

ATTI PARLAMENTARI

XVI LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **CCXXXVII**

n. **6**

R E L A Z I O N E

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

(Primo semestre 2012)

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

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

Trasmessa alla Presidenza il 18 gennaio 2013

PAGINA BIANCA



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)

Primo semestre 2012

Sommario: 1. Aeroporti liberalizzati; 2. Attuazione nazionale del sistema regolamentare in materia di servizi a terra negli aeroporti; 3. Certificazioni, analisi del mercato e criticità ; 4. Revisione Direttiva Comunitaria CE 96/67; 5. Miglioramento del servizio di vendita dei biglietti aerei in termini di reperibilità, informazione in tempo reale all'utenza, minori costi per i consumatori; 6. Rapporti fra scali aeroportuali, trasporti intermodali, infrastrutture di trasporto e territorio

1. Aeroporti liberalizzati.

Come è noto, il d.lgs. n. 18/99, di attuazione della Direttiva n. 96/67/CE in armonia con la politica comunitaria di apertura alla concorrenza del mercato del trasporto aereo, ha introdotto, nel nostro ordinamento, una liberalizzazione "regolamentata" dell'*handling* aeroportuale. L'apertura del mercato fa sì che in ambito aeroportuale possano essere presenti tre tipologie di *handlers*:

- la società concessionaria della gestione aeroportuale direttamente o tramite società controllata;

- l'operatore indipendente;
- il vettore in autoproduzione.

Attualmente le norme del d.lgs.18/99, di attuazione della Direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra, si applica nei seguenti aeroporti: ROMA Fiumicino, MILANO Malpensa, MILANO Linate, VENEZIA Tessera, BERGAMO Orio al Serio, CATANIA Fontanarossa, BOLOGNA Borgo Panigale, NAPOLI Capodichino, PALERMO Punta Raisi, ROMA Ciampino, PISA San Giusto, BARI Palese, TORINO Caselle, CAGLIARI Elmas, VERONA Villafranca, LAMEZIA Terme e BRINDISI.

Nel corso del 2011 hanno raggiunto la soglia di traffico prevista dall'art. 6 del d.lgs. 18/99 anche gli scali di Lamezia Terme e Brindisi.

In presenza di determinate condizioni positivamente individuate dal legislatore (art. 4, commi 2 e 3, art. 5, commi 2 e 3, art. 12), il decreto legislativo n.18 del 1999 limita o esclude l'accesso degli operatori indipendenti.

Attualmente, per gli aeroporti di Ciampino e Fiumicino, sono state richieste dall'AdR (Aeroporti di Roma) limitazioni ex artt. 4 (Accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra) e 5 (Autoassistenza) d.lgs. n.18/99. Sono in corso le relative verifiche e accertamenti da parte dell'ENAC presso il Comitato Utenti ed Enti di Stato presenti sugli scali.

2. Attuazione nazionale del sistema regolamentare in materia di handling.

Nel primo semestre 2012 è stata pubblicata una nuova edizione - la numero 5 - del Regolamento ENAC "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra". La nuova edizione del regolamento 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 sub categorie, eliminando le precedenti esclusioni sinora previste dal Regolamento ENAC, edizioni n. 3 e 4.

L'handler può richiedere la certificazione e l'esercizio non solo per intere categorie di servizi, ma ora anche per subcategorie handling.

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

3. Certificazioni, analisi del mercato e criticità.

Alla data del 15 luglio 2012 risultano in vigore n. 220 certificati di prestatore di servizi di assistenza a terra rilasciati dall'ENAC e ne sono stati revocati e/o dichiarati decaduti 76.

Confrontando questi dati con quelli forniti dall'ENAC alla data del 31 dicembre 2011 (dove erano stati rilasciati 284 certificati e ne erano stati revocati e/o dichiarati decaduti 38) si può notare come ci sia stata una contrazione del numero dei certificati di prestatore di servizi di assistenza a terra in vigore ed un aumento di quelli revocati e/o decaduti.

Il fenomeno analizzato potrebbe essere ricondotto alla sfavorevole congiuntura economica che si è acuita nel 2012 e che riguarda non solo l'Italia ma gran parte dei paesi dell'Unione Europea. La crisi del consumo interno e delle imprese potrebbe aver favorito una diminuzione degli scambi commerciali sia nazionali che internazionali con riflessi anche sul settore aereo.

Tale situazione di crisi ha portato dei riflessi negativi anche a livello occupazionale. Sono in corso, infatti, varie vertenze.

Ad esempio la società Flightcare, handler che opera sugli aeroporti di Fiumicino e Malpensa, è stata oggetto di provvedimenti per l'ammissione alla cassa integrazione di parte dei propri dipendenti.

Le società di servizi di assistenza a terra mirano ad 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 sulla quale gli handlers si fanno concorrenza resta quella delle tariffe praticate.

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

L'attività di Handling è condizionata anche da fattori ascrivibili ai vettori in termini di puntualità, alla programmazione degli slots per ottimizzare l'uso delle esistenti capacità aeroportuali ed al gestore aeroportuale per l'efficienza nell'organizzazione dell'attività aeroportuale.

Al fine di prevenire eventuali effetti distorsivi della concorrenza, contenere i disservizi in ambito aeroportuale e le conflittualità che possono in generale incidere sull'ordinato svolgimento del mercato del trasporto aereo, l'Enac ha avviato un'attività di monitoraggio. Nell'ambito di tale attività sono state individuate le caratteristiche di alcuni scali che hanno raggiunto la soglia di liberalizzazione allo scopo di fornire un dettaglio di informazioni che permetta di confrontare le diverse realtà aeroportuali fra di loro, seguendone l'evoluzione nel tempo; sono state realizzate le schede allegate (all. 1), che consentono di conoscere i dati di traffico e le quote di mercato servite dai full handlers presenti sugli aeroporti di Bari, Bergamo, Bologna, Catania, Cagliari, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Palermo, Pisa, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, Torino, Verona e Venezia.

E' attualmente in corso da parte dell'ENAC una verifica su una possibile alterazione della libera concorrenza e del mancato rispetto delle norme che regolano il settore nell'espletamento dell'attività cargo handling sullo scalo di Fiumicino segnalata dalla società Fiumicino Logistica Europa.

Sono presenti alcune criticità sullo scalo di Venezia: la Direzione Aeroportuale di Venezia con ordinanza n. 36/2011 emanata in data 10 ottobre 2011 ha sospeso la gara per l'individuazione dei prestatori di servizi di assistenza a terra a seguito di alcuni ricorsi presentati al TAR. In particolare con due sentenze depositate il 20.12.2011 il TAR Lazio ha annullato il provvedimento di limitazione sullo scalo di Venezia e gli atti della gara bandita.

L'Avvocatura Generale ha promosso, per conto di ENAC, appello al Consiglio di Stato con istanza di sospensiva nei contenziosi promossi da Argos Vip Private Handling e Iberia. Tuttavia nella camera di consiglio del 22 maggio u.s., la trattazione è stata rinviata ad una prossima udienza di merito.

4. Revisione Direttiva Comunitaria 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.

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

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

Per quanto attiene all'ulteriore apertura del mercato previsto dall'emanando regolamento comunitario, si segnala che l'orientamento generale prevede l'aumento del numero minimo obbligatorio da due a tre di prestatori terzi autorizzati a fornire le categorie di assistenza previste dall'art. 6, c. 2, negli aeroporti che abbiano registrato un volume di traffico annuale superiore a 5 milioni di passeggeri o 100.000 tonnellate di merci.

Significativo appare anche l'art. 12, che estende 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 della limitazione del numero degli handlers su un determinato aeroporto decisa da uno Stato membro.

In generale, si osserva che il testo sottoposto all'esame del Parlamento potrà essere assoggettato a modifiche anche rilevanti nell'impianto, considerato che la Commissione ha formulato una riserva generale sul testo.

Poiché il quadro che emerge dai lavori in itinere in sede europea¹ è particolarmente complesso e in continua evoluzione, si ritiene prematuro formulare ipotesi di ricadute sul mercato nazionale.

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

La trasparenza delle tariffe è stata introdotta con legge 2 aprile 2007, n. 40 (cosiddetto pacchetto Bersani) che all'art. 3 cita: "al fine di favorire la concorrenza e la trasparenza delle tariffe aeree, di garantire ai consumatori un adeguato livello di conoscenza sugli effettivi costi del servizio, nonché di facilitare il confronto tra le offerte presenti sul

¹ In data 6.11.2012, la Commissione trasporti e turismo del Parlamento europeo ha respinto la proposta di regolamento

mercato", ha espressamente vietato "le offerte e i messaggi pubblicitari di voli aerei recanti l'indicazione del prezzo al netto di spese, tasse e altri oneri aggiuntivi, ovvero riferiti a una singola tratta di andata e ritorno, a un numero limitato di titoli di viaggio o a periodi di tempo delimitati o a modalità di prenotazione, se non chiaramente indicati nell'offerta".

