

*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 – quattordicesima relazione

OGGETTO: Relazione da obbligo di legge ai sensi dell'articolo 50, comma 1, della Legge 23 luglio 2009, n.99, inerente l'andamento del processo di liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti civili – 1^{mo} semestre 2016.

Come noto, in ossequio all'articolo 50, comma 4, della legge 23 luglio 2009, n. 99 (Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia), si rende necessario predisporre, con cadenza semestrale, la relazione 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.

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 28 dicembre 2016 e del 6 marzo 2017, allegate in copia, costituenti parte integrante della presente relazione.

Come evidenziato dall'ENAC nel suo contributo, è necessario porre l'attenzione sulla dicotomia esistente tra la crescita del settore del trasporto aereo, cresciuto in Italia del 4,5% nel 2015, e l'andamento delle società che operano come full handler nei servizi di assistenza a terra (handling) le quali mostrano risultati non altrettanto soddisfacenti in termini di redditività.

Tale dicotomia, come sottolineato dall'ENAC, potrebbe essere dovuta al fatto che il processo di liberalizzazione dell'handling aeroportuale, avvenuto a seguito della Direttiva dell'Unione Europea n.96/67, ha causato una forte concorrenza basata essenzialmente sul ribasso dei prezzi, con tariffe dei servizi resi ai clienti che non sempre consentono un'adeguata remunerazione del capitale investito, o, quantomeno il raggiungimento del "break even point".

L'analisi svolta dall'Ente sul mercato dei servizi di assistenza a terra attraverso le due relazioni inviate ed i relativi allegati è molto dettagliata nel rappresentare l'andamento economico-finanziario dei principali gruppi operanti in Italia ed indica per ogni aeroporto liberalizzato sia le quote di mercato dei full handler che il numero degli operatori certificati, evidenziando anche i principali ostacoli per una maggiore liberalizzazione del suddetto mercato e le relative misure e correttivi concreti adottati per un' effettiva liberalizzazione del mercato.

Il monitoraggio dell'ENAC ha posto in evidenza che i principali *full handler* hanno chiuso l'esercizio finanziario 2015 con bilanci in perdita. Per molti handler è stato necessario ricorrere alla cassa integrazione o a contratti di solidarietà per il personale dipendente e, più in generale, a una riorganizzazione delle attività nei singoli aeroporti.

Le perdite e il calo di fatturato registrati dalle Società di handling sono solo in alcuni casi direttamente riconducibili al calo dei volumi di traffico commerciale, a seguito di scelte di riposizionamento dei vettori o del mancato rinnovo di accordi commerciali tra società di gestione e vettori aerei.

Sebbene molti aeroporti italiani interessati dall'analisi in oggetto abbiano raggiunto nel 2015 risultati incrementali di traffico, solo poche società di *handling* ne hanno ricevuto effetti positivi che si sono tradotti in incrementi di ricavi e nel

raggiungimento dell'utile d'esercizio (p.e. *Aviation Services* Spa ha realizzato un utile di circa 270mila euro e *Sagat Handling* SpA di 228mila euro).

Le problematiche di carattere occupazionale riguardanti le attività di handling aeroportuale potrebbero avere delle ricadute in termini di servizi resi agli utenti ed indirettamente non favorire un'espansione della domanda turistica che rappresenta, invece, uno dei principali settori dell'economia italiana. La domanda turistica continua a crescere su scala mondiale con numeri da record (1 miliardo e 184 milioni di arrivi internazionali nel 2015, dato dell'Organizzazione Mondiale del Turismo, con un incremento del 4,6%, pari a 52 milioni in più rispetto all'anno precedente) con l'Italia che ha avuto 50.7 milioni di arrivi internazionali, sempre nel 2015, con un aumento del 4,4% rispetto all'anno precedente. Ciò pone nuove sfide sui servizi offerti, sulle tecnologie e sulla sicurezza dei passeggeri (cfr. allegato al DEF 2016-Deliberazione del Consiglio dei Ministri Aprile 2016).

