

*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Dipartimento per i Trasporti, La Navigazione, Gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo
Divisione 4

MIT -Tredicesima relazione

OGGETTO: Relazione da obbligo di legge ai sensi dell'articolo 50, comma 1, della Legge 23 luglio 2009, n. 99, inerente all'andamento del processo di liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti civili – 2° semestre 2015.

La presente relazione è stata predisposta ai sensi dell'art. 50, comma 4, 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.

Il predetto articolo 50 dispone che il Ministro, ogni sei mesi, presenti alle Camere una relazione 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.

MIT -Tredicesima relazione

Le informazioni relative agli ambiti sopraindicati sono state fornite dall'ENAC in qualità di unica autorità tecnica di regolazione nel settore dell'aviazione civile nelle comunicazioni del 3 maggio, inerente alla relazione semestrale relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti prevista dall'art. 17, comma 3, del d.lgs. 18/99, di attuazione della direttiva 96/67/CEE, e del 5 ottobre del 2016, inerente all'oggetto, allegate in copia, costituenti parte integrante della presente relazione.

L'ENAC, come già riportato nelle precedenti relazioni, conferma che in Italia il settore dell'“*handling aeroportuale continua a garantire la più ampia concorrenza ininterrottamente da 16 anni, nonostante le complesse vicende che lo caratterizzano*”.

A sostegno della più ampia concorrenza avvenuta nel nostro Paese, l'ENAC richiama un parametro numerico riferito ai certificati di prestatori di servizi rilasciati al 31.12.2015, pari a 184. Inoltre, ponendo a confronto i medesimi dati indicati nella precedente relazione semestrale 2015, si registra un lieve aumento del numero dei certificati rilasciati.

Si aggiunge, poi, che dall'analisi fatta dall'ENAC in materia di “*Quote di mercato rampa full handlers*” sugli aeroporti liberalizzati ex d. lgs. 18/99, risulterebbe la presenza sui medesimi aeroporti di numerosi operatori, sia full handlers che non.

Tuttavia, lo stesso ENAC, come già riportato nelle precedenti relazioni, conferma le problematiche che interessano l'“*handling aeroportuale*”, principalmente collegate al tipo di mercato che utilizza la leva, al ribasso, del costo/tariffa per aumentare la clientela. Emblematico a tale proposito è il comportamento della “clientela” che, alla ricerca dell'offerta economicamente più vantaggiosa, si sposta, anche rapidamente, da un'azienda di *handling* all'altra.

Questo fenomeno evidenziato dall'ENAC come caratterizzante il mercato dell' *handling* aeroportuale italiano ha come effetto immediato, a causa dell'elevata mobilità del settore e di offerte spinte al ribasso, un corrispondente maggiore ricorso agli ammortizzatori sociali da parte delle stesse aziende che forniscono i medesimi servizi.

Per quanto concerne quest'ultimo profilo sociale ed occupazionale, è indubbio che il settore mostra particolari criticità in un contesto nazionale che mostra segnali di ripresa con un aumento del traffico passeggeri, nel 2015, del 4,5% (fonte ENAC).

Il ribasso delle tariffe, tra l'altro, influenza negativamente, come anche rimarcato dall'ENAC, la qualità del servizio offerto.

E' da evidenziare, poi, che la revisione normativa di settore, a livello europeo, nell'anno 2015, non ha mostrato progressi anche a causa di posizioni molto differenziate tra i diversi Paesi.

E' da notare, tuttavia, come il contributo complessivo del sistema aeroportuale all'economia italiana risulti rilevante. A titolo di esempio, si sottolinea che il contributo di settore è stimato pari al 3,6% del PIL nazionale (per l'Europa si stima pari al 4,1%), includendo l'impatto economico diretto, quello indiretto, quello indotto ed il cosiddetto impatto catalitico, che fa riferimento al complesso di benefici economici connessi alla presenza su un territorio di scali aeroportuali efficienti, compresi gli effetti sul turismo e sul terziario.

In tale contesto, in cui sotto il profilo meramente commerciale il comparto aeroportuale ed il relativo indotto sembrerebbero essere tutt'altro che in crisi, l'indagine svolta dall'ENAC mostra, invece, uno "*stato di salute economico-finanziaria delle aziende caratterizzato da forte indebitamento a breve e difficoltà nel generare utili e progressiva erosione del capitale sociale*".

