

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 12,55.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale operatori servizi aeroportuali di *handling* (Assohandlers).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale operatori servizi aeroportuali di *handling* (Assohandlers).

Nel ricordare ai componenti che l'ufficio di presidenza convocato straordinariamente per i fatti accaduti a Viareggio si terrà subito dopo l'audizione, do la parola al presidente dell'Associazione nazionale operatori servizi aeroportuali di *handling*, dottor Simone Marini.

SIMONE MARINI, *Presidente dell'Associazione nazionale operatori servizi aeroportuali di handling*. Buongiorno. Purtroppo, essendo stato avvisato della partecipazione a questa audizione soltanto venerdì, quando mi trovavo all'estero, non

ho potuto preparare supporti audiovisivi o una relazione precisa e puntuale. Tornato in Italia ieri sera, ho quindi focalizzato alcune idee che dovrebbero rappresentare il mondo dell'*handling* e i problemi che lo affliggono da circa dieci anni. Mi riservo, se il presidente lo riterrà opportuno, di inviare successivamente una relazione organica.

Ritengo opportuno accennare alla storia dell'*handling* in questo Paese, per poter illustrare il punto in cui siamo arrivati. Cercherò di essere breve ponendomi a vostra disposizione per eventuali domande, che forse possono meglio orientare.

L'associazione Assohandlers riunisce gli operatori privati dei servizi aeroportuali di assistenza a terra ai passeggeri, bagagli e merci ed è nata nel 2006 quale naturale punto di arrivo dell'esperienza maturata dalle aziende associate nel periodo che parte dal 1999, anno in cui il decreto legislativo n. 18 del 1999, recependo la direttiva europea regolatrice della materia, ha aperto il mercato dell'*handling* aeroportuale alla partecipazione degli imprenditori che, avendone i requisiti certificati da ENAC, sono legittimati a fornire i servizi di assistenza elencati nell'allegato A del decreto legislativo prima citato.

La liberalizzazione del mercato dell'*handling*, come peraltro tutte le liberalizzazioni attuate in assenza di regole appropriate — in questo mercato le regole non c'erano all'inizio e non ci sono neanche in questo momento — ha provocato disastri. Questo ha posto gli imprenditori nuovi entranti dinanzi a notevoli ostacoli ed enormi difficoltà, non conciliabili con il libero mercato e con la libera concorrenza.

I più significativi tra questi sono stati le iniziali resistenze da parte dei gestori alla rinuncia del monopolio del settore e l'imposizione agli *handler* da parte di ENAC, in base a un'errata interpretazione dell'articolo 13 del decreto legislativo, dell'applicazione dell'eccessivamente oneroso contratto collettivo proprio dei gestori, soggetti giuridici ed economici ben diversi dai nuovi operatori, che per avere ingresso sul mercato debbono necessariamente praticare tariffe più basse rispetto a quelle applicate dai gestori e soprattutto non hanno introiti molto remunerativi quali locazione di spazi, gestione di attività commerciali, tariffe per servizi, oneri vari riscossi a vario titolo. Questa interpretazione dell'articolo 13 come obbligatorio fatta per comodo è a nostro giudizio del tutto errata ed è stata ritenuta sbagliata anche da sentenze dell'autorità giudiziaria.

Alle iniziali resistenze dell'*handling* e all'imposizione del contratto si deve aggiungere l'obbligo ai nuovi entrati di applicazione della cosiddetta clausola sociale, il famoso articolo n. 14 del decreto. Il nostro è l'unico Paese in Europa al quale è stata imposta una clausola sociale, che obbligava l'assunzione del personale dipendente dal gestore e da questo dedicato all'assistenza della compagnia aerea acquisita quale cliente dal nuovo operatore, con il risultato per quest'ultimo di dover assumere personale ad altissimo costo, vista anche l'anzianità pregressa, e con il riconoscimento dei diritti acquisiti da parte di un datore di lavoro (il gestore) che aveva ben altri introiti economici.

Un altro punto è rappresentato dal *dumping*, ossia l'abbattimento delle tariffe di assistenza al di sotto dei costi sopportati, pur di acquisire clienti ed entrare nel mercato. Questa politica commerciale può essere giustificata quale investimento sui futuri guadagni derivanti dal consolidamento della posizione. Purtroppo, però, nel caso specifico il *dumping* ha rappresentato quasi un suicidio per i nuovi entranti, giacché le tariffe sono state significativamente abbassate e stentano a riprendere, vista la naturale resistenza delle compagnie prima vittime del mono-

polio e soprattutto la grave crisi del trasporto aereo già iniziata da molti anni e ora aggravata dalla più pesante e generale crisi dell'economia mondiale.