Il settore dell'aviazione civile nazionale rappresenta, quindi, un motore importante per la crescita economica, l'occupazione, il commercio e la mobilità, contribuendo anche ai risultati complessivi dell'economia dell'Unione Europea. In tal senso, è la stessa Commissione europea che, nella comunicazione COM 598 del 7.12.2015, concernente la strategia per l'aviazione in Europa, richiama l'importanza del settore dell'aviazione civile europea sotto il profilo della crescita economica ed occupazionale e gli effetti della liberalizzazione del mercato interno dei servizi aerei, evidenziando, altresì, le nuove sfide che le parti del settore pubblico e privato dovranno affrontare in un mondo globale in rapida evoluzione.

Conclusivamente, il settore dell'aviazione civile commerciale nazionale, essendo strettamente legato alla sostenibilità e alla qualità del servizio complementare dell'handling, ha la necessità, per un adeguato sviluppo, di una strategia a livello europeo al fine di garantire un modello di crescita armonizzato.

IL DIRETTORE GENERALE
(dott. Renato POLETTI)



PAGINA BIANCA



MONITORAGGIO
SOCIETÀ DI HANDLING

DICEMBRE 2016

Indice

NOTA INTRODUTTIVA	3
Principali handler sul mercato italiano	5
1. Gruppo Aviapartner	5
1.1. INTRODUZIONE	5
1.2. AVIAPARTNER S.P.A.	5
1.2.1. SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA	5
1.3. AVIAPARTNER HANDLING S.P.A.	7
1.3.1. SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA	7
1.4. AVIAPARTNER SICILY SRL	8
1.4.1. SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA	8
1.5. AVIAPARTNER PALERMO SRL	9
1.5.1. SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA	9
2. Aviation Services S.p.A.	11
2.1. INTRODUZIONE	11
2.1.1. SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA	12
3. Gruppo Italhandling	14
3.1. INTRODUZIONE	14
3.1.1. BILANCIO CONSOLIDATO	15
3.1.2. SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLE SOCIETA' DEL GRUPPO	17
Società di gestione che hanno effettuato la separazione giuridica	24
4. Sagat Handling S.p.A.	24
4.1. INTRODUZIONE	24
4.1.1. SITUAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA	24
5. Sogaerdyn S.p.A.	25
5.1. INTRODUZIONE	25
5.1.1. SITUAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA	25

INTRODUZIONE

A fronte di una crescita del mercato del trasporto in Italia del 4,5% nel 2015 con oltre 156 milioni di passeggeri, i full handler non hanno registrato una crescita corrispondente dei loro risultati di esercizio nello stesso periodo¹.

Come già evidenziato in passato, il processo di liberalizzazione del mercato dell'handling aeroportuale ha causato una forte concorrenza al ribasso, con dinamiche tariffarie non sempre in grado di garantire il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario e una gestione aziendale in pareggio.

Le principali società certificate quali *full handler* in Italia oggetto della presente relazione, hanno chiuso il 2015 con bilanci in perdita. Per molte di esse, a fronte di una riduzione del fatturato e nell'ottica di contenere i costi di gestione, è stato necessario ricorrere agli ammortizzatori sociali (cassa integrazione o contratti di solidarietà) e più in generale a una riorganizzazione delle attività fornite nei singoli aeroporti.

Le perdite o le flessioni del fatturato registrate dalle società di handling sono solo in alcuni casi direttamente riconducibili al calo dei volumi di traffico commerciale generato nell'aeroporto in cui essi operano, a causa di scelte di riposizionamento dei vettori o di mancati rinnovi di accordi commerciali tra società di gestione e vettori aerei.

Nello specifico, alle perdite di alcune società ha contribuito il calo del traffico negli aeroporti di Milano Malpensa (-1,2%), Verona (-6,7%), Lamezia Terme (-3,4%), Reggio Calabria (-6,8%) e Catania (-2,6%).

