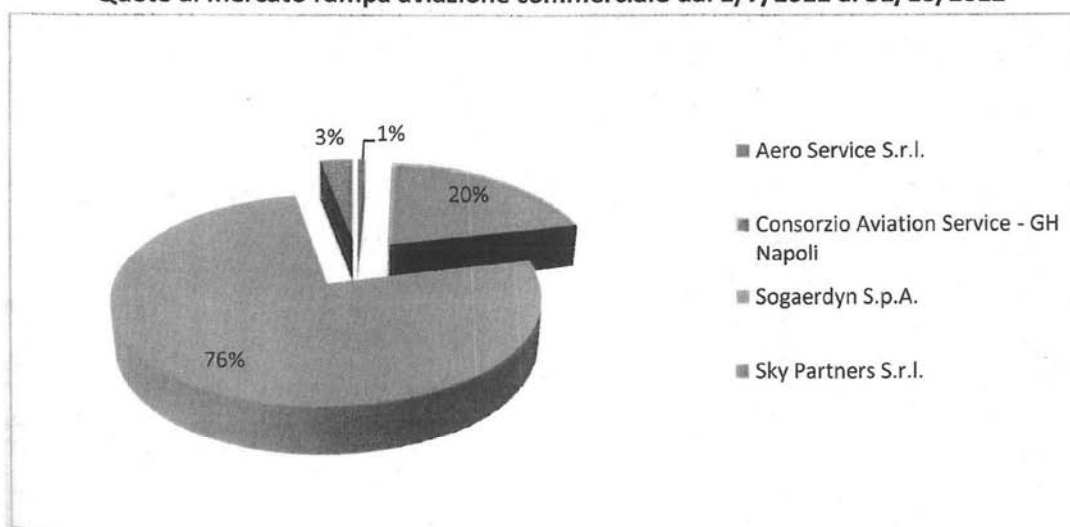


**Prestatori certificati: 17**

**di cui full handlers: 4**

Sogaerdyn S.p.A. (partecipata dal gestore)  
 Aero Service S.r.l.  
 Consorzio Aviation Services-GH Napoli  
 SkyPartner S.r.l.

### Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/7/2012 al 31/10/2012



**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Cagliari**

Aero Service S.r.l.  
 Consorzio Aviation Services-GH Napoli  
 SkyPartner S.r.l.  
 Sogaerdyn S.p.A.

Aero Service S.r.l.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	10.000	10.000	10.000
Patrimonio netto	39.156	46.212	47.981
Utile/perdita	-7.055	-1.768	4.655
Valore della produzione	166.336	144.965	174.647

Consorzio Aviation Services-GH Napoli (Costituito nel febbraio 2011)	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	200.000	/	/
Patrimonio netto	104.834	/	/
Utile/perdita	-95.169	/	/
Valore della produzione	5.972.489	/	/

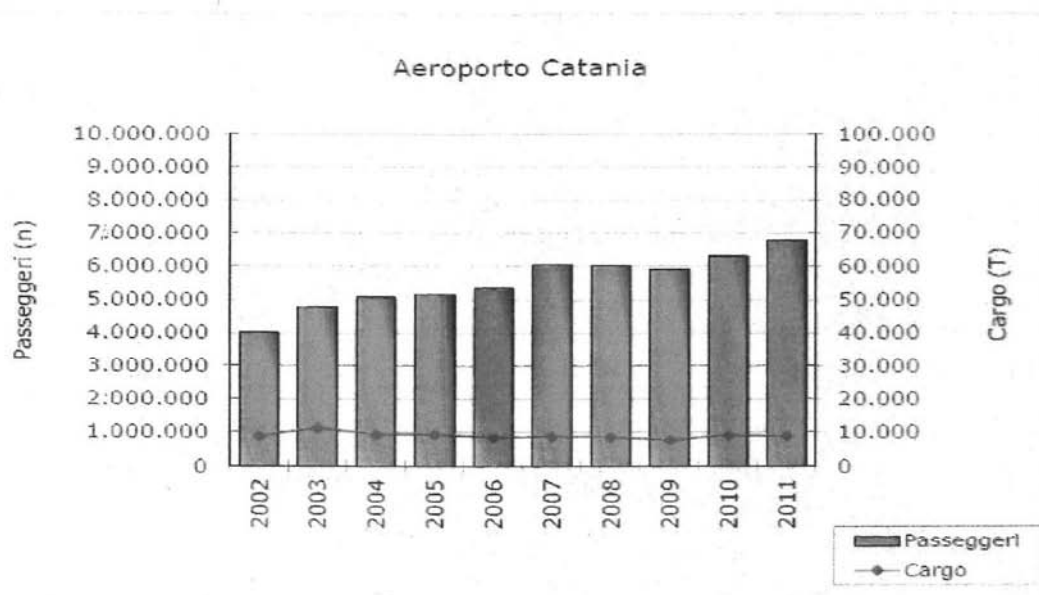
SkyPartner S.r.l.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	57.000	30.000	30.000
Patrimonio netto	73.735	59.506	37.635
Utile/perdita	14.230	21.872	7.634
Valore della produzione	236.937	203.093	167.346

Sogaerdyn S.p.A.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	120.000	120.000	120.000
Patrimonio netto	85.472	560.840	-81.189
Utile/perdita	-1.482.711	-1.160.840	-854.355
Valore della produzione	10.033.579	9.886.288	10.915.569



### Aeroporto di Catania

- **Passeggeri totali anno 2011 :** **6.774.782**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 8.965**

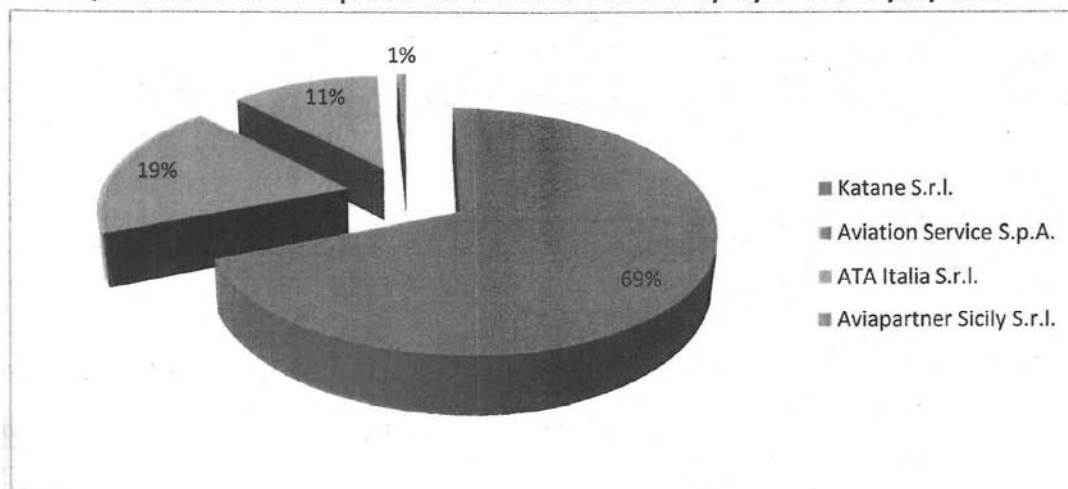


**Prestatori certificati: 22**

**di cui full handlers: 4**

Katane Handling S.r.l. (partecipata dal gestore)  
 ATA Italia S.r.l.  
 Aviapartner Sicily S.r.l.  
 Aviation Services S.p.A.

**Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/01/2012 al 31/12/2012**



**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Catania**

ATA Italia S.r.l.  
 Aviapartner Sicily S.r.l.  
 Aviation Services S.p.A.  
 Katane Handling S.r.l.