Alcune delle maggiori società sono strutturate mediante una capogruppo che controlla diverse società attive nel settore dell' *handling* e ciò fa sì che le imprese che ne fanno parte, pur essendo formalmente autonome e separate l'una dall'altra, sono, tuttavia, sottoposte al controllo e alla direzione di un'unica società capogruppo secondo un disegno unitario.

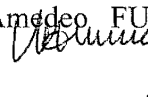
Se tale modello di organizzazione societaria è ampiamente utilizzato in diversi settori economici e potrebbe, tra l'altro, offrire maggiore solidità aziendale, tuttavia si assiste ad una fragilità delle società dei servizi *handling* che si manifesta con la difficoltà a generare utili e con una progressiva erosione del capitale sociale, situazione che ha riflessi negativi sulla qualità dei servizi offerti e sulle problematiche sociali.

In conclusione, in relazione alla complessità del mercato del trasporto aereo, il settore dell'*handling* aeroportuale rappresenta un segmento complementare e rilevante e sarebbe auspicabile che si adottino soluzioni in grado di consentirne un rilancio industriale sia per migliorare la qualità dei servizi offerti che per superare le ricorrenti crisi occupazionali.

IL DIRETTORE GENERALE
(dott. Renato POLETTI)



IL CAPO DEL DIPARTIMENTO
(dott. ing. Amedeo FUMERO)



ENAC-DG-05/10/2016-0102242-P
M. INF. TRAER. REGISTRO UFFICIALE 1.0004398.06-10-2016
Documento sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs. 82/2003 art. 21



Il Direttore Generale

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo
Divisione 4^a
dg.ta@pec.mit.gov.it

Oggetto: Legge 23 luglio 2009, n. 99 art. 50 – Relazione 2° semestre 2015.

Con riferimento all'art. 50 della L. n. 99/09 relativo alla verifica della liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti civili si forniscono gli elementi relativi al 2° semestre 2015.

a) Mercato dei servizi aeroportuali a terra

La situazione di criticità delle aziende del comparto è legata prevalentemente a una concorrenza basata sul sistematico ribasso delle tariffe, utilizzato come leva principale con la quale attrarre nuovi clienti.

Le repentine fluttuazioni al ribasso delle tariffe provocano lo spostamento della clientela da una società di *handling* all'altra, con tempi e modalità che si ripercuotono negativamente sulla filiera operativa e sui livelli di qualità dei servizi resi ai passeggeri.

Sistematico è il ricorso agli ammortizzatori sociali da parte delle aziende di *handling* per far fronte agli improvvisi cali della domanda.

Queste pratiche di concorrenza al ribasso si ripercuotono negativamente sullo stato di salute economico-finanziaria delle aziende, caratterizzata da forte indebitamento a breve, difficoltà nel generare utili e progressiva erosione del capitale sociale.

Per tale motivo lo scrivente ha ritenuto opportuno effettuare un monitoraggio economico - finanziario dei maggiori gruppi italiani del settore: *Aviapartner S.p.A.*, *Aviation Services S.p.A.* e *Italhandling S.p.A.* L'analisi è stata basata sui dati di bilancio disponibili nel secondo semestre 2015, quelli appena approvati relativi all'esercizio 2014. Di seguito si rappresenta in sintesi quanto emerso dal monitoraggio.

1. il gruppo **Aviapartner** è soggetto al controllo e coordinamento della società capogruppo *Aviapartner Holding n.v.*, con sede in Lussemburgo. Del gruppo fanno parte:

- *Aviapartner S.p.A.*;
- *Aviapartner Handling S.p.A.*;
- *Aviapartner Sicily S.r.l.*;
- *Aviapartner Palermo S.r.l.*.

Aviapartner attraverso le sue controllate opera in 11 aeroporti italiani: Torino, Venezia, Bologna, Lamezia Terme, Reggio Calabria, Fiumicino, Ciampino, Malpensa, Linate, Catania e Palermo.

Sugli scali nazionali nel 2014 il Gruppo impiegava 1071 unità. Gli addetti, nel 2015, sono saliti a 1260 a seguito dell'acquisizione di parte del compendio aziendale del fallimento di *Groundcare*.

L'esercizio finanziario 2014 ha fatto registrare un graduale miglioramento della situazione economico-finanziaria rispetto al 2013, con un incremento del fatturato.