Tuttavia, nonostante molti aeroporti italiani interessati dall'analisi in oggetto abbiano raggiunto nel 2015 risultati incrementali di traffico, solo per poche società tali effetti positivi si sono poi tradotti in incrementi di ricavi e raggiungimento dell'utile d'esercizio (p.e. Aviation Services S.p.A. ha realizzato un utile di circa 270mila euro e Sagat Handling S.p.A. di 228mila euro).

¹ Fonte dati di bilancio Infocamere (novembre 2016).

Il documento che segue analizza nella prima parte l'andamento economico-finanziario dei principali handler italiani appartenenti ai principali gruppi operanti in Italia e all'estero; la seconda parte, invece, si occupa dei full handler nati dalla separazione giuridica delle rispettive società di gestione aeroportuale.

Infine viene riportato un quadro riepilogativo del contesto analizzato che sintetizza, per ciascuna società, il risultato d'esercizio ottenuto nel 2015 e la presenza operativa nei singoli scali italiani. Per questi ultimi viene anche indicata la variazione percentuale del traffico passeggeri 2015 rispetto all'anno precedente.



Principali handler sul mercato italiano

1. Gruppo Aviapartner

1.1. INTRODUZIONE

Il gruppo Aviapartner opera in 37 aeroporti in Belgio, Francia, Germania, Olanda, Spagna ed Italia.

Del gruppo italiano fanno parte le seguenti società:

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

Tutte le società italiane sono interamente controllate da Aviapartner Italia Srl che opera in qualità di sub-holding e non svolge alcuna attività di handling. La società capogruppo è la Aviapartner Holding.

A seguire si riporta un'analisi delle più significative voci di bilancio delle diverse società appartenenti al gruppo.

1.2. AVIAPARTNER S.P.A

La società Aviapartner S.p.A. è presente nel mercato dei servizi di handling degli aeroporti di Torino, Venezia, Bologna, Lamezia e Reggio Calabria (in quest'ultimo opera da novembre 2015).

1.2.1. SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA

Il risultato d'esercizio nel 2015 è stato negativo per 698 mila euro, invertendo nuovamente il trend della società, che dopo due anni consecutivi in perdita aveva raggiunto l'utile nel 2014.

Nonostante la crescita del segmento passeggeri degli scali in cui ha operato nel corso del 2015 (Venezia, Bologna e Torino), Aviapartner S.p.A. ha subito una forte contrazione nel volume di affari a Venezia (-4.276 voli assistiti) a causa della cessazione dei servizi offerti nel corso dell'anno per Easyjet che, invece, era stata determinante per la crescita del 2014.

Inoltre, sul finire dell'anno sono terminate le attività di handling anche per il vettore Lufthansa a Venezia e a Torino. In quest'ultimo aeroporto la compagnia tedesca rappresentava il cliente più importante per Aviapartner S.p.A.

Incrementali sono stati i volumi di servizi registrati a Bologna e Lamezia mentre ancora suscettibili di miglioramento i risultati a Reggio Calabria, dove l'avvio delle attività è avvenuto a fine anno.

AVIAPARTNER S.p.A			
Situazione Economico-finanziaria			
Principali dati di Bilancio	2015	2014	2013
Capitale sociale	6.200.000	6.200.000	6.200.000
Utile/Perdita di esercizio	-698.948	850.505	-356.552
Patrimonio netto	6.235.478	6.934.426	6.083.921
Valore della produzione	18.998.420	19.920.555	15.366.260
Alcune voci del Passivo	2015	2014	2013
Debiti tributari a breve	335.440	494.828	420.630
Debiti vs istit.di previdenza a breve	139.457	455.837	239.674
Debiti verso fornitori a breve	1.456.451	3.147.145	2.342.209
Debiti verso b anche a breve	-	-	-
Debiti diversi a breve ²	1.498.509	1.318.203	670.868
Totale Debiti a breve	3.429.857	5.416.013	3.673.381
Alcune voci dell'Attivo	2015	2014	2013
Crediti verso clienti a breve	1.709.811	2.184.577	2.595.214
Crediti tributari a breve	534.564	452.265	263.449
Crediti diversi a breve ³	8.636.979	10.766.522	8.257.803
Totale Crediti a breve	10.881.354	13.403.364	11.116.466

L'organico medio nel 2015 è di 243 unità.