ATA ITALIA S.r.l. (Società operante nel settore dal 2011)	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	7.200.000	/	/
Patrimonio netto	6.838.783	/	/
Utile/perdita	-363.271	/	/
Valore della produzione	1.535.921	/	/

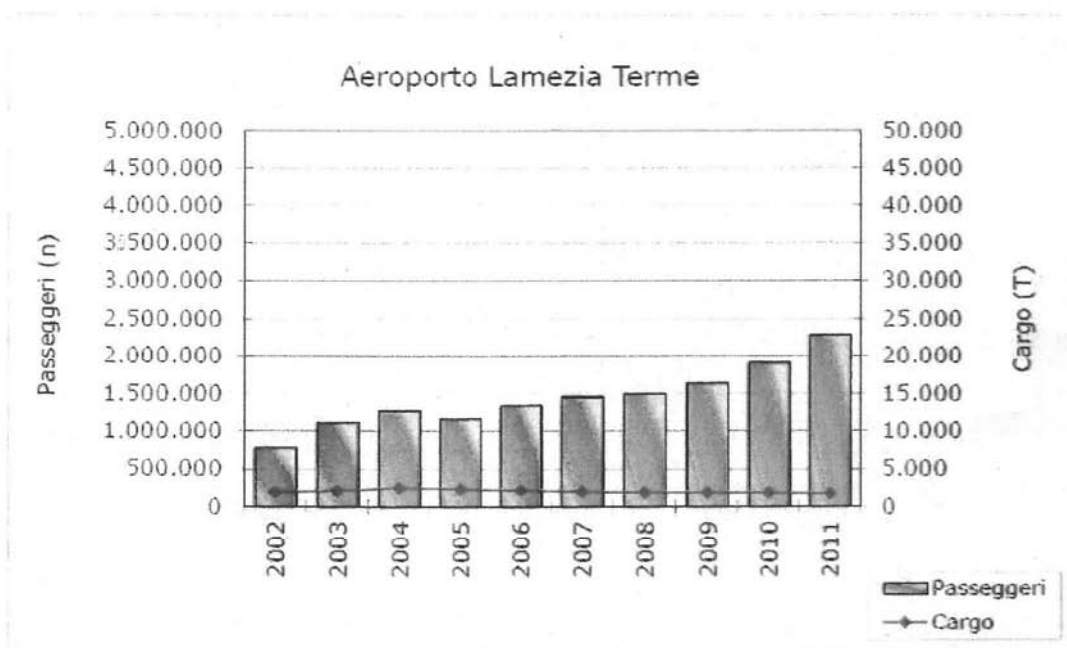
Aviapartner Sicily S.r.l. (Società costituita nel dicembre 2010)	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	110.000	110.000	/
Patrimonio netto	-102.888	109.951	/
Utile/perdita	-212.838	-49	/
Valore della produzione	0	0	/

Aviation Services S.p.A.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	1.300.000	1.300.000	1.300.000
Patrimonio netto	1.438.669	2.010.920	1.961.331
Utile/perdita	25.749	504.590	592.785
Valore della produzione	19.254.576	18.897.437	11.151.778

Katane Handling S.r.l.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	4.000.000	4.000.000	500.000
Patrimonio netto	1.371.685	3.628.918	327.713
Utile/perdita	-3.408.317	-1.151.083	-172.286
Valore della produzione	19.027.037	18.575.016	5.997.116

### Aeroporto di Lamezia Terme

- **Passeggeri totali anno 2011 :**               **2.281.929**
- **Cargo 2011 :**                               **tonnellate 1.771**

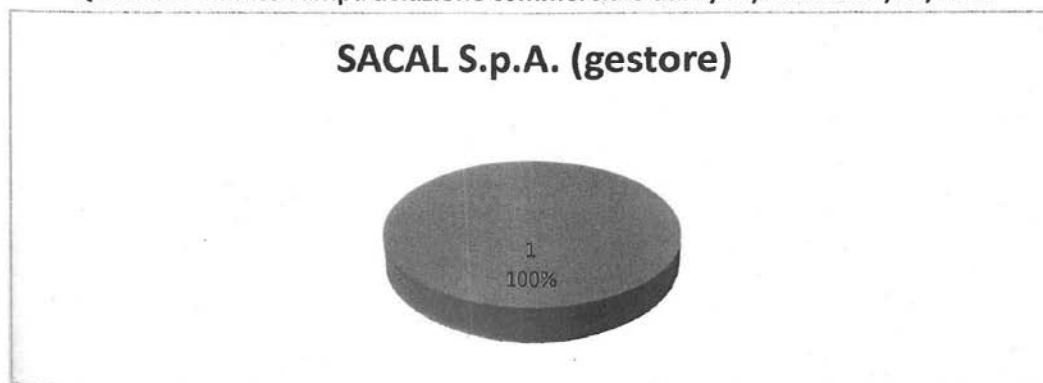


**Prestatori certificati: 11**

**Di cui full handlers: 3**

SACAL S.p.A. (gestore)  
 Assitur S.r.l. (non operativa)  
 Baltic Ground Services-IT S.r.l. (operativa dal gennaio 2013)

**Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/07/2012 al 31/12/2012**



**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Lamezia Terme**

Assitur S.r.l.  
 Baltic Ground Services-IT S.r.l.  
 SACAL S.p.A.

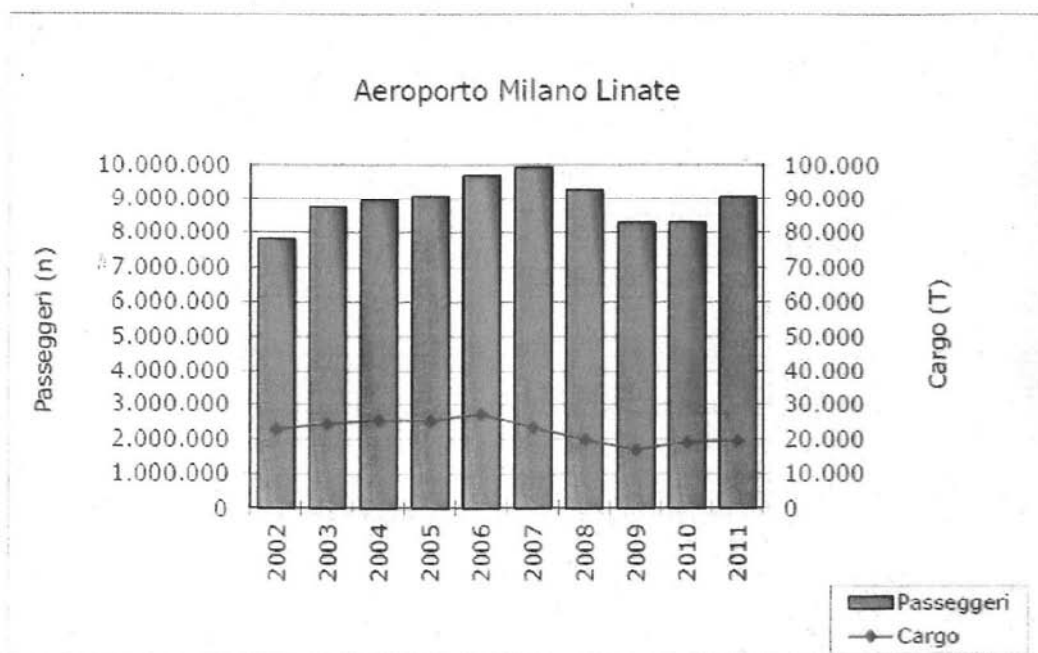
<b>ASSITUR S.r.l.</b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2009</u></b>
Capitale sociale	91.800	91.800	91.800
Patrimonio netto	1.021.649	1.034.071	1.141.036
Utile/perdita	17.577	43.035	58.732
Valore della produzione	3.265.443	3.003.634	2.908.849

<b>Baltic Ground Service-IT S.r.l. (Società costituita nel dicembre 2010)</b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2009</u></b>
Capitale sociale	Bilancio non disponibile	10.000	/
Patrimonio netto		10.000	/
Utile/perdita		0,0	/
Valore della produzione		0,0	/

<b>SACAL S.p.A.</b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2009</u></b>
Capitale sociale	7.755.000	7.755.000	7.755.000
Patrimonio netto	9.793.410	11.870.847	11.820.412
Utile/perdita	-2.077.436	39.833	633.187
Valore della produzione	24.135.906	20.826.308	18.707.929

### Aeroporto di Milano Linate

- **Passeggeri totali anno 2011 :** **9.061.749**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 19.592**

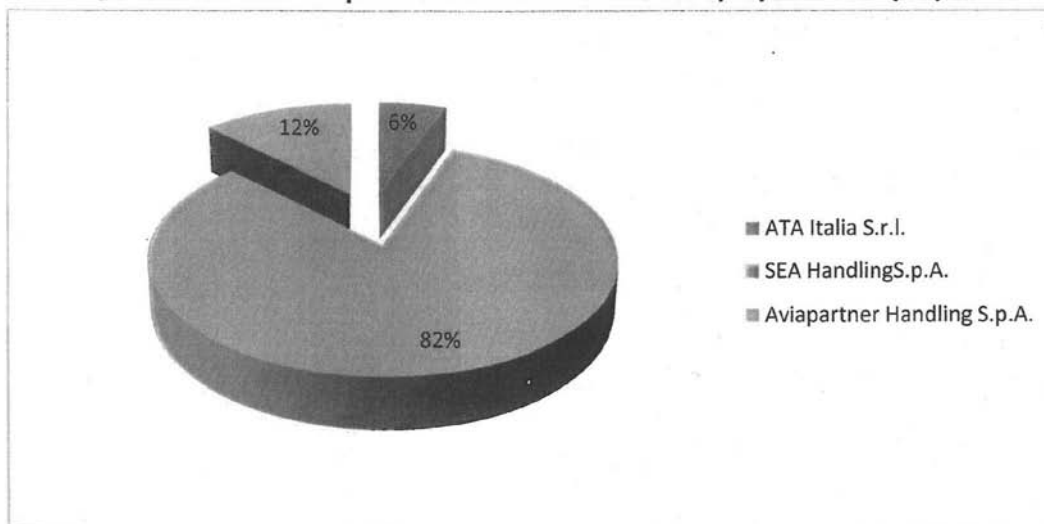


**Prestatori certificati: 37**

**di cui full handlers: 4**

S.E.A. Handling S.p.A. (partecipata dal gestore)  
 ATA Italia S.r.l.  
 Aviapartner Handling S.p.A.  
 GlobeGround Italia S.r.l. (Alcune attività sono espletate  
 in Associazione Temporanea d'Impresa con SEA Handling SpA)

**Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/07/2012 al 31/10/2012**



**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Milano Linate**

ATA Italia S.r.l.  
 Aviapartner Handling S.p.A.  
 GlobeGround Italia S.r.l.  
 S.E.A. Handling S.p.A.