Il Regolamento (CE) 1008/2008 stabilisce che il prezzo offerto al pubblico per i servizi di trasporto passeggeri e merci deve essere onnicomprensivo, ossia deve includere le tasse i diritti e i supplementi previsti al momento della pubblicazione, così da consentire al consumatore di effettuare una scelta consapevole al momento dell'acquisto del biglietto.

Supplementi di prezzo opzionali devono essere comunicati in modo chiaro, trasparente e non ambiguo all'inizio di ogni procedura di prenotazione e la relativa accettazione da parte del passeggero deve effettuarsi su base opt-in (selezione espressa).

Oltre all'indicazione del prezzo finale devono essere specificate alcune voci di costo:

- Tariffa aerea applicata sui passeggeri e sulle merci;
- Tasse;
- Diritti aeroportuali;
- Altri diritti o tasse.

L'Enac tiene sotto osservazione le offerte e i messaggi pubblicitari diffusi dalle compagnie aeree relative al costo del biglietto. Nel caso in cui rilevata una violazione della normativa comunitaria, informa l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ai sensi dell'art. 27 del d.lgs. 6 settembre 2005, n. 206 (così come modificato dal d.lgs. 2 agosto 2007, n. 146, art. 1) che può sanzionare le compagnie aeree per pubblicità ingannevole, irrogando una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 euro a 500.000 euro.

Al fine di consentire al passeggero di poter viaggiare in maniera più informata ed avere maggiore consapevolezza dei propri diritti, l'Enac ha pubblicato sul proprio sito istituzionale, in data 4 maggio u.s., una brochure denominata "Le voci di costo dei biglietti aerei" realizzata dall'Ente in collaborazione con Assaeroporti, progettata e gestita da Adiconsum, VerbraucherzentraleSudtirol Centro Tutela Consumatori Utenti e cofinanziata da: Commissione Europea, Ministero dello Sviluppo Economico e Provincia Autonoma di Bolzano.

La brochure è stata predisposta in occasione della quarta edizione della Giornata europea sui diritti dei passeggeri che si è svolta il 4 luglio u.s. nei principali aeroporti comunitari sotto l'egida dell'Unione Europea.

L'iniziativa ha avuto la finalità di diffondere l'informazione sui diritti di chi viaggia in aereo in preparazione dell'incremento di traffico dovuto all'avvio delle vacanze estive.

In Italia è stata promossa da Enac, Assaeroporti Adiconsum, ECC-Net; sono stati coinvolti sei scali: Bari, Bologna, Cagliari, Roma Fiumicino, Torino e Verona dove è stato distribuito materiale ad hoc.

L'iniziativa è stata anche presentata con una conferenza stampa presso la Direzione Generale dell'Enac in data 3 luglio 2012.

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

L'ENAC, su indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti pro-tempore, ha elaborato la proposta di "Piano Nazionale degli Aeroporti" i cui contenuti sono stati illustrati nell'ambito della presentazione del Rapporto ENAC 2011.

Il Piano proposto, elaborato in termini sintetici, segue un'impostazione riscontrabile anche in analoghi testi prodotti da Paesi europei aeronauticamente avanzati.

Nella prima parte è illustrata, per le grandi aree tematiche che interagiscono con gli aeroporti (contesto europeo e Single European Sky 2, il territorio, l'ambiente, l'intermodalità), una sintesi di scenario e gli indirizzi operativi da sviluppare per la concreta attuazione del Piano stesso.

Nella seconda parte sono riportati gli Action Plan, ovvero l'insieme delle opere aeroportuali e di accessibilità necessaria a garantire lo sviluppo della capacità aeroportuale.

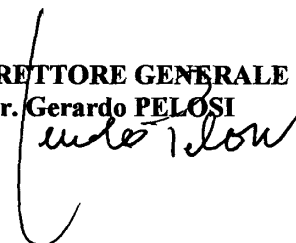
Il Piano proposto risponderebbe, ad avviso dell'ENAC, all'esigenza di fornire al Paese una rappresentazione del sistema aeroportuale in termini di capacità attuale e futura, individuando gli interventi necessari affinché possa essere affrontata con successo la sfida posta dal previsto raddoppio del traffico al 2030, cogliendo le opportunità di sviluppo economico associate a tale crescita.

La pubblicazione della proposta del Piano è consultabile sul sito istituzionale dell'ENAC unitamente allo "Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale".

Tale Piano è stato esaminato dalla Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha fornito le proprie valutazioni con una circostanziata relazione evidenziando, tra le altre, la necessità di pervenire ad una razionalizzazione di tutti i servizi offerti in ambito aeroportuale.

L'elaborazione finale del Piano è, attualmente, in fase di definizione presso l'Ufficio di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