Al contrario di quanto comunemente si ritiene, però, il *dumping* è stato iniziato non dagli *handler*, ma da gestori che, nel tentativo di eliminare la concorrenza, hanno in un primo tempo abbassato irrazionalmente le tariffe. Allorché i gestori hanno però attuato la separazione del bilancio dell'*handling* da quello generale quasi tutti con ritardo rispetto all'obbligo posto dal decreto legislativo n. 18 del 1999, si sono resi conto che questo produceva solo ingenti perdite.

In una famosa dichiarazione pubblicata da *Il Sole 24 Ore* un venerdì di molti anni fa, il presidente di una delle maggiori società di gestione aeroportuale rilevava meravigliato come l'*handling* producesse un buco di 100 miliardi annui. Qualcuno dovrebbe spiegarmi come si possa fare *dumping* su tariffe che già producono un simile buco. Qui, però, dovrebbe essere richiamata la responsabilità del controllo, perché è mancata la regolazione.

Gli *handler* hanno dovuto operare in questo quadro, dopo aver realizzato onerosi investimenti in mezzi, attrezzature e uomini, affrontando enormi intralci e spesso angherie. Purtroppo, il quadro nel quale i nuovi soggetti sono stati obbligati a muoversi ha prodotto danni ancora visibili, per cui gli *handler* versano in una situazione di crisi economica ormai unanimemente riconosciuta, come dimostra anche il protocollo in materia sottoscritto nei mesi scorsi con le organizzazioni sindacali.

Nel confrontarci con le organizzazioni sindacali, infatti, abbiamo dovuto constatare la realtà della crisi, che è determinata, oltre che da anomalie strutturali, anche dalle sopravvenute onerosità individuabili in perdite derivanti dal fallimento di compagnie aeree, quali ad esempio *Volare*, che hanno causato buchi difficilmente sanabili, o dai mancati o ritardati pagamenti da parte di molte compagnie in difficoltà, fra le quali *Alitalia*. Malgrado la legge sull'amministrazione straordinaria e

i famosi crediti in prededuzione, infatti, alcuni *handler* aspettano ancora di riscuotere i loro crediti, fatto grave laddove nel frattempo la stampa diffonde i riconoscimenti in favore di azionisti e/o obbligazionisti. Questi soggetti hanno finora atteso con speranza, ma non credo possano continuare a lungo, giacché a fine mese devono pagare gli stipendi e il sistema creditizio non appare ben disposto nei loro confronti.

Un altro punto riguarda il ritardo e le difficoltà insormontabili nella stipula di un nuovo contratto collettivo di lavoro, che tenga conto delle peculiarità degli *handler* e si distingua nettamente da quello insopportabile della classe aeroporti, peraltro scaduto il 31 dicembre 2007.

Fin dalla sua nascita, Assohandlers opera per portare equilibrio nel mercato attraverso l'adozione di strumenti idonei, utili non solo agli operatori associati, ma a tutto il sistema del trasporto aereo italiano. L'associazione gode di scarso potere, anche se i numeri dimostrano come nell'*handling* sia impegnata la maggioranza della forza lavoro, con conseguenze facilmente intuibili.

L'attività dell'associazione si sta svolgendo su due filoni principali, uno dei quali è rappresentato dai rapporti con le istituzioni. Con ENAC abbiamo lavorato e stiamo tuttora lavorando su questioni annose e che sono fonte di tensioni, alcune già risolte e altre in via di soluzione, quali i massimali assicurativi, la percentuale di capitale sociale posta a garanzia dell'attività (articolo n. 13 del decreto legislativo n. 18 del 1999), gli effetti operativi derivati da mancati o ritardati pagamenti dei servizi da parte delle compagnie, la rappresentanza con diritti e obblighi delle compagnie in aeroporto, *access-fee* imposte dai gestori.

Ognuno di questi argomenti richiederebbe una lunga disquisizione. Poiché abbiamo inviato alcune lettere ai ministri competenti, speriamo di avere udienza in altre sedi politiche istituzionali per far sentire la nostra voce sempre collaborativa

e presentare le nostre proposte frutto di preziose esperienze professionali maturate nel tempo.