ATA ITALIA S.r.l. (Società operante nel settore dal 2011)	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	7.200.000	/	/
Patrimonio netto	6.838.783	/	/
Utile/perdita	-363.271	/	/
Valore della produzione	1.535.921	/	/

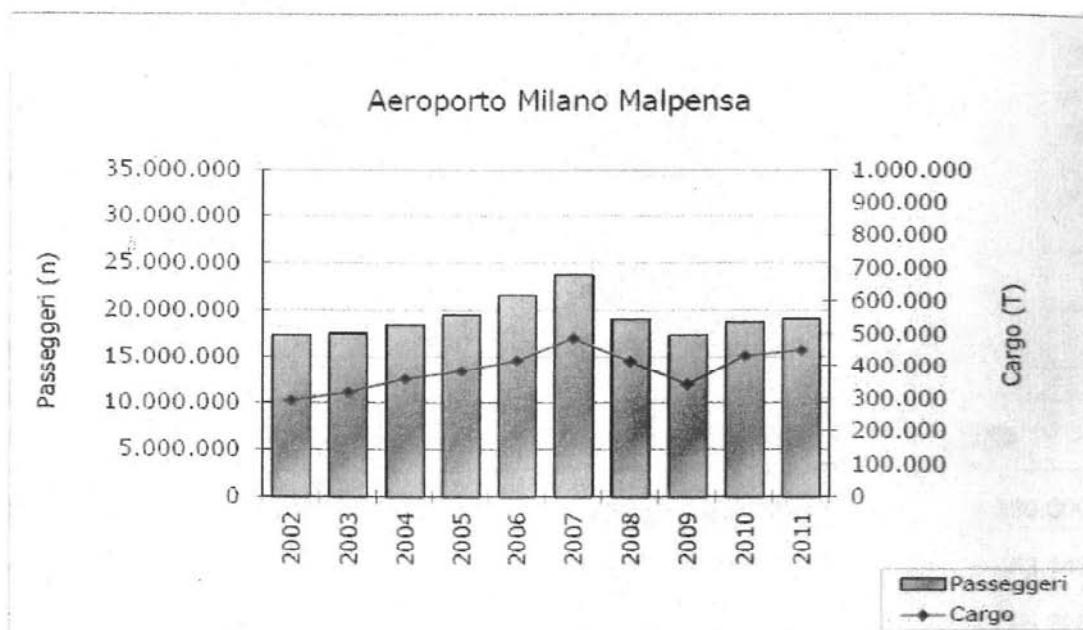
Aviapartner Handling S.p.A.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	5.500.000	5.500.000	5.500.000
Patrimonio netto	4.209.452	-74.479	3.663.143
Utile/perdita	-2.631.732	-3.737.621	-1.785.228
Valore della produzione	37.963.378	43.781.679	31.019.145

GlobeGround Italia S.r.l.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Patrimonio netto	1.507.848	281.828	1.720.433
Utile/perdita	1.226.020	-1.438.606	-280.377
Valore della produzione	18.148.806	20.266.874	12.759.749

S.E.A. Handling S.p.A.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	38.050.394	38.050.394	38.050.394
Patrimonio netto	27.183.869	15.696.109	29.076.129
Utile/perdita	-10.866.525	-13.380.020	-29.667.551
Valore della produzione	133.242.271	132.189.302	131.450.263

### Aeroporto di Milano Malpensa

- **Passeggeri totali anno 2011 :** **19.087.098**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 450.448**

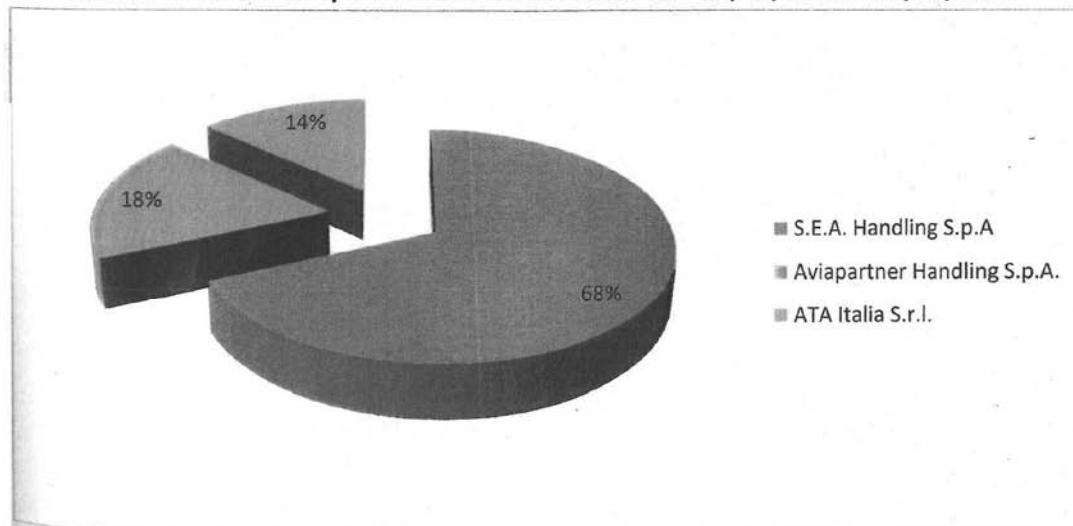


**Prestatori certificati: 42**

**di cui full handlers: 3**

S.E.A. Handling, S.p.A (partecipata dal gestore)  
 ATA Italia S.r.l.  
 Aviapartner Handling S.p.A.

**Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 01/07/2012 al 31/12/2012**



**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Milano Malpensa**

ATA Italia S.r.l.  
 Aviapartner Handling S.p.A.  
 S.E.A. Handling, S.p.A.

ATA ITALIA S.r.l. (Società operante nel settore dal 2011)	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	7.200.000	/	/
Patrimonio netto	6.838.783	/	/
Utile/perdita	-363.271	/	/
Valore della produzione	1.535.921	/	/

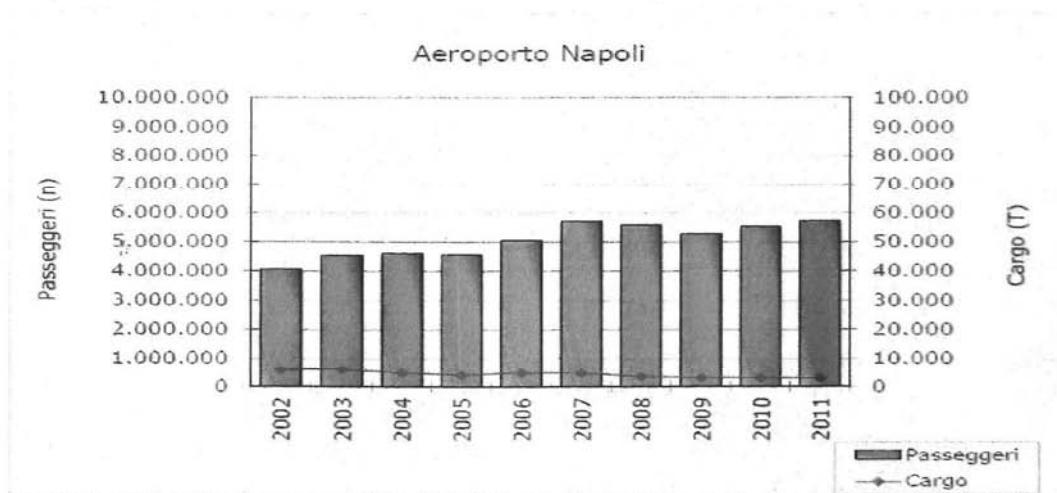
Aviapartner Handling S.p.A.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	5.500.000	5.500.000	5.500.000
Patrimonio netto	4.209.452	-74.479	3.663.143
Utile/perdita	-2.631.732	-3.737.621	-1.785.228
Valore della produzione	37.963.378	43.781.679	31.019.145