IL DIRETTORE GENERALE
Dr. Gerardo PELOSI



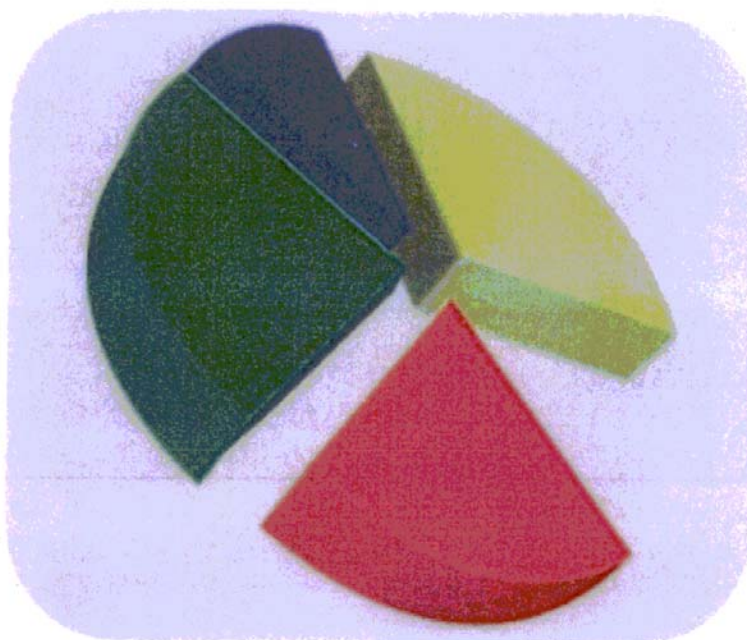
IL CAPO DIPARTIMENTO
Ing. Amedeo FUMERO



ALLEGATO



Direzione Sviluppo Aeroporti



**Quote di mercato rampa
full handlers**

PAGINA BIANCA

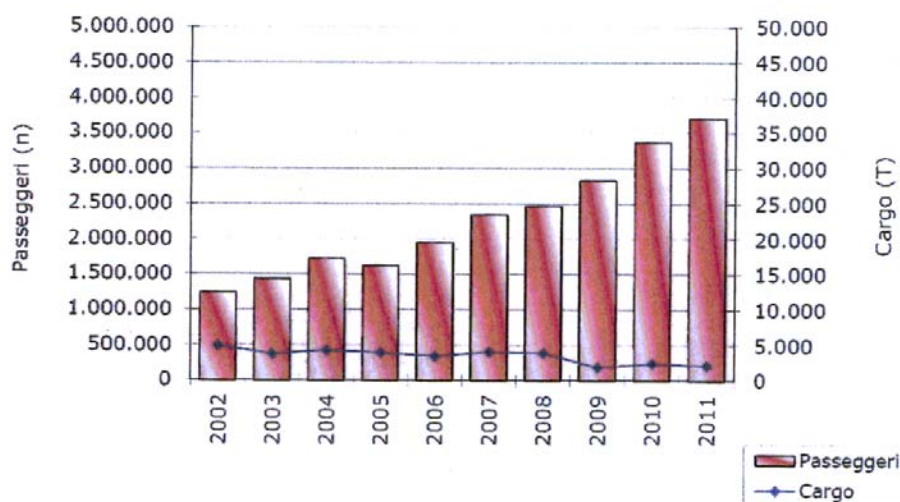
Riepilogo Aeroporti

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

PAGINA BIANCA

Aeroporto di Bari

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

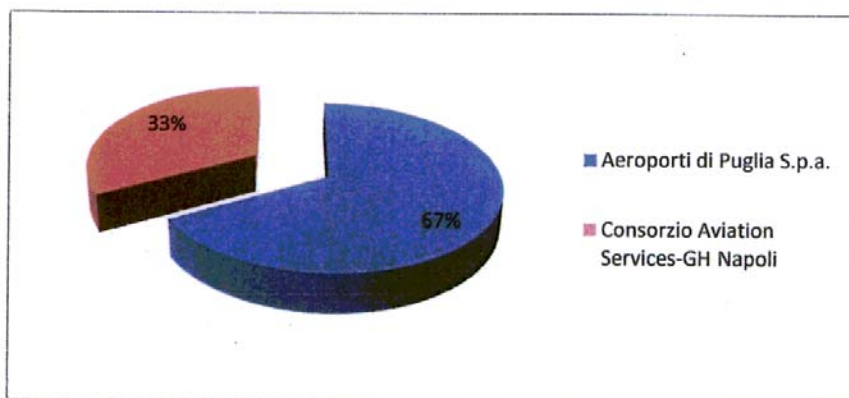


- **Prestatori certificati: 15**
- **Full handlers: 2**

Nr: 2

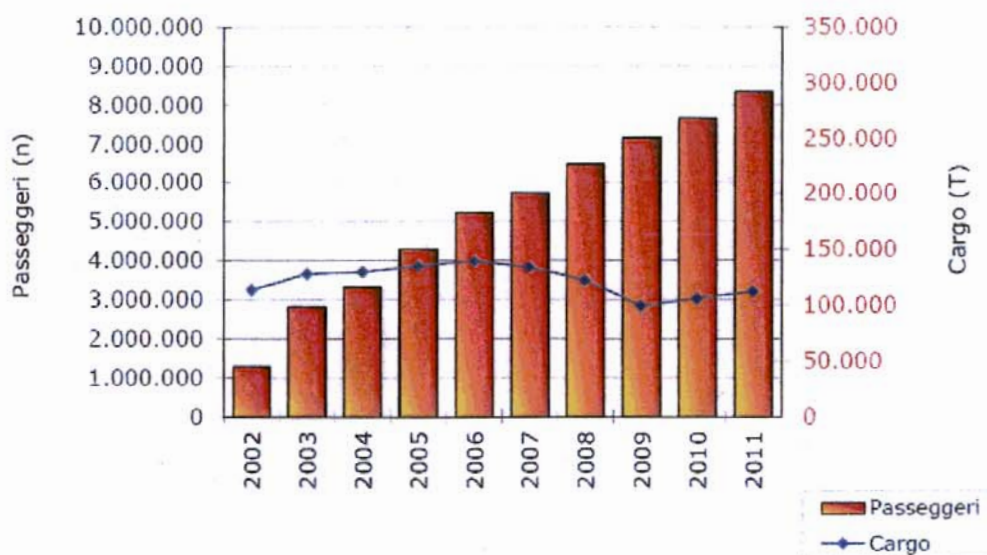
Aeroporti di Puglia S.p.a. (gestore)
 Consorzio Aviation Services-GH Napoli

- **Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/1/2012 al 31/03/2012**



Aeroporto di Bergamo

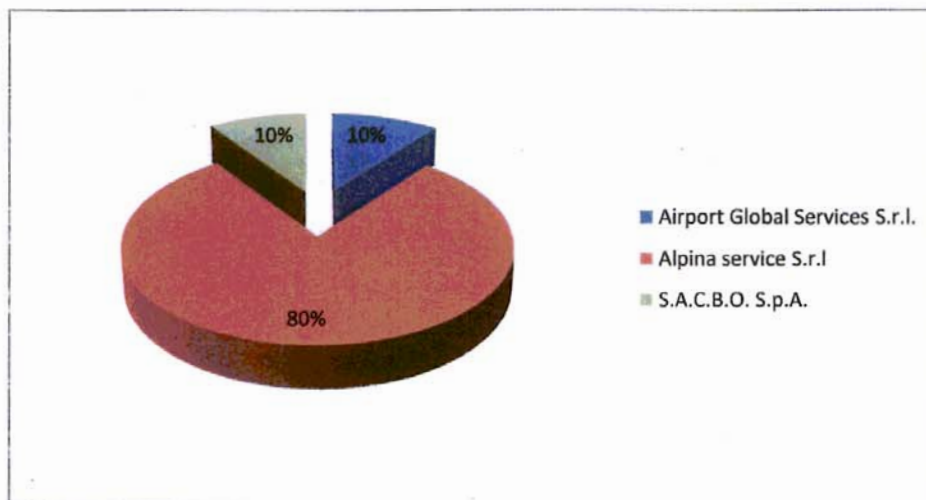
- **Passeggeri totali anno 2011 :** **8.338.656**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 112.250**



- **Prestatori certificati: 17**
- **Full handlers: 4**

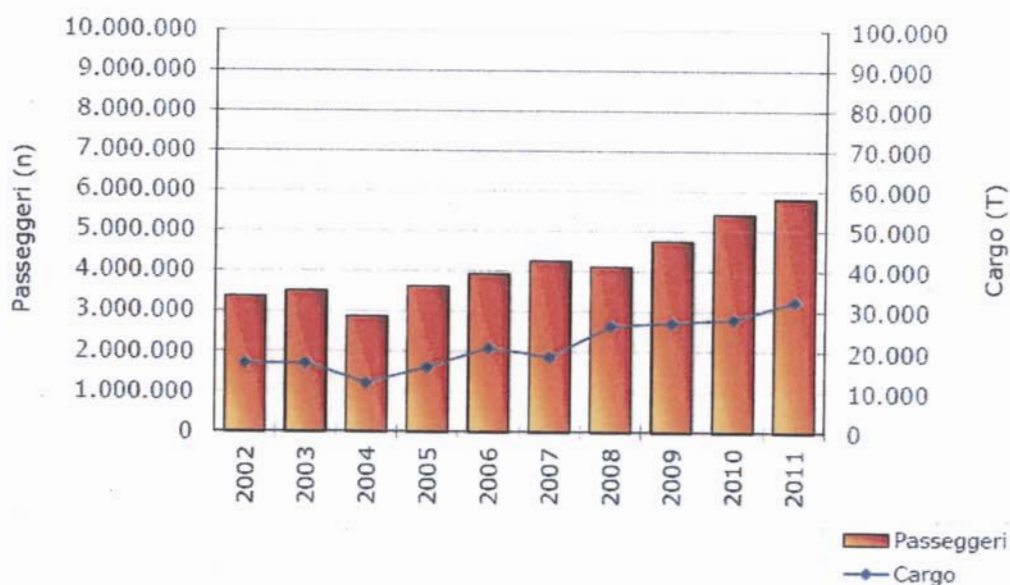
Nr: 4	S.A.C.B.O. S.p.A. (gestore) Airport Global Services S.r.l. Alpina service S.c.r.l. DHL Aviation Italy S.r.l.
-------	---

- **Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/01/2012 al 31/05/2012**



Aeroporto di Bologna

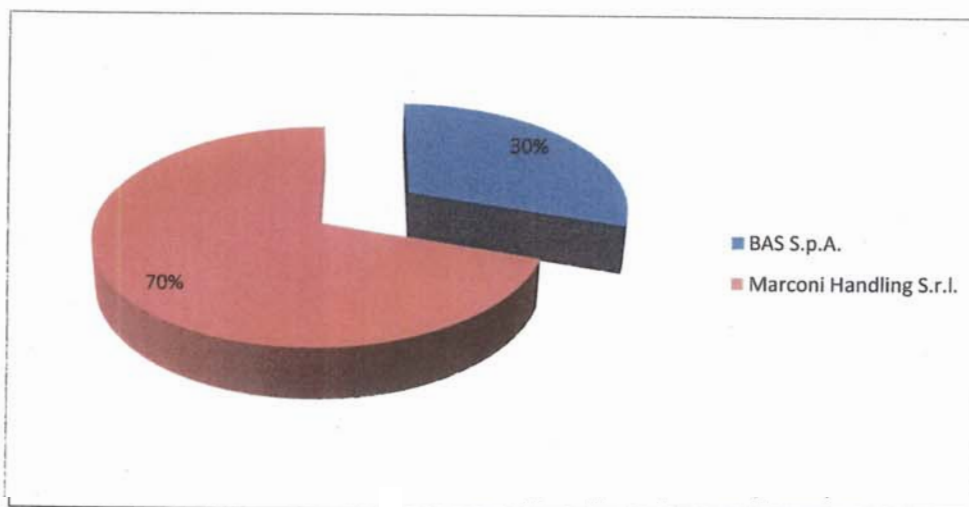
- **Passeggeri totali anno 2011 :** **5.815.971**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 32.563**