2. **Aviation Services** S.p.A. ha come socio unico una società anonima lussemburghese, *Nasten Finance SA*. Opera sugli scali di Fiumicino, Ciampino, Bologna, Napoli e Catania.

Il bilancio 2014 evidenzia un risultato positivo di € 76.433,43, con un'inversione di tendenza rispetto all'esercizio 2013, chiuso con una perdita di € 1.094.134. Il risultato positivo registrato nel 2014 è correlato principalmente ai maggiori ricavi e al maggior volume di affari registrato a Fiumicino.

Il numero medio dei dipendenti nel 2014 ammontava a 787 unità. Nel 2015 il personale è aumentato a complessive 1201 unità a seguito dell'acquisizione del compendio aziendale derivante dal fallimento di *Groundcare* (Fiumicino e Ciampino).

3. Il gruppo **Italhandling** è composto dalla capogruppo (*Italhandling srl*) e dalle seguenti società controllate e collegate:

- ALISUD S.p.A. (controllata);
- GH Napoli S.p.A. (controllata con socio unico);
- GH Italia S.r.l. (controllata con socio unico);
- Dusila S.r.l. (controllata con socio unico);
- Algese 2 S.c.a.r.l. (controllata);
- Azzurra *Ground Handling services* ltd-sede Heathrow- (controllata);
- Marconi *Handling* S.r.l. (controllata);
- GH Venezia S.p.A. (controllata);
- GH Aircraft Cleaning Services S.r.l. (controllata);
- GH Catania S.r.l. (controllata);
- GH Puglia S.r.l. (controllata);
- GH Palermo S.p.A. (controllata);
- GH Sicilia S.r.l. (controllata);
- GH Verona S.r.l. (collegata);
- GH Cagliari S.r.l. (collegata);
- Consorzio GH (nel 2015 ha terminato l'attività).

Nel gruppo rientra anche la società collegata *Logos Finance S.r.l.* che non opera nel settore *handling* e che ha per oggetto la prestazione di servizi di consulenza direzionale, organizzativa, gestionale e di analisi finanziaria per la ristrutturazione di aziende e gruppi aziendali.

Italhandling attraverso le sue controllate opera in 12 aeroporti: Napoli, Bologna, Verona, Cagliari, Catania, Palermo, Bari, Brindisi, Ciampino, Venezia, Comiso, Fiumicino.

Dal bilancio 2014 si evince che il Gruppo presentava una forte erosione del patrimonio aziendale, con conseguente potenziale pregiudizio per i creditori.

Le società del Gruppo che operano sugli scali nazionali nel mercato dell'handling impiegano un numero medio di 2.482 unità di personale

4. **SAGAT Handling** S.p.A. opera nello scalo di Torino. Dal bilancio 2014 risulta che ha riportato una perdita di € 104.291 e che impiegava 135 unità di personale.

5. **Sogaerdyn** S.p.A., che opera sull'aeroporto di Cagliari, ha dovuto affrontare una difficile situazione economico-finanziaria dovuta, in parte, alla contrazione dell'attività del vettore Meridiana, suo principale cliente.

Nonostante le difficoltà la società ha chiuso l'esercizio finanziario 2014 con un utile di € 80.754. La società nel 2014 impiegava 136 unità di personale.

Per maggiori dettagli inerenti il monitoraggio condotto da questo Ente si rinvia all'allegato già trasmesso con relazione di cui all'art. 17 del d.lgs. 18/99, nota prot. 45780 del 3.5.2016.

Inoltre, si registra un nuovo operatore nel mercato, **WFS Ground Italy S.r.l.**, società neocostituita e controllata al 100% dal gruppo internazionale WFS, operativo in 145 aeroporti nel settore dei servizi aeroportuali.

WFS Ground Italy S.r.l. ha iniziato a operare nel secondo semestre 2015 negli aeroporti di Fiumicino, Malpensa, Linate, Catania e Venezia a seguito dell'affitto del compendio aziendale ATA Italia S.r.l..

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

L'attività rientra nelle competenze esercitate dall'AGCM, che ha già relazionato il 31 marzo 2016, nella sezione *"Attività di tutela del consumatore"* della *"Relazione Annuale"*.

A fini di referto, si riporta integralmente il contenuto della Relazione per la parte che qui interessa.