S.E.A. Handling S.p.A.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	38.050.394	38.050.394	38.050.394
Patrimonio netto	27.183.869	15.696.109	29.076.129
Utile/perdita	-10.866.525	-13.380.020	-29.667.551
Valore della produzione	133.242.271	132.189.302	131.450.263



### Aeroporto di Napoli

- **Passeggeri totali anno 2011 :** **5.725.033**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 3.064**

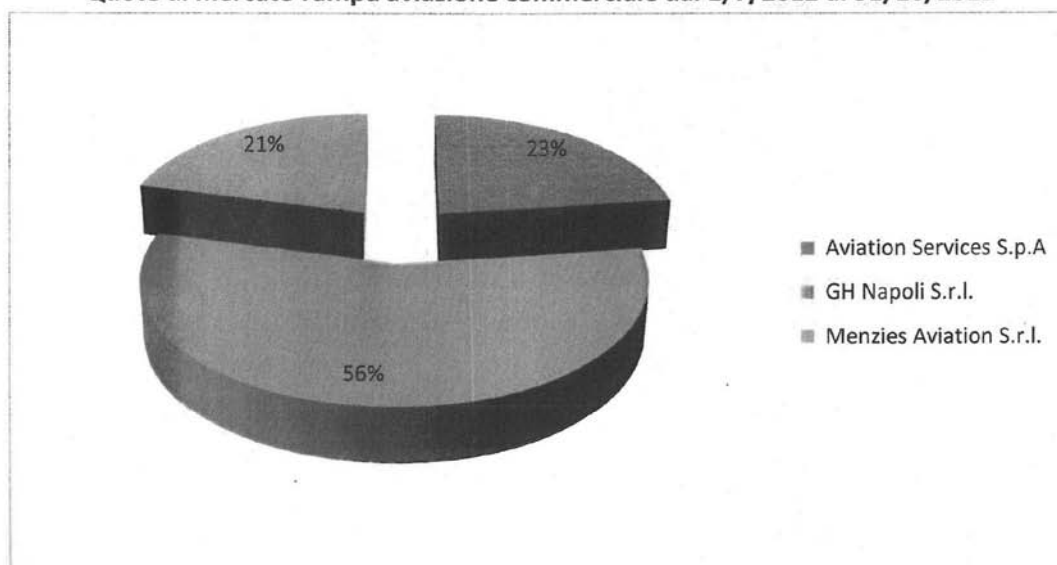


**Prestatori certificati: 16**

**di cui full handlers: 3**

Aviation Services S.p.A  
 GH Napoli S.p.A  
 Menzies Aviation S.r.l.

**Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/7/2012 al 31/10/2012**



**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Napoli**

Aviation Services S.p.A  
 GH Napoli S.p.A  
 Menzies Aviation S.r.l.

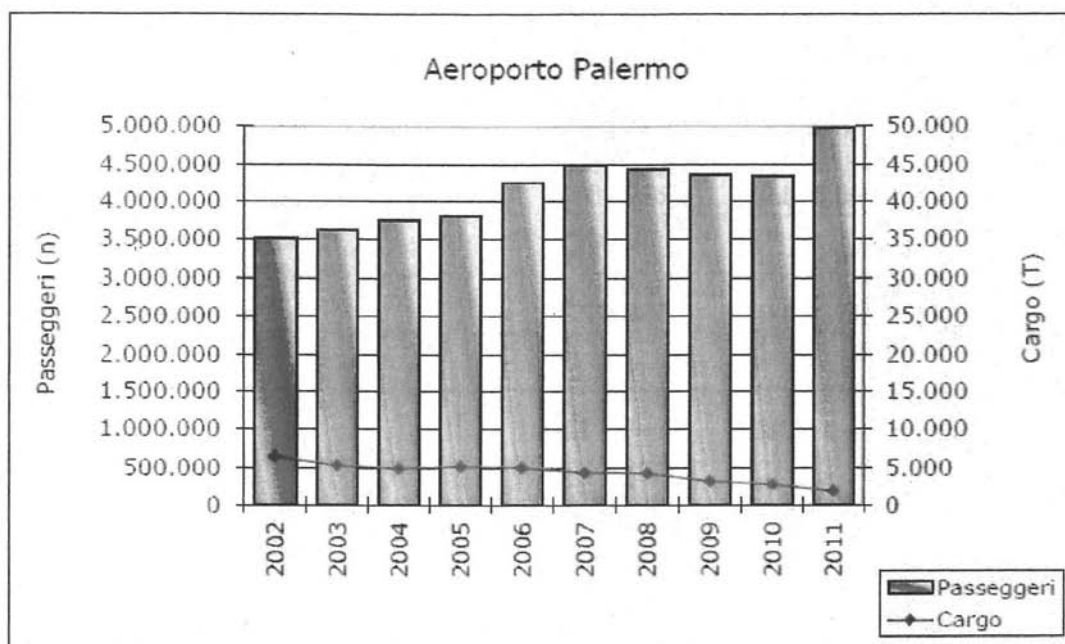
Aviation Services S.p.A	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	1.300.000	1.300.000	1.300.000
Patrimonio netto	1.438.669	2.010.920	1.961.330
Utile/perdita	25.749	504.590	592.785
Valore della produzione	19.254.576	18.897.437	11.151.778

GH Napoli S.p.A	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	5.100.000	5.100.000	5.100.000
Patrimonio netto	4.493.135	2.781.968	1.178.584
Utile/perdita	1.711.168	-396.616	-1.602.147
Valore della produzione	30.396.748	24.691.408	27.088.770

Menzies Aviation S.r.l. (Società costituita nel giugno 2011)	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	900.000	/	/
Patrimonio netto	765.847	/	/
Utile/perdita	-134.153	/	/
Valore della produzione	30.087	/	/

### Aeroporto di Palermo

- **Passeggeri totali anno 2011 :** **4.963.031**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 1.978**

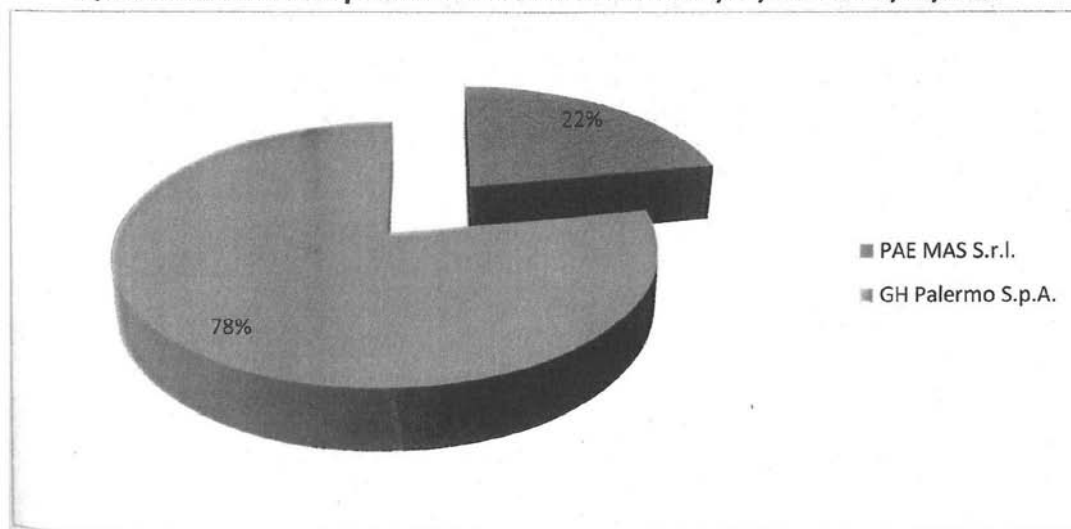


**Prestatori certificati: 18**

**di cui full handlers: 2**

GH Palermo S.p.A. (partecipata dal gestore)  
PAE MAS S.r.l.

**Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/01/2012 al 31/12/2012**



**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Palermo**

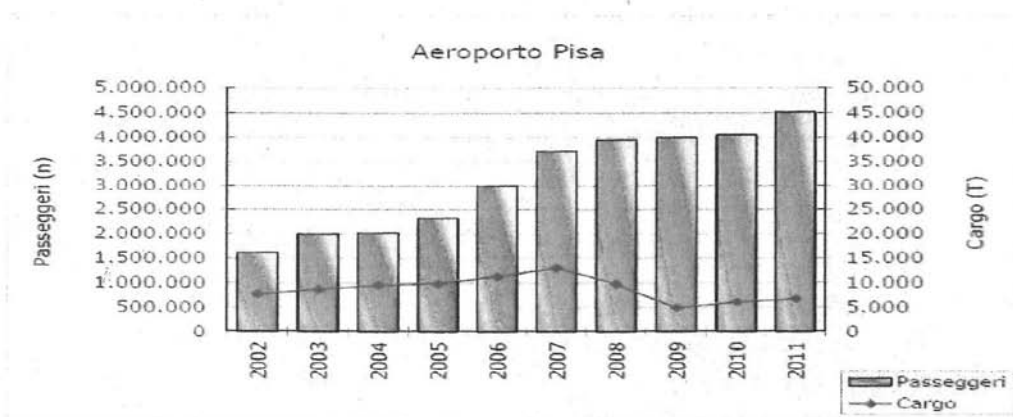
GH Palermo S.p.A.  
PAE MAS S.r.l.