- **Prestatori certificati: 22**
- **Full handlers: 3**

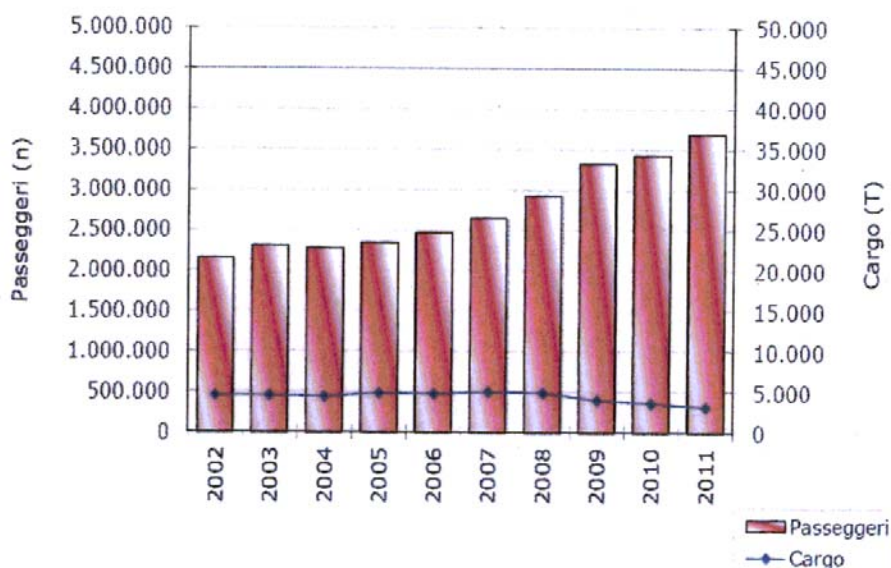
Nr: 3	Marconi Handling S.r.l. (partecipata dal gestore) B.A.S. Bologna Airport Services S.p.A. T.A.G. Bologna (partecipata dal gestore) A.G.
-------	--

- **Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/01/2012 al 31/05/2012**



Aeroporto di Cagliari

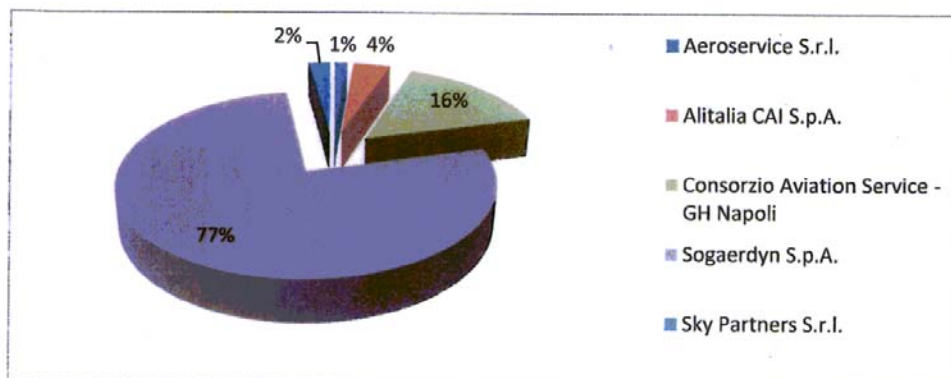
- **Passeggeri totali anno 2011 :** **3.685.564**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 3.111**



- **Prestatori certificati: 16**
- **Full handlers: 4**

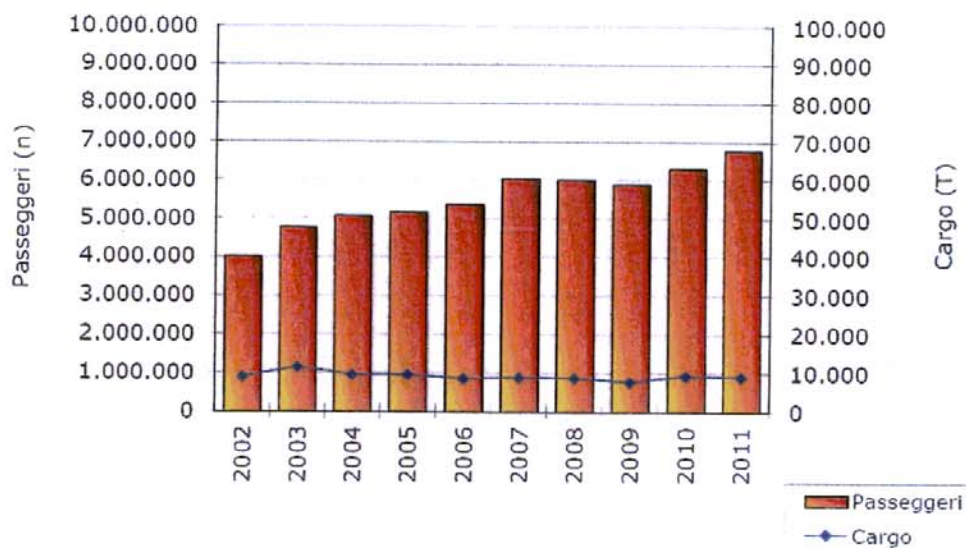
Nr. 4	Sogaerdyn S.p.A. (partecipata dal gestore) Aeroservice S.r.l. Consorzio Aviation Services-GH Napoli SkyPartner S.r.l.
-------	--

- **Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/01/2011 al 31/12/2011**



Aeroporto di Catania

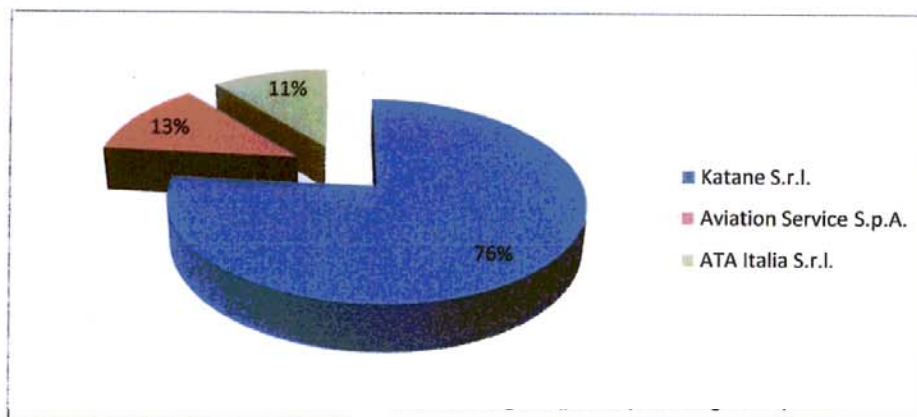
- **Passeggeri totali anno 2011 :** **6.774.782**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 8.965**



- **Prestatori certificati: 16**
- **Full handlers: 5**

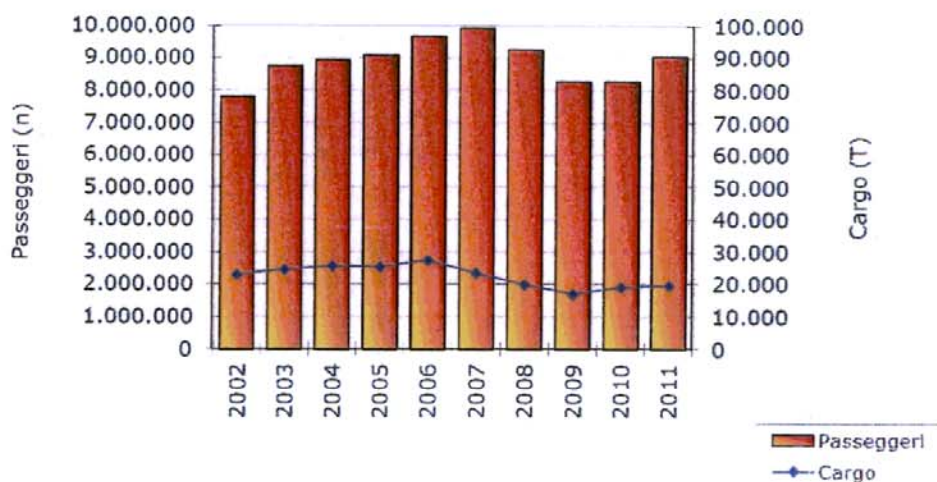
Nr: 5	Katane Handling S.r.l. (partecipata dal gestore) Argos Vip S.r.l. ATA Italia S.r.l. Aviapartner Sicily S.r.l. Aviation Services SpA
--------------	---

- **Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/01/2012 al 30/04/2012**