Nel corso dell'anno Aviapartner S.p.A. ha proceduto alla vendita dello 0,42% del capitale sociale detenuto nella SAGAT S.p.A. alla 2i Aeroporti S.p.A., per un totale di 10.342 azioni. Ha infine concluso un contenzioso con SAGAT, società di gestione dell'aeroporto di Torino, pervenendo a un accordo che prevede il pagamento del saldo degli importi pregressi relativi

² La voce "Debiti diversi a breve" comprende gli acconti, i debiti verso le imprese controllate, i debiti verso le imprese collegate, i debiti verso le imprese controllanti, gli altri debiti, esigibili entro l'esercizio successivo.

³ Nella voce "Crediti diversi a breve" è compresa la voce "Crediti verso controllanti" che nel 2015 ammontano a € 8.443.532.

ai beni di uso comune alla SAGAT e la rinuncia da parte di quest'ultima a circa il 30% delle quote dovute.

1.3. AVIAPARTNER HANDLING S.P.A.

La società opera negli aeroporti di Roma Fiumicino e Ciampino, di Milano Malpensa e Linate. Nel corso del 2015 Aviapartner Handling S.p.A. è risultata una delle tre società vincitrici della gara bandita da Enac per lo svolgimento delle attività limitate a Fiumicino.

Inoltre, sempre nel corso dell'esercizio 2015, ha acquistato per 450mila euro la sala VIP dalla Società Aviation Service S.p.A.

1.3.1. SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA

L'esercizio 2015 si è chiuso per il terzo anno consecutivo in perdita, ma con un risultato incrementale in termini di fatturato (+13%).

AVIAPARTNER HANDLING SpA			
Situazione Economico-finanziaria			
Principali dati di bilancio	2015	2014	2013
Capitale sociale	7.000.000	7.000.000	7.000.000
Utile/Perdita di esercizio	-1.123.917	-1.055.537	-2.255.252
Patrimonio netto	5.669.562	6.793.480	3.791.850
Valore della produzione	39.927.915	35.309.728	31.857.297
Alcune voci del Passivo	2015	2014	2013
Debiti tributari a breve	488.193	719.252	781.310
Debiti vs istit.di previdenza a breve	809.055	596.257	413.657
Debiti verso fornitori a breve	7.570.457	9.256.882	8.338.300
Debiti verso banche a breve	-	-	-
Altri debiti	4.780.081	1.654.433	444.588
Totale Debiti a breve	13.647.786	12.226.824	9.977.855
Alcune voci dell' Attivo	2015	2014	2013
Crediti verso clienti a breve	5.115.834	4.650.743	4.175.376
Crediti tributari a breve	936.275	746.141	737.216
Altri crediti a breve	15.699.648	15.977.770	10.940.725
Totale Crediti a breve	21.751.757	21.374.654	15.853.317

Il volume più significativo dei debiti è rappresentato da quelli verso fornitori, sebbene si siano ridotti passando da 9,4 milioni di euro del 2014 a circa 7,5. Crescono i crediti verso clienti esigibili entro l'anno (circa 5,5

milioni di euro), mentre è di circa 810mila euro la quota dei debiti a breve verso istituti di previdenza e sicurezza sociale.

Uno sguardo alle attività svolte nel corso dell'anno mostra la crescita dei ricavi nello scalo di Fiumicino, non tanto per il numero di voli serviti (che anzi sono diminuiti a causa della perdita del vettore Air Berlin), quanto grazie al contributo delle sale VIP dell'aeroporto e alla crescita dei voli di lungo raggio per i quali si applica mediamente una tariffa di handling più elevata.