GH Palermo S.p.A	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	3.474.268	3.474.268	3.474.268
Patrimonio netto	2.467.296	2.590.560	2.490.439
Utile/perdita	-183.910	-60.641	-160.763
Valore della produzione	14.779.927	13.871.711	10.860.493

PAE MAS S.r.l.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	1.250.000	1.250.000	1.250.000
Patrimonio netto	483.935	-3.114.438	1.250.001
Utile/perdita	-766.065	-4.364.438	0
Valore della produzione	3.675.310	3.926.999	4.569.112

### Aeroporto di Pisa

- **Passeggeri totali anno 2011 :** **4.517.166**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 6.787**

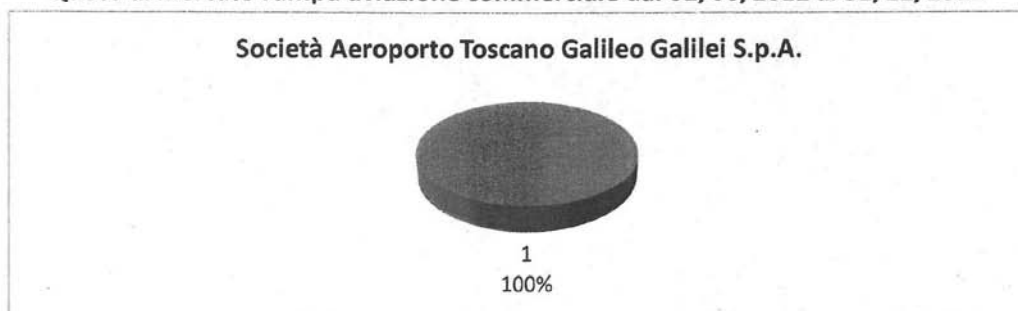


**Prestatori certificati: 20**

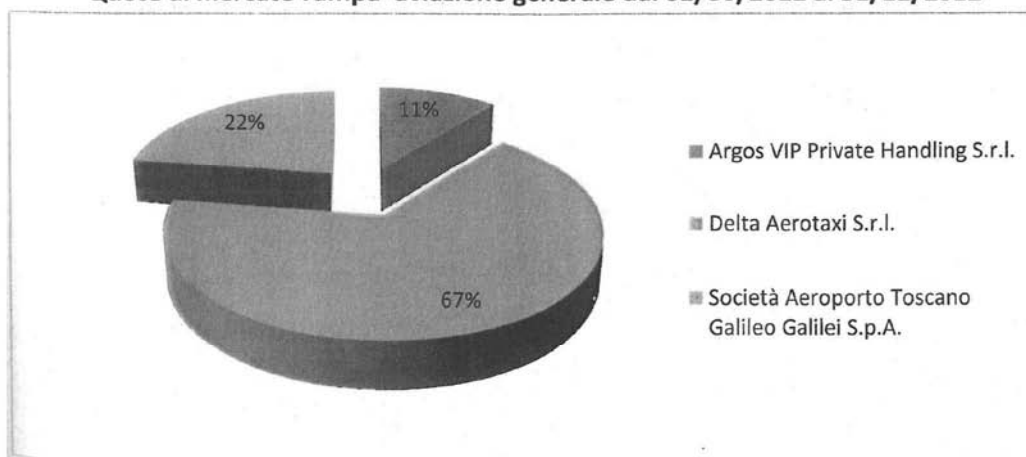
**di cui full handlers: 3**

Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A. (gestore)  
 Delta Aerotaxi S.r.l. **A.G**  
 Argos VIP Private Handling S.r.l. **A.G**

**Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 01/06/2012 al 31/12/2012**



**Quote di mercato rampa aviazione generale dal 01/06/2012 al 31/12/2012**



**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Pisa**

Argos VIP Private Handling S.r.l.  
Delta Aerotaxi S.r.l.  
Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A.

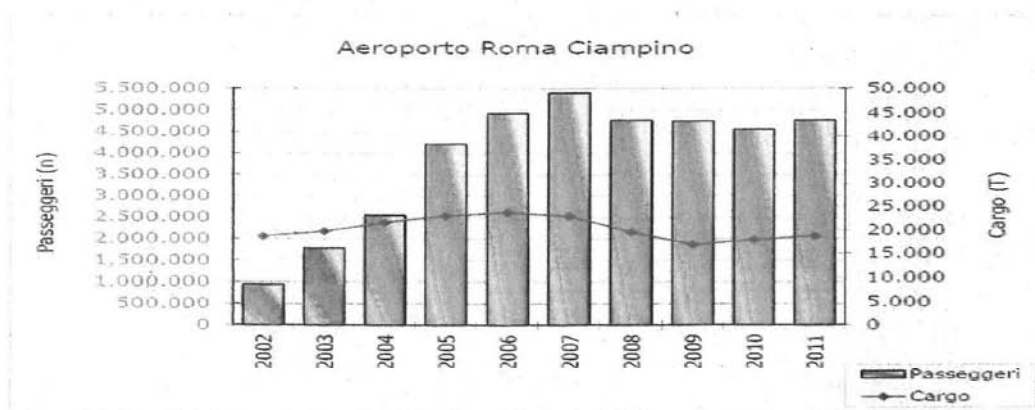
<b>Argos Vip S.r.l.</b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2009</u></b>
Capitale sociale	110.000	110.000	110.000
Patrimonio netto	11.991	105.808	104.287
Utile/perdita	-93.816	1.520	2.142
Valore della produzione	1.828.803	2.137.887	2.349.411

<b>Delta Aerotaxi S.r.l.</b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2009</u></b>
Capitale sociale	93.600	93.600	93.600
Patrimonio netto	710.930	683.546	96.132
Utile/perdita	527.384	587.415	-313.086
Valore della produzione	6.947.285	6.797.922	4.486.344

<b>Società Aeroporto Toscano (S.A.T.) S.p.A.</b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2009</u></b>
Capitale sociale	16.269.000	16.269.000	16.269.000
Patrimonio netto	57.870.452	54.956.903	52.915.820
Utile/perdita	4.350.954	3.534.621	3.113.513
Valore della produzione	74.291.809	70.623.147	62.189.119

### Aeroporto di Roma Ciampino

- **Passeggeri totali anno 2011 :** **4.776.919**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 18.843**

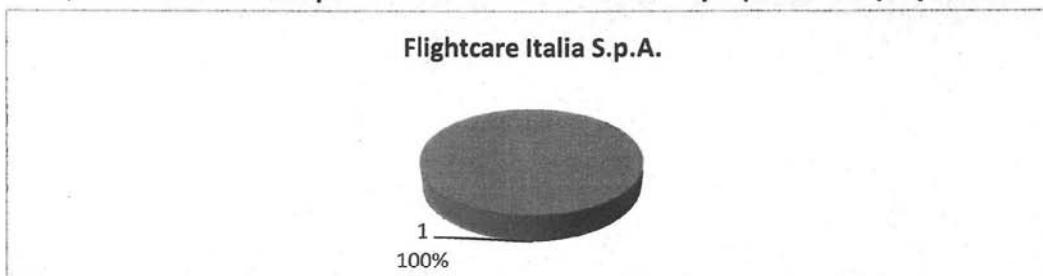


**Prestatori certificati: 30**

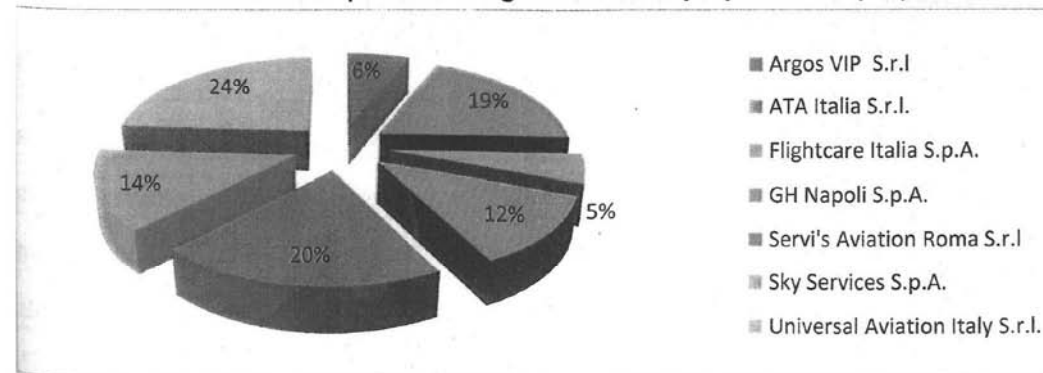
**di cui full handlers: 7**

- Flightcare Italia S.p.A.
- Argos VIP S.r.l. **A.G.**
- ATA Italia S.r.l. **A.G.**
- GH Napoli S.p.A. **A.G.**
- Servi's Aviation Roma S.r.l. **A.G.**
- Sky Services S.p.A. **A.G.**
- Universal Aviation Italy S.r.l. **A.G.**

**Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 01/05/2012 al 31/10/2012**



**Quote di mercato rampa aviazione generale dal 01/05/2012 al 31/10/2012**



**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Roma Ciampino**

Argos VIP S.r.l.  
 ATA ITALIA S.r.l.  
 Flightcare Italia S.p.A.  
 GH Napoli S.p.A.  
 Servi's Aviation Roma S.r.l.  
 Sky Services S.p.A.  
 Universal Aviation Italy S.r.l.