Aeroporto di Milano Linate

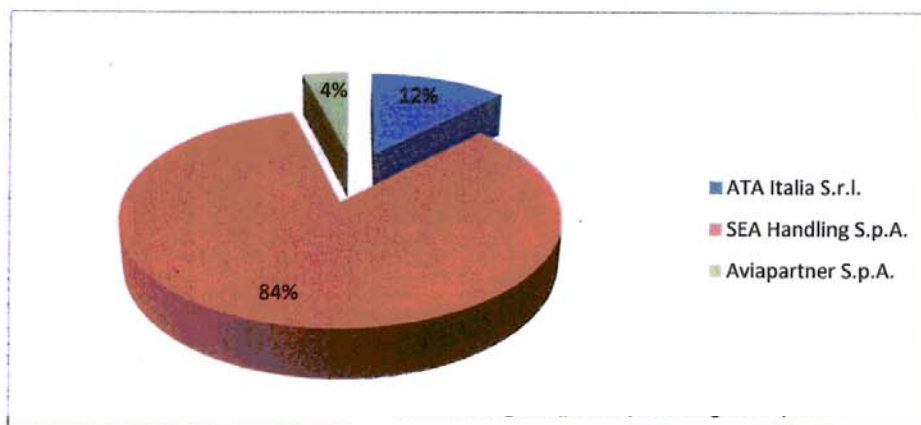
- **Passeggeri totali anno 2011 :** **9.061.749**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 19.592**



- **Prestatori certificati: 37**
- **Full handlers: 9**

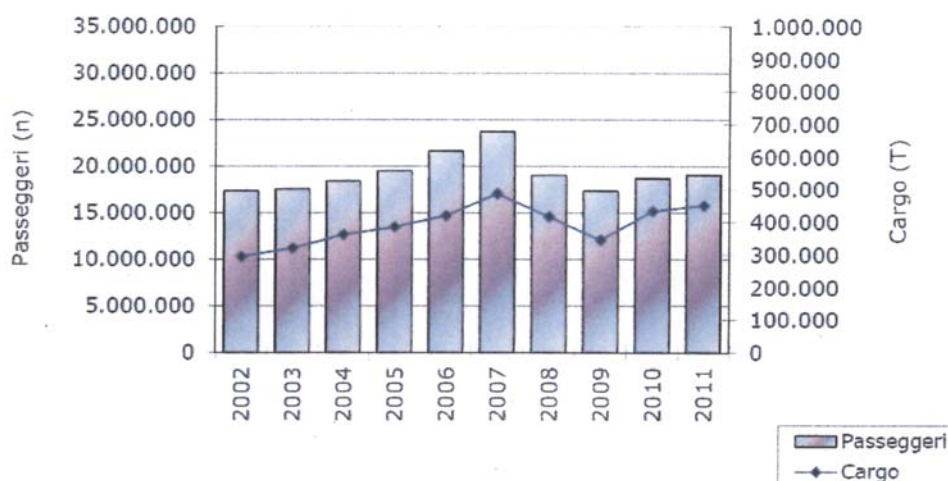
Nr: 9	S.E.A. Handling S.p.A. (partecipata dal gestore) ATA Italia S.r.l. AVIAPARTNER HANDLING S.p.A. GLOBEGROUND Italia S.r.l. ARGOS VIP S.r.l. AG ATA ALI TRASPORTI AEREI SPA AG SERVI'S AVIATION Srl AG SKY SERVICES S.P.A.. AG UNIVERSAL AVIATION ITALY SRL AG
--------------	--

- **Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/01/2012 al 21/05/2012**



Aeroporto di Milano Malpensa

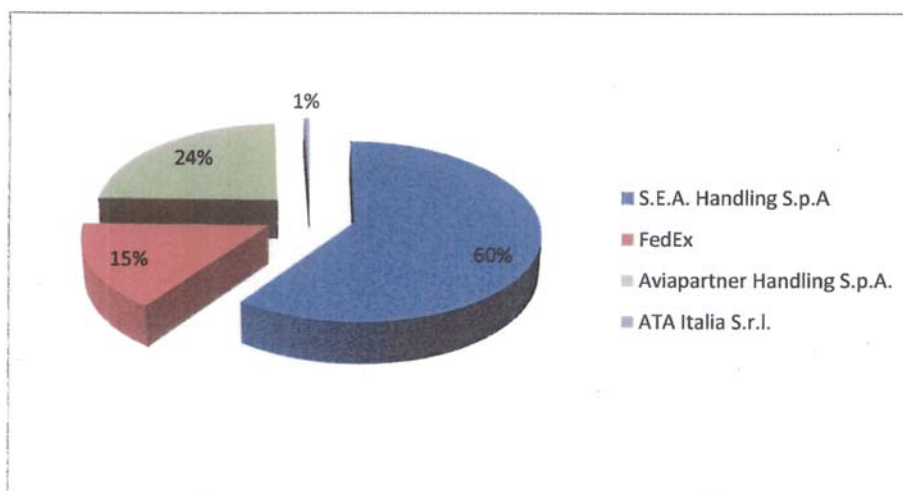
- **Passeggeri totali anno 2011 :** **19.087.098**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 450.448**



- **Prestatori certificati: 41**
- **Full handlers: 5**

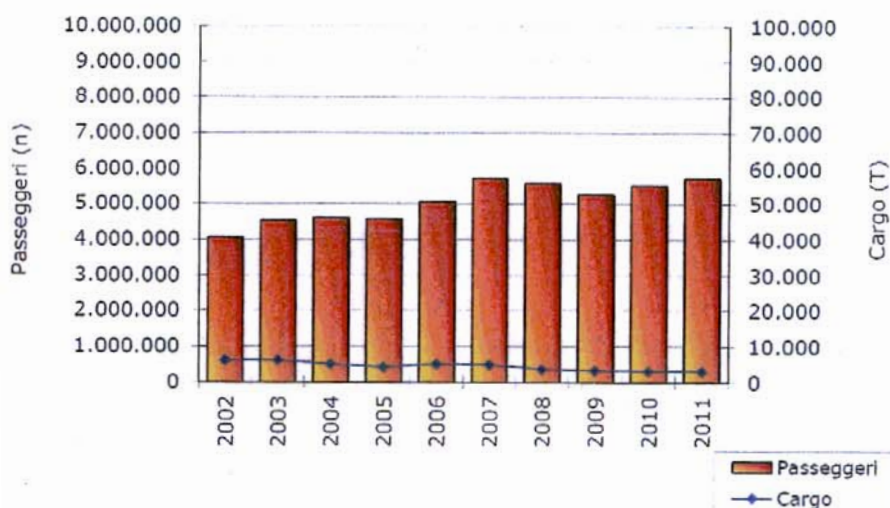
Nr: 5	S.E.A. Handling, S.p.A (partecipata dal gestore) ATA Italia S.r.l. Aviapartner Handling S.p.A. FedEx Globeground Italia S.r.l.
-------	--

- **Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 01/04/2012 al 27/07/2012**