"Nel corso del 2015 l'AGCM ha proseguito il suo intervento nel settore del trasporto aereo con riferimento a due principali pratiche commerciali, già oggetto di precedenti interventi, quali la no show rule e la credit card surcharge.

Quanto alla pratica relativa alla no-show rule, consistente nell'annullamento unilaterale da parte del vettore della tratta successiva nel caso di acquisto di biglietti A/R o a destinazione multipla non fruiti nella tratta di andata, l'Autorità è intervenuta con un procedimento di reiterata inottemperanza di Alitalia all'inibitoria disposta dall'Autorità in un precedente provvedimento e nei confronti della condotta assunta da Air France nella promozione e vendita dei biglietti suddetti sul proprio sito web e tramite agenzie.

In tali casi, i profili di scorrettezza accertati dall'Autorità erano legati, principalmente, all'assenza di un'adeguata informazione fornita ai passeggeri in ordine alle modalità applicative della regola tariffaria in questione, nonché alla mancata previsione di una

procedura di contemperamento della regola tariffaria che consentisse ai passeggeri di informare in tempo utile il vettore dell'intenzione di fruire del servizio di trasporto successivo e, quindi, di utilizzare il relativo biglietto, pur non avendo fruito di quello dell'andata.

Con riferimento alla pratica della credit card surcharge, consistente nel fornire, all'inizio del processo di prenotazione e acquisto online di un volo aereo, la prima indicazione dei prezzi dei biglietti scorporando taluni elementi di costo automaticamente addebitati ai consumatori nel corso o alla fine della procedura medesima, anche nel corso del 2015 è proseguita l'azione nei confronti di tale pratica, facendo seguito ai numerosi procedimenti conclusi negli anni precedenti nei confronti dei principali operatori del settore del trasporto aereo.

In particolare, l'Autorità ha accertato la scorrettezza della pratica commerciale posta in essere dalla compagnia aerea olandese low cost Transavia Airlines CV, la quale rappresentava, all'inizio del processo di prenotazione e acquisto online attivo sul sito internet in lingua italiana: <http://www.transavia.com/hv/it-IT/home>, il prezzo dei biglietti aerei scorporando le voci Costo di prenotazione, pari a 5 euro e Metodo di pagamento, anch'esso pari a 5 euro, per ognuna delle diverse carte di credito/debito previste e indipendentemente dalla tratta e dal numero di passeggeri selezionati che venivano successivamente ed automaticamente addebitate ai consumatori nel corso del processo di prenotazione e acquisto online.

L'Autorità, nell'irrogare al professionista una sanzione amministrativa pari a 130.000 euro, ha tenuto conto, tra l'altro, delle misure adottate dalla compagnia aerea nel corso del procedimento per rimuovere i profili di scorrettezza accertati".

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

Il Piano Nazionale degli Aeroporti - operativo dal 2 gennaio 2016, a seguito di D.P.R. n. 201 del 17 settembre 2015 pubblicato sulla GU n. 294 del 18 dicembre 2015 - individua gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, tenuto conto delle dimensioni e della tipologia di traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN.

L'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, si pone, inoltre, in linea con la programmazione nazionale del settore nonché con la razionalizzazione delle infrastrutture aeroportuali e dei relativi servizi.

Il Piano individua dieci bacini di traffico omogenei, secondo criteri di carattere trasportistico e territoriale. All'interno di questi, identifica 38 aeroporti di interesse nazionale, scelti sulla base di criteri riconducibili al ruolo strategico, all'ubicazione territoriale, alle dimensioni e tipologia di traffico e all'inserimento delle previsioni dei progetti europei della rete Trans-europea dei trasporti.

Tra gli aeroporti di interesse nazionale, viene poi riconosciuta una particolare rilevanza strategica a 12 di essi, tra i quali sono stati individuati tre gate internazionali: Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia.

I 12 aeroporti di particolare rilevanza strategica sono stati individuati dando priorità:

- agli aeroporti inseriti nella rete centrale Transeuropea e tra questi, innanzitutto ai *gate* intercontinentali;
- agli aeroporti inseriti nella rete globale Transeuropea con maggiori dati di traffico.

Nei dieci bacini di traffico nazionali individuati, vengono indicati gli aeroporti di interesse nazionale: Nord Ovest (Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo); Nord Est (Venezia, Verona, Treviso, Trieste); Centro Nord (Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona); Centro Italia (Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara); Campania (Napoli, Salerno), Mediterraneo / Adriatico (Bari, Brindisi, Taranto); Calabria (Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone); Sicilia orientale (Catania, Comiso); Sicilia occidentale (Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa); Sardegna (Cagliari, Olbia, Alghero).