Argos VIP S.r.l.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	110.000	110.000	110.000
Patrimonio netto	11.991	105.808	104.287
Utile/perdita	-93.816	1.520	2.142
Valore della produzione	1.828.803	2.137.887	2.349.411

ATA ITALIA S.r.l. (Società operante nel settore dal 2011)	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	7.200.000	/	/
Patrimonio netto	6.838.783	/	/
Utile/perdita	-363.271	/	/
Valore della produzione	1.535.921	/	/

Flightcare Italia S.p.A.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	19.800.004	19.800.004	19.800.004
Patrimonio netto	6.520	13.224.395	10.375.380
Utile/perdita	-13.217.874	-7.150.985	-8.641.807
Valore della produzione	45.871.852	58.579.846	59.913.633

GH Napoli S.p.A.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	5.100.000	5.100.000	5.100.000
Patrimonio netto	4.493.135	2.781.968	1.178.584
Utile/perdita	1.711.168	-396.616	-1.602.147
Valore della produzione	30.396.748	24.691.408	27.088.770



**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Roma Ciampino**

Argos VIP S.r.l.  
 ATA ITALIA S.r.l.  
 Flightcare Italia S.p.A.  
 GH Napoli S.p.A.  
 Servi's Aviation Roma S.r.l.  
 Sky Services S.p.A.  
 Universal Aviation Italy S.r.l.

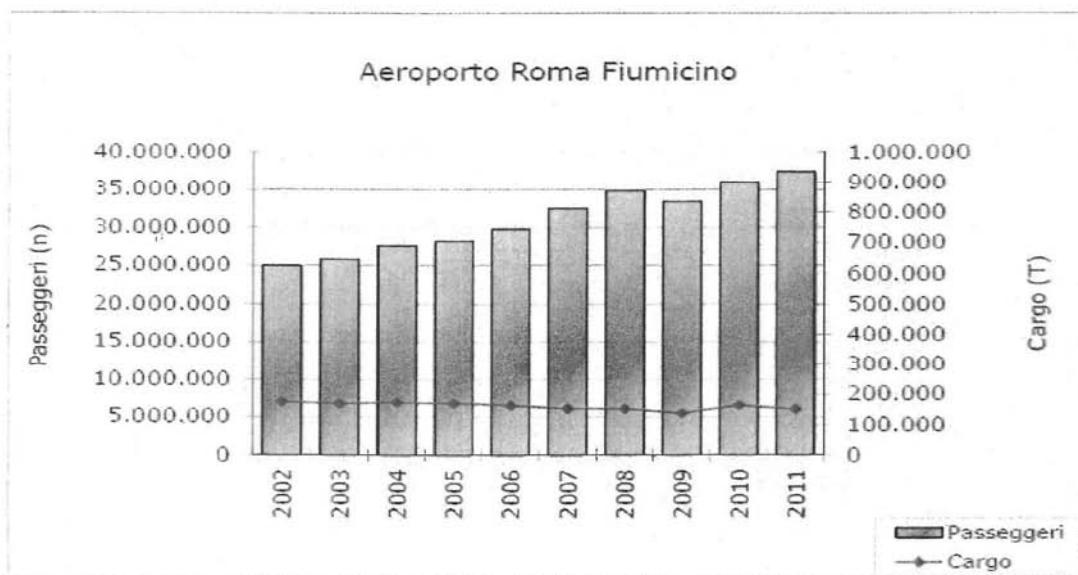
Servi's Aviation Roma S.r.l.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	30.000	30.000	30.000
Patrimonio netto	-2.815	-110.582	61.017
Utile/perdita	-33.947	-83.995	-56.450
Valore della produzione	710.438	859.011	720.718

Sky Services S.p.A.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	1.000.000	800.000	800.000
Patrimonio netto	1.154.265	1.094.305	861.175
Utile/perdita	59.960	233.130	42.622
Valore della produzione	7.670.898	6.684.798	4.831.004

Universal Aviation Italy S.r.l.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	300.000	300.000	300.000
Patrimonio netto	213.930	116.241	351.589
Utile/perdita	97.689	-235.347	-140.315
Valore della produzione	3.106.942	2.832.199	2.937.162

### Aeroporto di Roma Fiumicino

- **Passeggeri totali anno 2011 :** **37.406.099**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 151.833**

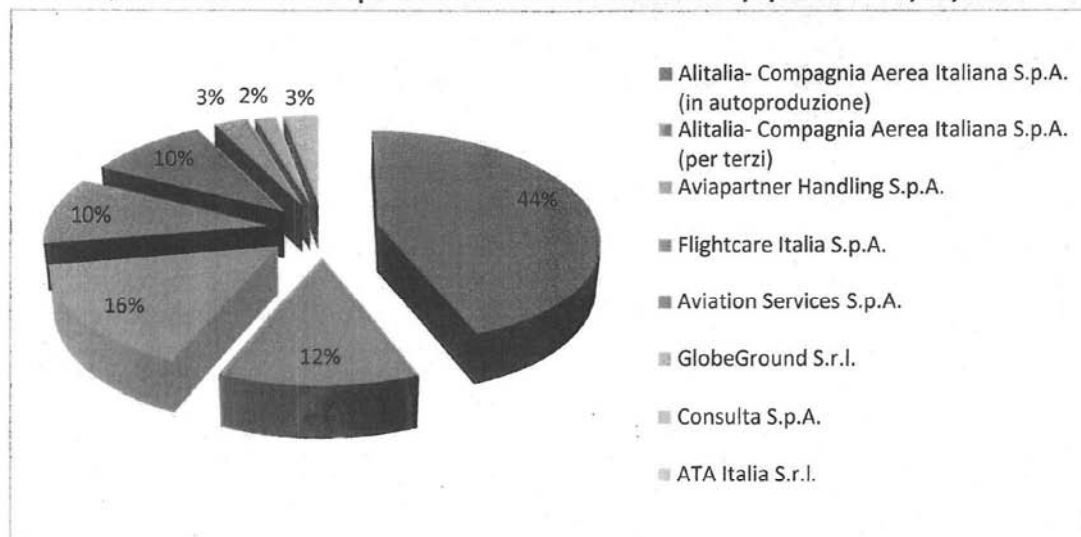


**Prestatori certificati: 57**

**Di cui full handlers: 7**

- Alitalia - CAI S.p.A. (in autoproduzione e prestatore a terzi)
- ATA Italia S.r.l.
- Aviapartner Handling S.p.A.
- Aviation Services S.p.A.
- Consulta S.p.A.
- Flightcare Italia S.p.A.
- GlobeGround Italia S.r.l

### Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 01/1/2012 al 30/11/2012



**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Roma Fiumicino**

Alitalia - CAI S.p.A.  
 ATA ITALIA S.r.l.  
 Aviapartner Handling S.p.A.  
 Aviation Services S.p.A.  
 Consulta S.p.A.  
 Flightcare Italia S.p.A.  
 GlobeGround Italia S.r.l

Alitalia - CAI S.p.A.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	668.355.344	668.355.344	668.355.344
Patrimonio netto	657.756.015	719.285.174	792.072.959
Utile/perdita	-61.529.158	-72.787.785	-262.388.575
Valore della produzione	3.616.571.682	3.211.015.077	2.431.265.629

ATA ITALIA S.r.l. (Società operante nel settore dal 2011)	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	7.200.000	/	/
Patrimonio netto	6.838.783	/	/
Utile/perdita	-363.271	/	/
Valore della produzione	1.535.921	/	/