Aeroporto di Napoli

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

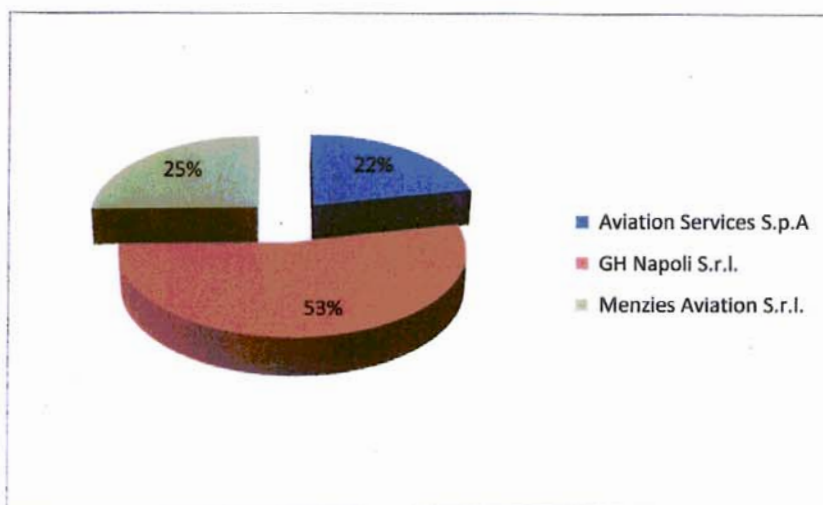


- **Prestatori certificati: 16**
- **Full handlers: 5**

Nr: 5

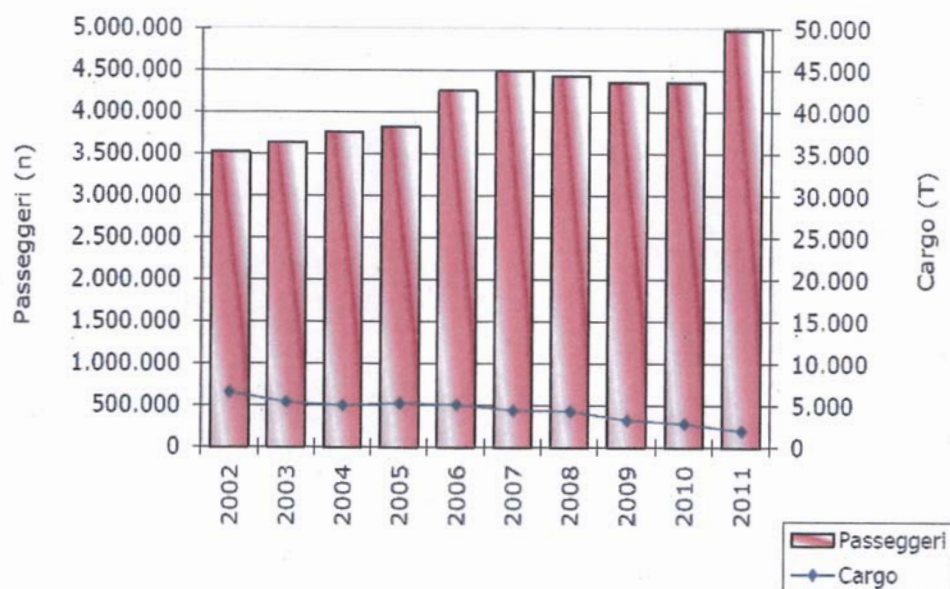
Aviation Services S.p.A
GH Napoli S.p.A
Menzies Aviation S.r.l.
SKY Services S.r.l.
Alisud S.p.A A.G.

- **Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/4/2012 al 30/6/2012**



Aeroporto di Palermo

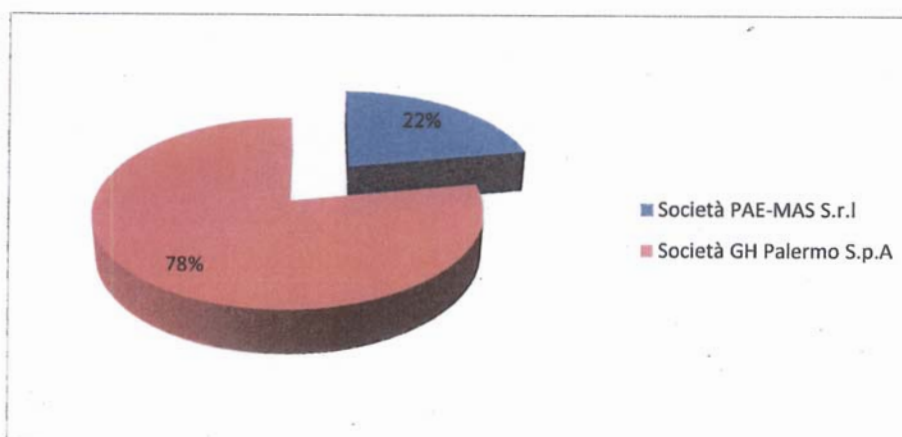
- **Passeggeri totali anno 2011 :** **4.963.031**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 1.978**



- **Prestatori certificati: 18**
- **Full handlers: 2**

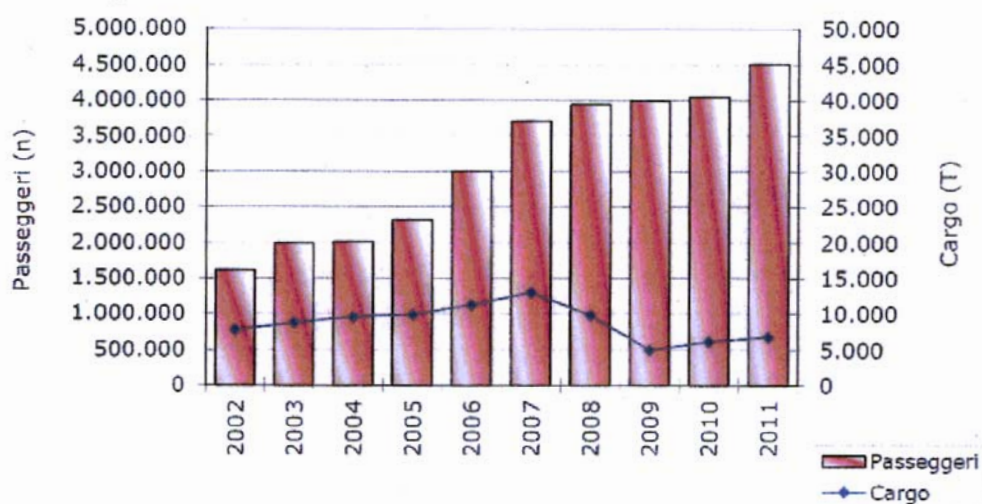
Nr: 2	GH Palermo S.p.A (partecipata dal gestore) PAE MAS S.r.l.
-------	--

- **Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/01/2011 al 31/12/2011**



Aeroporto di Pisa

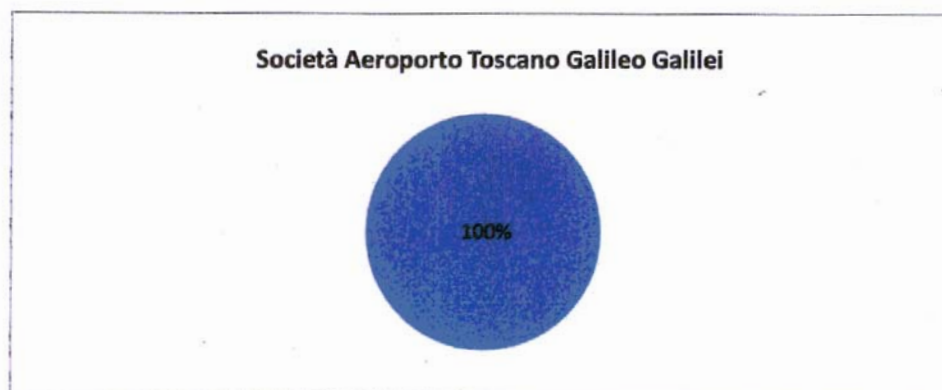
- **Passeggeri totali anno 2011 :** **4.517.166**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 6.787**



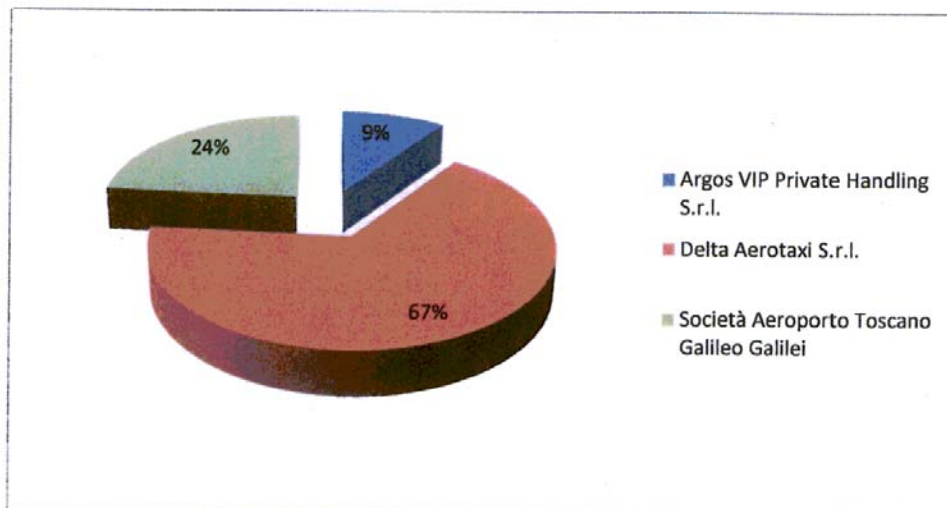
- **Prestatori certificati: 20**
- **Full handlers: 3**

Nr. 3	Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei (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 /4/2012 al 30/06/2012**