Per ognuno dei dieci bacini, vengono indicati gli aeroporti che rivestono particolare rilevanza strategica: Milano Malpensa e Torino; Venezia; Bologna, Firenze/Pisa; Roma Fiumicino; Napoli; Bari; Lamezia Terme; Catania; Palermo; Cagliari.

Tra questi aeroporti, tre vengono individuati come aeroporti che rivestono il ruolo di *gate* intercontinentali: Roma Fiumicino, quale "primario *hub* internazionale", Milano Malpensa e Venezia.

Infine per ulteriori approfondimenti si rimanda al terzo *Rapporto annuale al Parlamento* presentato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti il 14 giugno 2016 nel quale vengono trattati diffusamente i temi sopra richiamati.

d) le misure e i correttivi concreti adottati per un'effettiva liberalizzazione nel settore

Tra i correttivi adottati per un'effettiva liberalizzazione, volta a garantire un'operatività efficiente e sicura è doveroso ricordare che con disposizione dello scrivente, n. 27 del 13 ottobre 2014, sull'aeroporto di **Fiumicino** è stata disposta la limitazione all'accesso dei servizi di assistenza a terra a 3 prestatori di servizi e 2 autoproduttori, per le attività che si svolgono nella zona *airside*.

Le operazioni di gara per la selezione dei prestatori di servizi di assistenza a terra nello scalo di **Fiumicino** – avviate con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 24 aprile 2015) – si sono concluse con la seduta pubblica del 16 dicembre 2015, nella quale la commissione di gara ha reso noti i punteggi conseguiti dai partecipanti e ha dichiarato l'aggiudicazione provvisoria.

Successivamente, lo scrivente il 23 dicembre 2015 ha aggiudicato la gara in via definitiva alle seguenti Società:

- Aviation Service S.p.A.
- Aviapartner Handling S.p.A.
- Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A..

Concluse le operazioni di verifica dei requisiti, la limitazione è stata fissata con decorrenza 18 maggio 2016.

e) gli ulteriori eventuali provvedimenti volti a garantire un'effettiva concorrenzialità del mercato

Il nostro Paese continua a garantire la più ampia concorrenza nel settore *handling*, ininterrottamente da 16 anni, nonostante le complesse vicende che lo caratterizzano.

Lo prova il fatto che al 31 dicembre 2015 risultavano in vigore 184 certificati di prestatore di servizi di assistenza a terra. I dati sono consultabili sul sito istituzionale ENAC al seguente indirizzo:

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Assistenza_a_terra_%28Handling%29/Prestatori_certificati/index.html

Si resta a disposizione per eventuali ulteriori approfondimenti, ove ritenuti necessari.

Cordiali saluti,

Dott. Alessio QUARANTA
(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

EGA/PM

ENAC-DG-03/05/2016-0045780-P



Il Direttore Generale

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
Divisione 4^a

Pec: dip.trasporti@pec.mit.gov.it

Oggetto: D. Lgs. n.18/99, art. 17 c. 3 - Attuazione della Direttiva 96/67/CE, relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità. Seconda relazione semestrale 2015.

In adempimento alle previsioni di cui all'art. 17, co. 3, del d.lgs. 18/99, si forniscono di seguito gli aggiornamenti relativi all'attività svolta e ai provvedimenti adottati in attuazione del decreto citato.

A. Limitazioni ex artt. 4 e 5 d. lgs. n.18/99

Le operazioni di gara per la selezione dei prestatori di servizi di assistenza a terra nello scalo di **Fiumicino** – avviate con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 24 aprile 2015) – si sono concluse con la seduta pubblica del 16 dicembre 2015, nella quale la commissione di gara ha reso noti i punteggi conseguiti dai partecipanti e ha dichiarato l'aggiudicazione provvisoria.

Successivamente lo scrivente il 23 dicembre 2015 ha aggiudicato la gara in via definitiva alle seguenti Società:

- Aviation Service S.p.A.
- Aviapartner Handling S.p.A.
- Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A.

Concluse le operazioni di verifica dei requisiti, la limitazione è stata fissata con decorrenza 18 maggio 2016.