Aviapartner Handling S.p.A.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	5.500.000	5.500.000	5.500.000
Patrimonio netto	4.209.452	-74.479	3.663.143
Utile/perdita	-2.631.732	-3.737.621	-1.785.228
Valore della produzione	37.963.378	43.781.679	31.019.145

Aviation Services S.p.A.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	1.300.000	1.300.000	1.300.000
Patrimonio netto	1.438.669	2.010.920	1.961.331
Utile/perdita	25.749	504.590	592.785
Valore della produzione	19.254.576	18.897.437	11.151.778

**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Roma Fiumicino**

Alitalia - CAI S.p.A.  
 ATA ITALIA S.r.l.  
 Aviapartner Handling S.p.A.  
 Aviation Services S.p.A.  
 Consulta S.p.A.  
 Flightcare Italia S.p.A.  
 GlobeGround Italia S.r.l

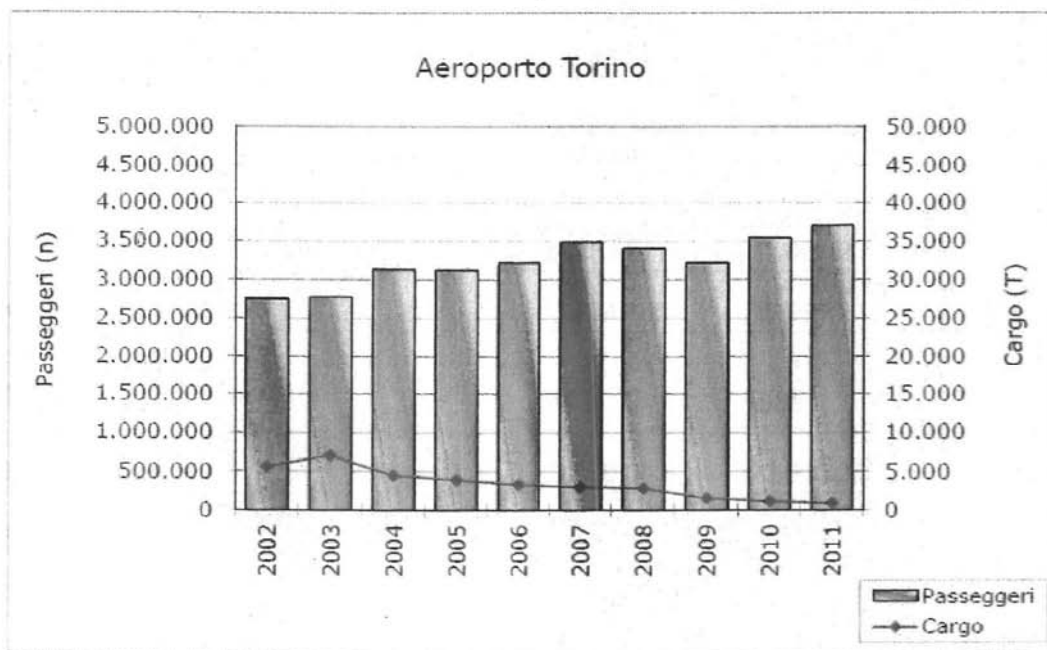
<b>Consulta S.p.A.</b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2009</u></b>
Capitale sociale	Bilancio non disponibile	1.000.000	70.000
Patrimonio netto		973.328	120.075
Utile/perdita		-26.672	3.637
Valore della produzione		2.331.151	1.202.285

<b>Flightcare Italia S.p.A.</b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2009</u></b>
Capitale sociale	19.800.004	19.800.004	19.800.004
Patrimonio netto	6.520	13.224.395	10.375.380
Utile/perdita	-13.217.874	-7.150.985	-8.641.807
Valore della produzione	45.871.852	58.579.846	59.913.633

<b>GlobeGround Italia S.r.l.</b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2009</u></b>
Capitale sociale	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Patrimonio netto	1.507.848	281.828	1.720.433
Utile/perdita	1.226.020	-1.438.606	-280.377
Valore della produzione	18.148.806	20.266.874	12.759.749

### Aeroporto di Torino

- **Passeggeri totali anno 2011 :** **3.700.108**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 922**

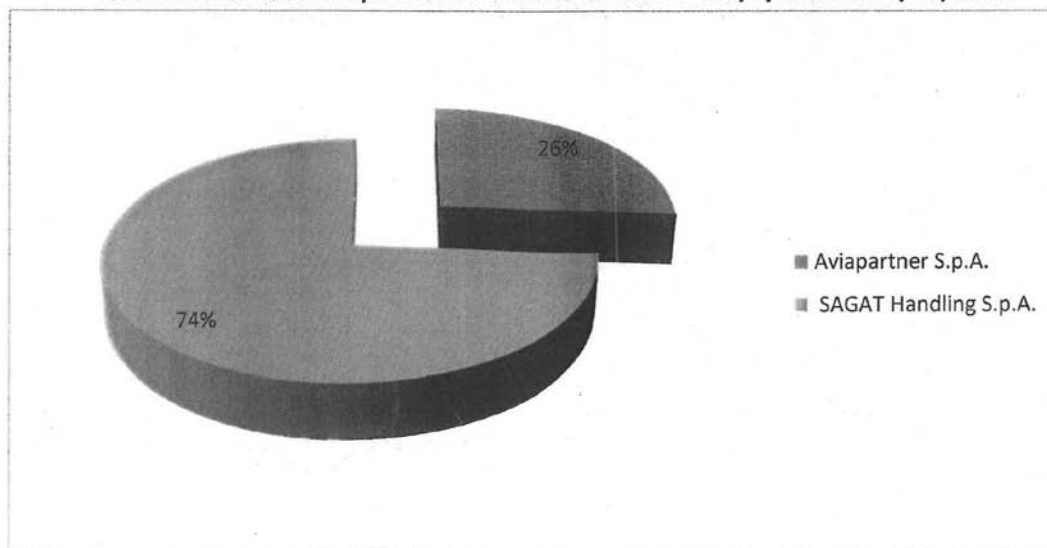


**Prestatori certificati: 16**

**di cui full handlers: 2**

SAGAT Handling S.p.A. (partecipata dal gestore)  
 Aviapartner S.p.A.

**Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/7/2012 al 31/10/2012**



**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Torino**

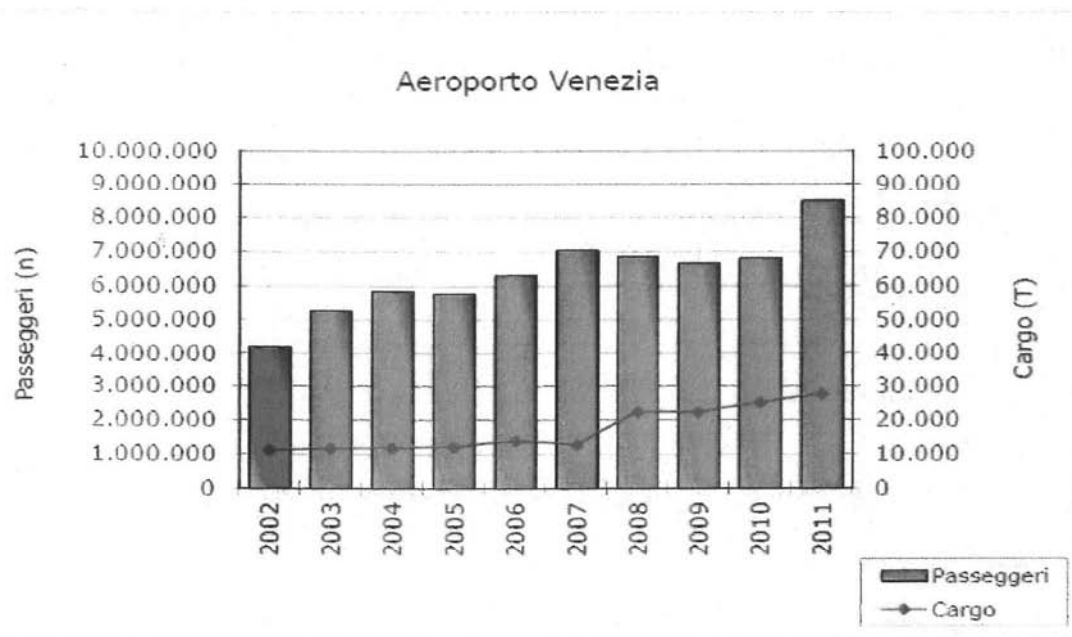
Aviapartner S.p.A  
SAGAT Handling S.p.A.