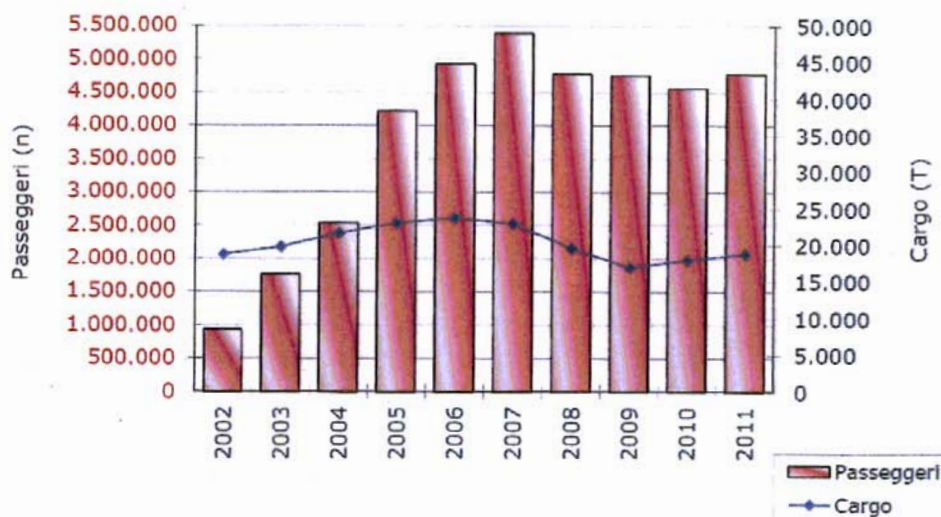


- **Quote di mercato rampa aviazione generale dal 01 /4/2012 al 30/06/2012**



Aeroporto di Roma Ciampino

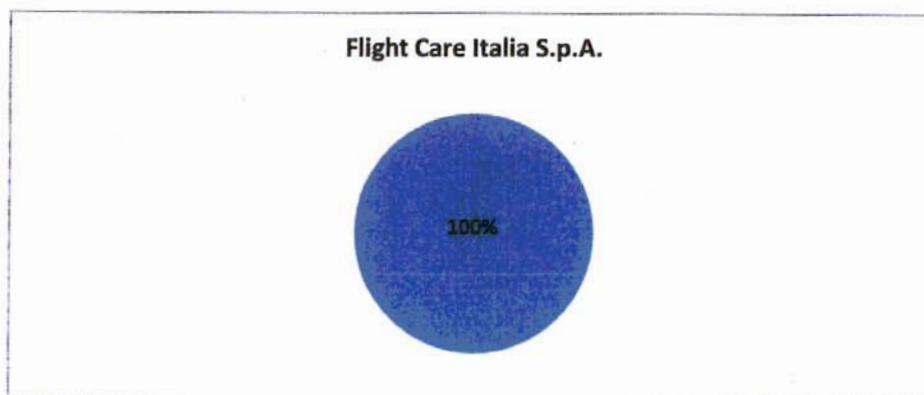
- **Passeggeri totali anno 2011 :** **4.776.919**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 18.843**



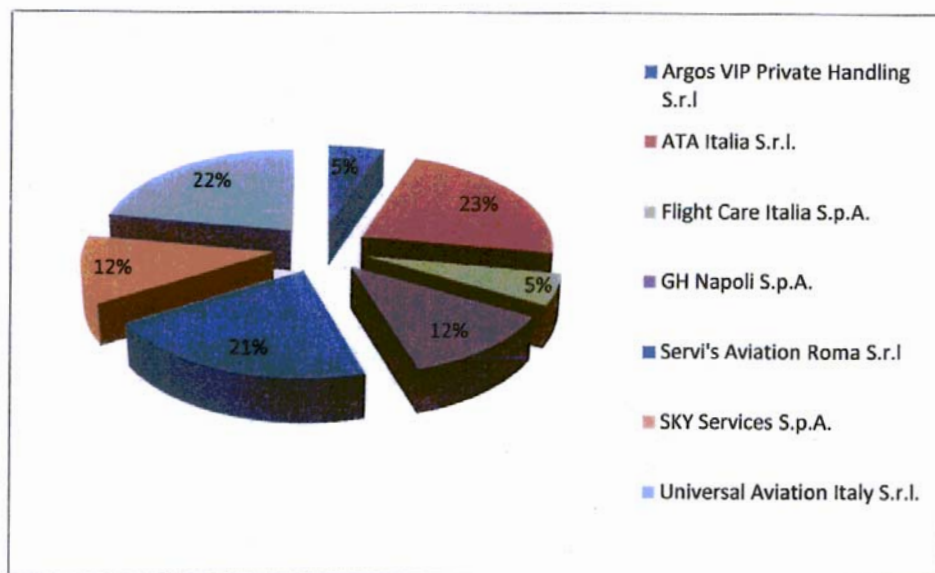
- **Prestatori certificati: 27**
- **Full handlers: 7**

Nr: 7	Flight Care Italia S.p.A. Argos VIP Private Handling 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.r.l. A.G. Universal Aviation Italy S.r.l A.G.
--------------	---

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

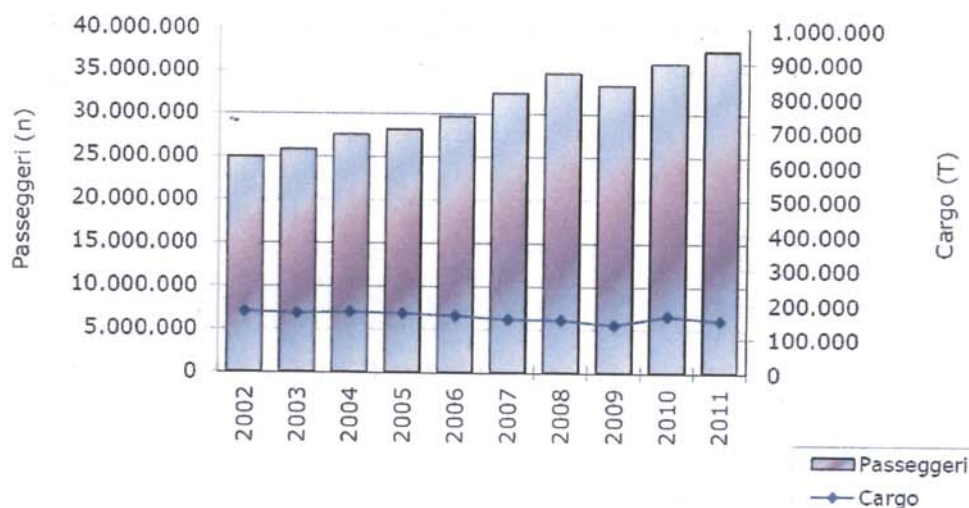


• Quote di mercato rampa aviazione generale dal 01/01/2012 al 31/05/2012



Aeroporto di Roma Fiumicino

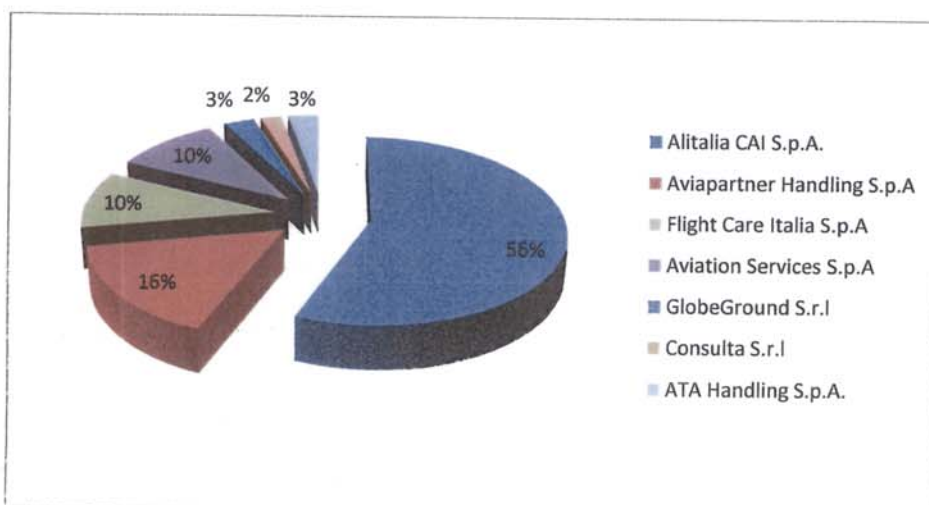
- **Passeggeri totali anno 2011 :** **37.406.099**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 151.833**