Con riferimento all'aeroporto di **Olbia**, come anticipato nella relazione del primo semestre 2015, al termine del 2014 era stata disposta l'attivazione di un monitoraggio sull'operatività del periodo 1 gennaio-31 dicembre 2015, per valutare l'effettivo superamento della soglia prevista dall'art. 6 del d.lgs. 18/99, che impone la liberalizzazione del mercato dei servizi di assistenza a terra.

La Società di gestione di Olbia, la GEASAR S.p.A., nel secondo semestre 2015, ha quindi trasmesso l'esito di una verifica funzionale operativa, che ha confermato la concentrazione del traffico sui quattro mesi di picco estivo (giugno/settembre) - pari al 70% nel 2014 e al

72% nel medesimo periodo del 2015 - evidenziando una punta massima nel mese di agosto, quando il numero dei passeggeri (522.014) ha superato quello dell'aeroporto di Cagliari (499.922).

Nel documento la società ha evidenziato che le peculiarità delle infrastrutture e del traffico hanno un rilevante impatto sulla gestione dell'aviazione generale e di quella commerciale. Per l'aviazione generale l'incidenza è tale da non consentire l'apertura di quel mercato ad altri operatori, poiché ciò determinerebbe la saturazione nelle aree di sosta e in quelle di deposito di veicoli e mezzi, con un conseguente impatto sugli standard di *safety* e di qualità dei servizi, oltre a risultare incompatibile con le attuali disponibilità di capacità e spazi.

Per quanto riguarda l'aviazione commerciale lo studio del gestore ha evidenziato che l'apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra - con il contestuale aumento della presenza di una pluralità di prestatori di servizi di assistenza a terra oltre al gestore - potrebbe causare criticità per la sicurezza, la capacità e lo spazio disponibili.

Per tali considerazioni GEASAR ritiene indispensabile limitare il mercato a un numero circoscritto di prestatori per garantire adeguati livelli di *safety*, qualità e capacità.

In particolare, ai sensi degli artt. 4 e 5 del d.lgs.18/99, il gestore ha chiesto di limitare l'accesso a:

- n. 2 prestatori per l'aviazione commerciale (di cui uno non partecipato dal gestore aeroportuale);
- n. 1 prestatore per l'aviazione generale;
- n. 2 utenti in autoproduzione,

per le seguenti categorie, di cui all'Allegato A del citato decreto:

- 3. assistenza bagagli;
- 4. 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;
- 5. assistenza operazioni in pista.

Sulla base di quanto sopra sono state attivate le procedure di verifica da parte delle strutture interne ed è stato, inoltre, richiesto il parere del Comitato utenti.

B. Monitoraggio

La situazione di criticità delle aziende del comparto è legata prevalentemente a una concorrenza basata sul sistematico ribasso delle tariffe, utilizzato come leva principale con la quale attrarre nuovi clienti.

Le repentine fluttuazioni al ribasso delle tariffe provocano lo spostamento della clientela da una società di *handling* all'altra, con tempi e modalità che si ripercuotono negativamente sulla filiera operativa e sui livelli di qualità dei servizi resi ai passeggeri.

Sistematico è il ricorso agli ammortizzatori sociali da parte delle aziende di *handling* per far fronte agli improvvisi cali della domanda.

Queste pratiche di concorrenza al ribasso si ripercuotono negativamente sullo stato di salute economico-finanziaria delle aziende, caratterizzata da forte indebitamento a breve, difficoltà nel generare utili e progressiva erosione del capitale sociale.

Per quanto sopra lo scrivente ha ritenuto opportuno effettuare un monitoraggio economico-finanziario (Allegato 1) dei maggiori gruppi italiani del settore: *Aviapartner* S.p.A., *Aviation Services* S.p.A. e *Italhandling* S.p.A. L'analisi è stata basata sui più recenti dati di bilancio disponibili nel secondo semestre 2015, quelli appena approvati relativi all'esercizio 2014.

Di seguito si rappresenta in sintesi quanto emerso dal monitoraggio.

1. il gruppo **Aviapartner** è soggetto al controllo e coordinamento della società capogruppo *Aviapartner Holding n.v.*, con sede in Lussemburgo. Del gruppo fanno parte:

- *Aviapartner* S.p.A.;
- *Aviapartner Handling* S.p.A.;
- *Aviapartner Sicily* S.r.l.;
- *Aviapartner Palermo* S.r.l.,

Aviapartner attraverso le sue controllate opera in 11 aeroporti italiani: Torino, Venezia, Bologna, Lamezia Terme, Reggio Calabria, Fiumicino, Ciampino, Malpensa, Linate, Catania e Palermo.