Aviapartner S.p.A	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	6.200.000	6.200.000	6.200.000
Patrimonio netto	6.813.627	3.536.679	4.396.953
Utile/perdita	233.811	-860.276	-2.169.724
Valore della produzione	13.734.550	16.985.271	16.740.932

SAGAT Handling S.p.A.	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	3.900.000	3.900.000	3.900.000
Patrimonio netto	3.914.329	4.032.733	3.954.108
Utile/perdita	-118.404	78.625	65.561
Valore della produzione	13.572.881	13.969.358	13.365.229

### Aeroporto di Venezia

- **Passeggeri totali anno 2011 :** **8.507.691**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 27.936**

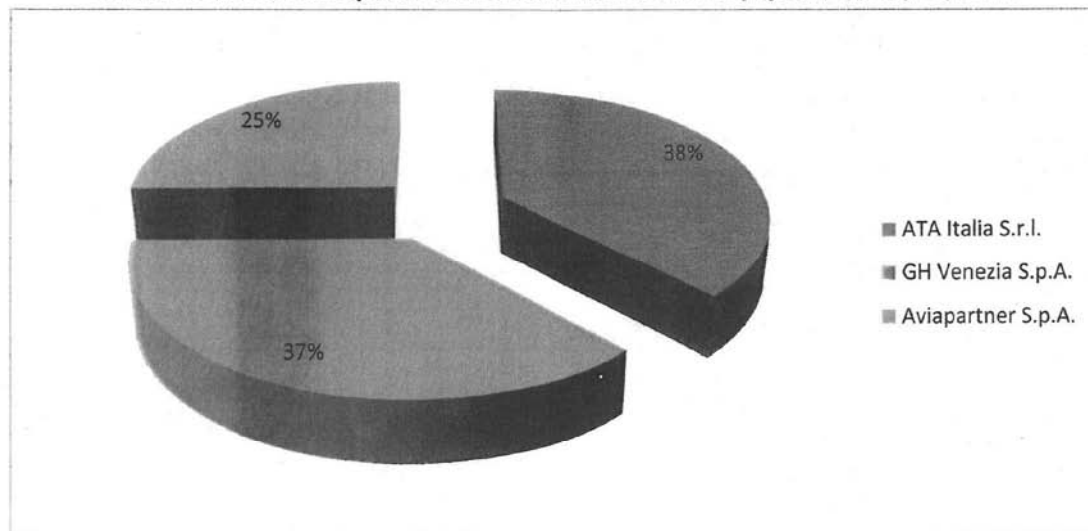


**Prestatori certificati: 27**

**di cui full handlers: 4**

ATA Italia S.r.l.  
 Aviapartner S.p.A.  
 GH Venezia S.p.A.  
 SAVE S.p.A. (gestore) **AG**

**Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 01/7/2012 al 31/10/2012**



**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Venezia**

ATA ITALIA S.r.l.  
 Aviapartner S.p.A.  
 GH Venezia S.p.A  
 SAVE S.p.A.

ATA ITALIA S.r.l. (Società operante nel settore dal 2011)	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	7.200.000	/	/
Patrimonio netto	6.838.783	/	/
Utile/perdita	-363.271	/	/
Valore della produzione	1.535.921	/	/

Aviapartner S.p.A	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	6.200.000	6.200.000	6.200.000
Patrimonio netto	6.813.627	3.536.679	4.396.953
Utile/perdita	233.811	-860.276	-2.169.724
Valore della produzione	13.734.550	16.985.271	16.740.932

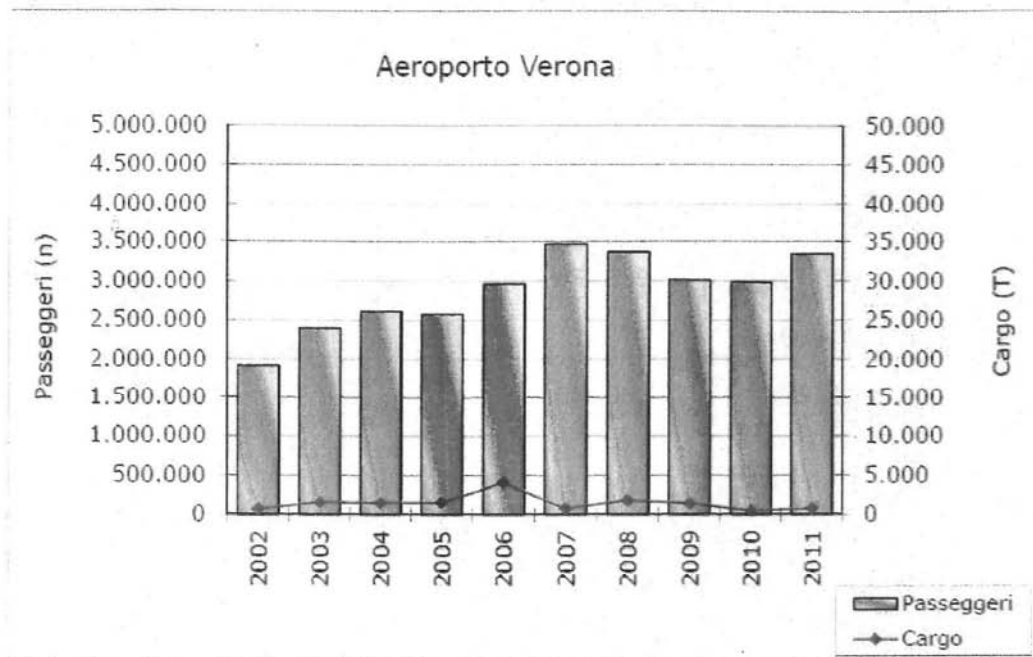
GH Venezia S.p.A	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Patrimonio netto	1.111.071	661.692	1.242.246
Utile/perdita	-50.618	-580.552	-556.954
Valore della produzione	14.036.413	10.973.333	10.504.601

SAVE S.p.A	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Capitale sociale	35.971.000	35.971.000	35.971.000
Patrimonio netto	248.022.000	244.068.000	247.047.000
Utile/perdita	22.964.000	18.107.000	21.340.000
Valore della produzione	108.883.000	94.009.000	92.630.000



### Aeroporto di Verona

- **Passeggeri totali anno 2011 :** 3.342.804
- **Cargo 2011 :** tonnellate 852

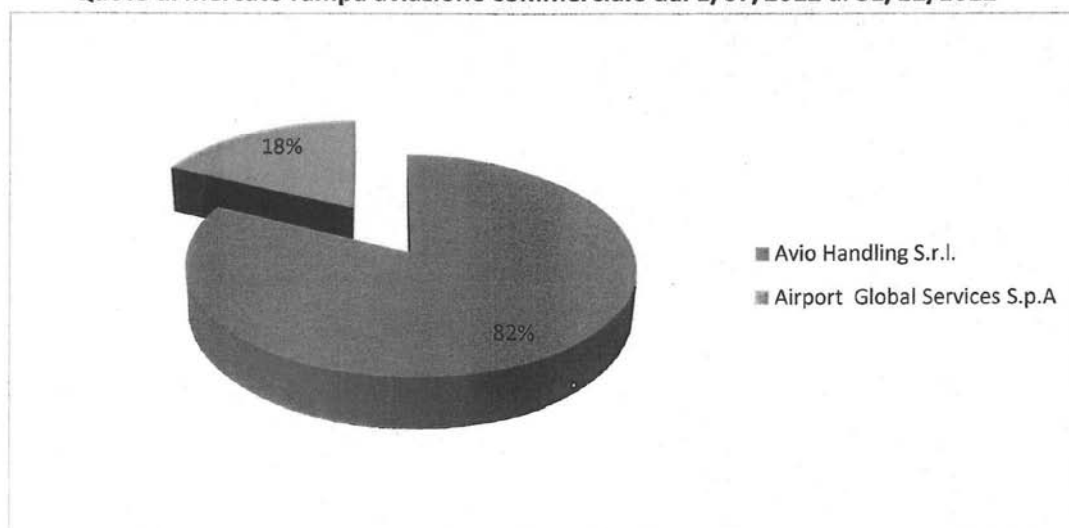


**Prestatori certificati: 18**

**di cui full handlers: 2**

Avio Handling S.r.l. in liquidazione  
 Airport Global Services S.p.A.

**Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/07/2012 al 31/12/2012**



**Sintesi dati di bilancio full handlers aeroporto di Verona**

Airport Global Services S.p.A

Avio Handling S.r.l.

<b>Airport Global Services S.p.A</b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2009</u></b>
Capitale sociale	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Patrimonio netto	1.033.339	1.161.019	1.074.218
Utile/perdita	-127.679	86.800	90.814
Valore della produzione	4.654.082	3.399.833	2.172.692

<b>Avio Handling S.p.A.</b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2009</u></b>
Capitale sociale	3.000.000	5.000.000	5.000.000
Patrimonio netto	899.082	89.887	3.839.218
Utile/perdita	-5.244.751	-3.749.331	-1.169.782
Valore della produzione	13.353.950	14.371.159	8.277.035