- **Prestatori certificati: 59**
- **Full handlers: 7**

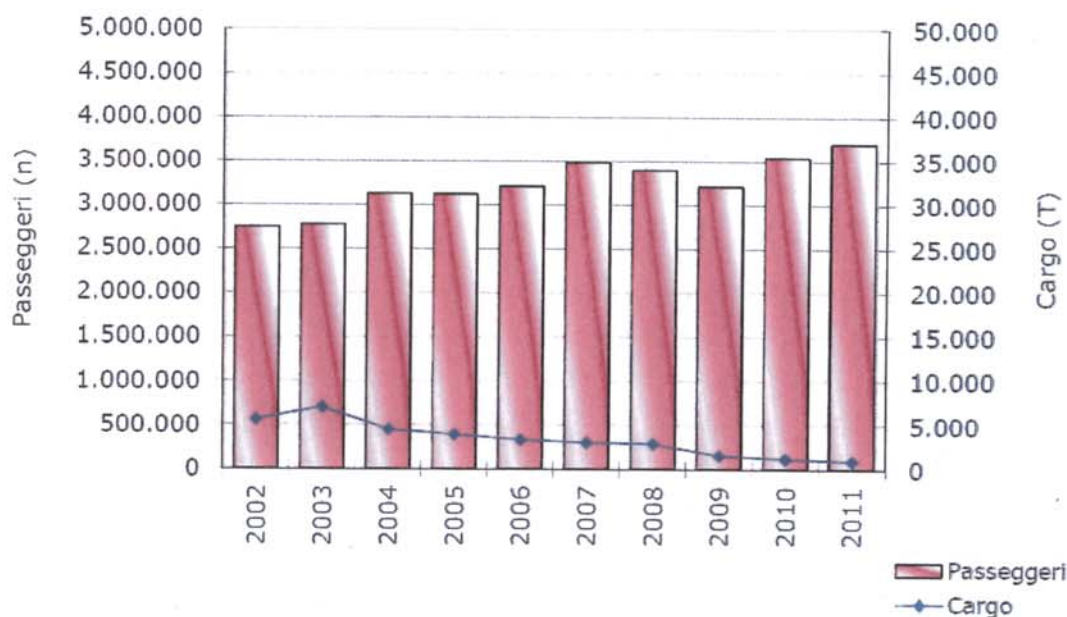
Nr. 7	Alitalia - CAI S.p.A. ATA Italia S.r.l. Aviapartner Handling S.p.A. Aviation Services S.p.A. Consulta S.r.l. Flight Care Italia S.p.A. Globeground Italia S.r.l.
-------	--

- **Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 01/04/2012 al 3/06/2012**



Aeroporto di Torino

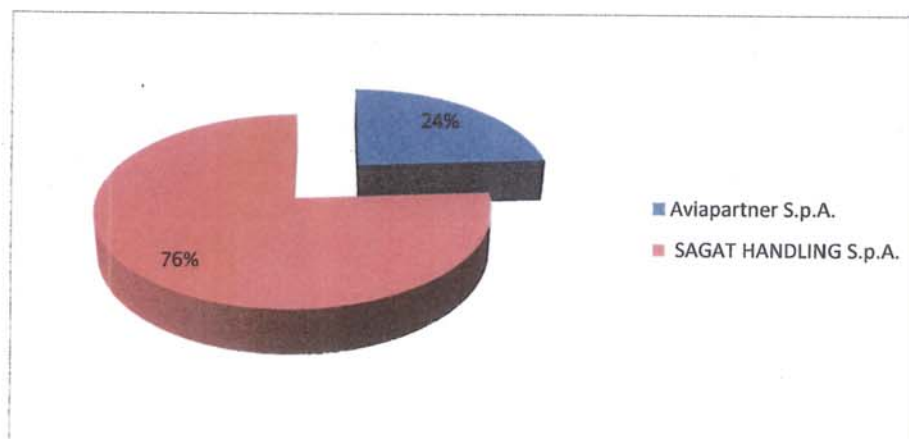
- **Passeggeri totali anno 2011 :** **3.700.108**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 922**



- **Prestatori certificati: 17**
- **Full handlers: 3**

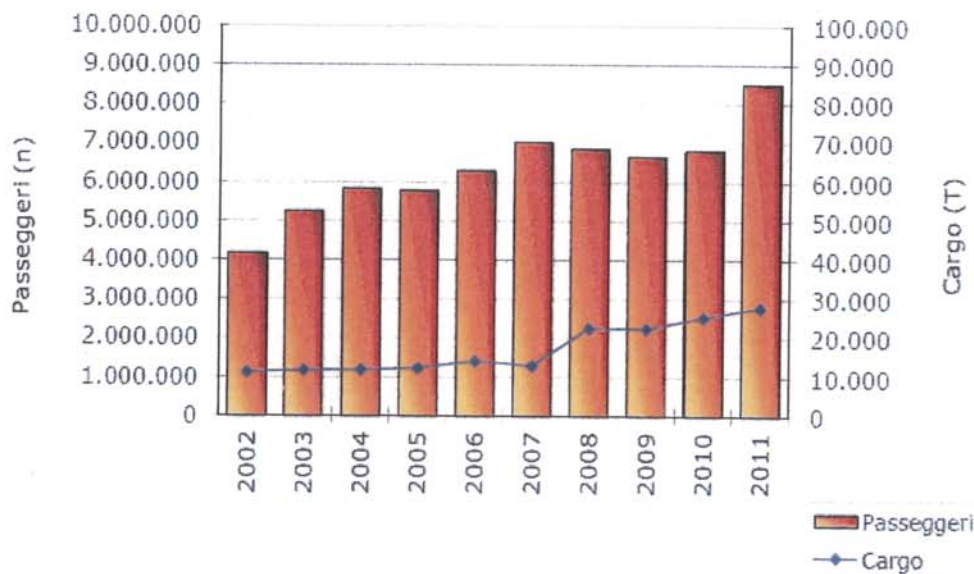
Nr: 3	SAGAT Handling S.p.A. (partecipata dal gestore) Aviapartner S.p.A Esair Handling S.r.l. A.G.
--------------	---

- **Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/01/2012 al 30/04/2012**



Aeroporto di Venezia

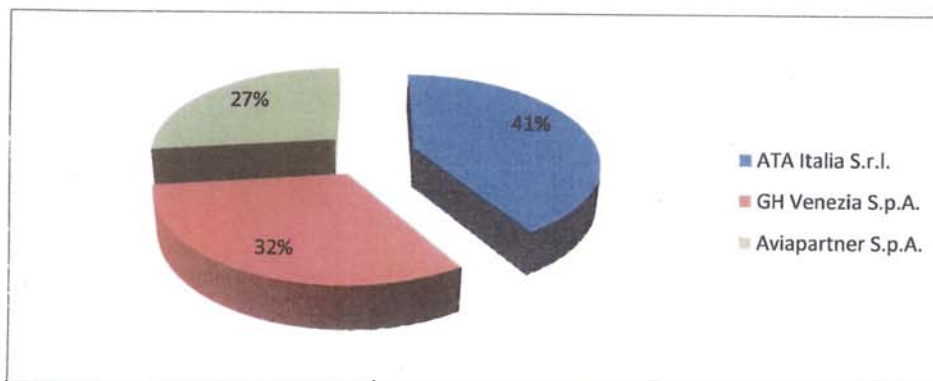
- **Passeggeri totali anno 2011 :** **8.507.691**
- **Cargo 2011 :** **tonnellate 27.936**



- **Prestatori certificati: 27**
- **Full handlers: 6**

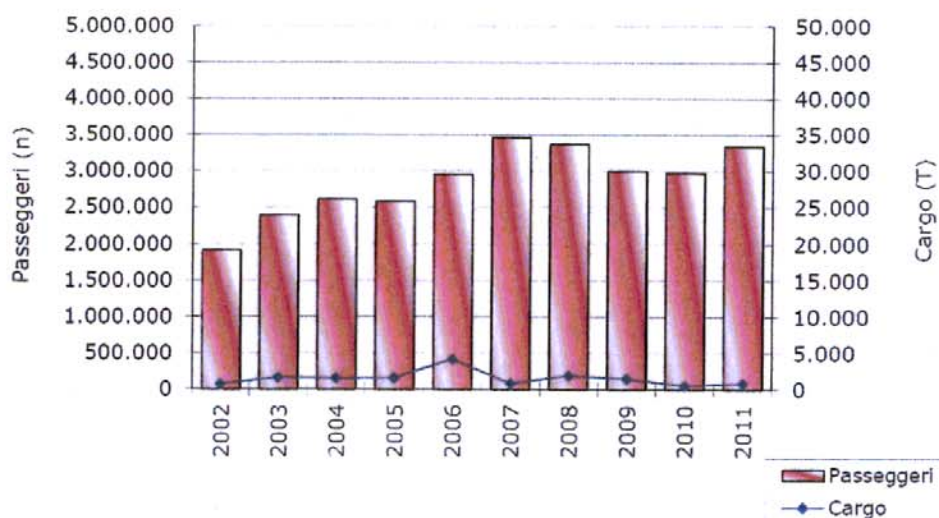
Nr: 6	SAVE S.p.A. (gestore) ATA Italia S.r.l. Aviapartner S.p.A. GH Venezia S.p.A. Argos Vip S.r.l. A.G. Sky Services S.p.A A.G.
--------------	---

- **Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 01/1/2012 al 31/05/2012**



Aeroporto di Verona

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



- **Prestatori certificati: 16**
- **Full handlers: 2**

Nr: 2	Avio Handling S.r.l. (partecipata dal gestore) Airport Global Services S.p.A.
--------------	--

- **Quote di mercato rampa aviazione commerciale dal 1/01/2012 al 31/05/2012**