Sugli scali nazionali nel 2014 il Gruppo impiegava 1071 unità. A seguito dell'acquisizione di parte del compendio aziendale del fallimento di *Groundcare* gli addetti, nel 2015, sono saliti a 1260.

L'esercizio finanziario 2014 ha fatto registrare un graduale miglioramento della situazione economico-finanziaria rispetto al 2013, con un incremento del fatturato.

2. **Aviation Services** S.p.A. ha come socio unico una società anonima lussemburghese, *Nasten Finance SA*. Opera sugli scali di Fiumicino, Ciampino, Bologna, Napoli e Catania.

Il bilancio 2014 evidenzia un risultato positivo di € 76.433,43, con un'inversione di tendenza rispetto all'esercizio 2013, chiuso con una perdita di € 1.094.134. Il risultato positivo registrato nel 2014 è correlato principalmente ai maggiori ricavi e al maggior volume di affari registrato a Fiumicino.

Il numero medio dei dipendenti nel 2014 ammontava a 787 unità. Nel 2015 il personale è aumentato a complessive 1201 unità a seguito dell'acquisizione del compendio aziendale derivante dal fallimento di *Groundcare* (Fiumicino e Ciampino).

3. Il gruppo **Italhandling** è composto dalla capogruppo (*Italhandling srl*) e dalle seguenti società controllate e collegate:

- ALISUD S.p.A. (controllata);
- GH Napoli S.p.A. (controllata con socio unico);
- GH Italia S.r.l. (controllata con socio unico);
- Dusila S.r.l. (controllata con socio unico);
- Algeze 2 S.c.a.r.l. (controllata);
- Azzurra Ground Handling services ltd-sede Heathrow- (controllata);

- Marconi *Handling* S.r.l. (controllata);
- GH Venezia S.p.A (controllata);
- GH Aircraft Cleaning Services S.r.l. (controllata);
- GH Catania S.r.l. (controllata);
- GH Puglia S.r.l. (controllata);
- GH Palermo S.p.A. (controllata);
- GH Sicilia S.r.l (controllata);
- GH Verona S.r.l.(collegata);
- GH Cagliari S.r.l.(collegata);
- Consorzio GH (nel 2015 ha terminato l'attività).

Nel gruppo rientra anche la società collegata Logos Finance S.r.l. che non opera nel settore handling e che ha per oggetto la prestazione di servizi di consulenza direzionale, organizzativa, gestionale e di analisi finanziaria per la ristrutturazione di aziende e gruppi aziendali.

Italhandling attraverso le sue controllate opera in 12 aeroporti: Napoli, Bologna, Verona, Cagliari, Catania, Palermo, Bari, Brindisi, Ciampino, Venezia, Comiso, Fiumicino.

Dal bilancio 2014 si evince che il Gruppo presentava una forte erosione del patrimonio aziendale, con conseguente potenziale pregiudizio per i creditori.

Le società del Gruppo che operano sugli scali nazionali nel mercato dell'handling impiegano un numero medio di 2.482 unità di personale.

4. **SAGAT Handling** S.p.A. opera nello scalo di Torino. Dal bilancio 2014 risulta che ha riportato una perdita di € 104.291 e che impiegava 135 unità di personale.
5. **Sogaerdyn** S.p.A., che opera sull'aeroporto di Cagliari, ha dovuto affrontare una difficile situazione economico-finanziaria dovuta, in parte, alla contrazione dell'attività del vettore Meridiana, suo principale cliente.

Nonostante le difficoltà la società ha chiuso l'esercizio finanziario 2014 con un utile di € 80.754. La società nel 2014 impiegava 136 unità di personale.

Si registra un nuovo operatore nel mercato, *WFS Ground Italy S.r.l.*, società neocostituita e controllata al 100% dal gruppo internazionale WFS, operativo in 145 aeroporti nel settore dei servizi aeroportuali.

WFS Ground Italy S.r.l. ha iniziato a operare nel secondo semestre 2015 negli aeroporti di Fiumicino, Malpensa, Linate, Catania e Venezia a seguito dell'affitto del compendio aziendale ATA Italia S.r.l.