Per quanto riguarda i servizi resi presso gli scali lombardi Aviapartner Handling S.p.A. ha visto una riduzione dei ricavi a Milano Malpensa, mentre sono migliorati i risultati conseguiti a Linate, principalmente a seguito del trasferimento dei voli del gruppo Air Berlin dall'aeroporto varesino a quello milanese, unitamente agli incrementi derivanti dalla presenza dell'Expo.

La società Aviapartner handling S.p.A. ha un organico medio di 810 dipendenti nel 2015.

1.4. AVIAPARTNER SICILY SRL

La società è interamente partecipata dalla Aviapartner Italia Srl, opera nell'aeroporto di Catania e ha un organico medio di 18 dipendenti nel 2015.

1.4.1. SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA

AVIAPARTNER SICILY SRL			
Situazione Economico-finanziaria			
Principali dati di bilancio	2015	2014	2013
Capitale sociale	250.000	250.000	110.000
Utile/Perdita di esercizio	-598.901	-17.937	39.369
Patrimonio netto	201.020	249.921	127.857
Valore della produzione	788.864	645.839	521.555
Alcune voci dell' Attivo	2015	2014	2013
Crediti vari a breve	1.051.021	111.680	66.727
Alcune voci del Passivo	2015	2014	2013
Debiti vari a breve	837.490	1.117.639	1.223.691

I dati del bilancio 2015 evidenziano una perdita d'esercizio di 598mila euro - superiore a quanto registrato nell'esercizio precedente - che l'assemblea

dei soci ha deciso di coprire per 550mila euro mediante l'utilizzo del fondo destinato alla copertura perdite.

Per quanto riguarda le attività di assistenza svolte dall'operatore si segnala l'incremento del numero dei voli assistiti grazie all'acquisizione, dal mese di maggio 2015, di Transavia come cliente. Un effetto positivo potrebbe conseguire per l'esercizio 2016 a seguito della stipula di due accordi commerciali con Air Berlin e British Airways.

1.5. AVIAPARTNER PALERMO SRL

La società opera nello scalo di Palermo con un numero medio di dipendenti nel 2015 di 46 unità.

1.5.1. SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA

AVIAPARTNER PALERMO SRL			
Situazione Economico-finanziaria			
Principali dati di bilancio	2015	2014	2013
Capitale sociale	1.250.000	1.250.000	1.250.000
Utile/Perdita di esercizio	-168.734	-615.669	62.504
Patrimonio netto	1.130.221	683.285	1.298.955
Valore della produzione	1.281.186	2.827.206	3.724.461
Alcune voci dell' Attivo	2015	2014	2013
Crediti vari a breve	2.814.767	3.217.281	3.588.599
Alcune voci del Passivo	2015	2014	2013
Debiti vari a breve	871.725	1.148.336	645.982

Aviapartner Palermo Srl ha subito nel 2015 una forte contrazione del numero di voli assistiti e del valore della produzione a causa, da un lato, della perdita del cliente Darwin Airlines, non più assegnatario delle rotte in continuità territoriale per Lampedusa e Pantelleria e, dall'altro, per la cessazione dell'accordo commerciale a partire da marzo 2015 con Easyjet che ha preferito rivolgersi al principale concorrente GH Palermo.

Per far fronte al dimezzamento del fatturato Aviapartner Palermo ha attivato da marzo 2015 la CIGS a zero ore (inizialmente della durata di un anno e poi rinnovata per altri 19 mesi), insieme con una serie di misure per il contenimento dei costi: razionalizzazione degli spazi operativi e conseguente riduzione degli affitti dovuti al gestore, stipula di un contratto di presidio invernale per ottimizzare la produttività con GH Palermo.

Inoltre, a seguito del passaggio di Easyjet a GH Palermo è stata attivata la “clausola sociale” per il passaggio di 21 dipendenti al nuovo operatore, riducendo in tal modo i costi del personale. Nuovi accordi commerciali, già stipulati o in corso di trattativa, dovrebbero consentire il recupero dei volumi per ripianare la situazione economico-finanziaria della società.