Il primo punto riguarda dunque le istituzioni, e al riguardo vi ringrazio dell'audizione odierna. Malgrado le enormi difficoltà, nelle relazioni sindacali gli *handler* hanno sempre rispettato gli impegni assunti, pur avendo l'obiettivo del raggiungimento di un contratto collettivo coerentemente applicabile al settore. Come suo primo atto, quindi, il 17 novembre 2006 Assohandlers ha sottoscritto un accordo con le organizzazioni sindacali dei lavoratori, con cui si impegnava ad applicare il contratto collettivo Assaeroporti, precedentemente imposto, fino alla sua scadenza fissata al 31 dicembre 2007, sempre con l'impegno di concludere un contratto che tenga conto delle specificità del settore.

Con questo obiettivo e con quello di favorire un chiarimento nel settore, Assohandlers si è inaspettatamente seduta al tavolo delle trattative con Assaeroporti, Assocatering e le organizzazioni sindacali dei lavoratori. Il tavolo è ancora aperto, anche se gli ostacoli sono sempre sul tappeto.

Gli avvenimenti dell'ultimo periodo determinano un quadro dell'*handling* estremamente frastagliato; CAI ha assorbito AZ Airport con 3.500 dipendenti e sono in atto trattative per l'assorbimento di EAS con altri 1.000 dipendenti. CAI è un soggetto di *handling* autorizzato non solo all'autoassistenza, ma anche all'assistenza a terzi, quindi è un concorrente, che gode però di un contratto collettivo con costi ben diversi da quelli applicati agli altri *handler*. Il settore dell'*handling* deve inoltre fare i conti con il fenomeno SEA Handling, che grida vendetta, perché si tratta di un soggetto che fa *handling* perdendo ogni anno decine di milioni, evidentemente ripianati da qualcuno, ma continuando a fare concorrenza e a prendere clienti. Questo però è qualcosa di assolutamente diverso dalla concorrenza.

Assohandlers con Assocatering sta preparando un'ipotesi contrattuale innovativa, ragionevole e chiarificatrice delle posizioni

dei tre principali soggetti operanti in aeroporto, che sono le compagnie aeree, i gestori e il resto, ossia il variegato mondo dei servizi aeroportuali. Stiamo dunque preparando una proposta assolutamente innovativa, di cui non rivelo i particolari perché devo ancora confrontarmi con i naturali interlocutori, i rappresentanti delle organizzazioni sindacali.

È dunque auspicabile un forte e autorevole intervento, che ritengo opportuno chiedere in questa sede, teso a porre le basi per ottenere servizi adeguati alle esigenze del trasporto aereo di uno Stato moderno e alla creazione di un mercato veramente libero e rispondente a regole comuni. La nostra richiesta è : regole, regole, regole! Gli *handler* privati, che devono rispettare le norme in materia di bilanci e che quindi sono tenuti a ripianare le perdite a fine anno, non possono competere con soggetti ogni anno ampiamente in perdita o con CAI, che, avendo assorbito AZ Airport, si individua quale importante agente di *handling* autorizzato a fare non solo autoassistenza, ma anche assistenza a terzi, e che quindi si pone in concorrenza, con personale assunto dalle liste di mobilità — che gli consente per due anni di non subire gli oneri contributivi — e con un contratto di lavoro meno oneroso.

L'altro punto consiste nell'esigenza di sottoscrivere un contratto degli *handler*, che li distingua dagli altri soggetti operanti in aeroporto. Invochiamo inoltre maggiori controlli e attenzione da parte dell'ente regolatore e pronti interventi in vari settori, soprattutto sulla solvibilità delle compagnie aeree autorizzate a venire in questo Paese, pur non avendone sempre i requisiti. Chiediamo infine attenzione verso le istanze derivanti da questo nuovo settore. Grazie.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

GIACOMO TERRANOVA. Desidero innanzitutto ringraziare il presidente per la sua sintetica, ma molto chiara esposizione.

Al di là della consapevolezza di come tutti i processi di liberalizzazione producano effetti anomali e di come in questa vicenda le colpe siano distribuite tra i gestori, che con le società di *handling* da loro partecipate o di loro esclusiva proprietà hanno talvolta inquinato alcuni procedimenti, e i soggetti che, entrati sull'onda della portata liberalizzatrice del decreto legislativo n. 18 del 1999, hanno messo in moto procedure che hanno creato grandi squilibri in molti aeroporti italiani, il tema delle regole appare sostanzialmente inapplicato. Lei ha detto: « regole, regole, regole ».

Il decreto legislativo n. 18 del 1999 ha avviato un percorso di modernizzazione all'interno di un settore caratterizzato da una forte presenza del pubblico. I servizi di assistenza a terra erano garantiti ad esempio da Alitalia in autoproduzione o da gestori aeroportuali attraverso delle divisioni delle stesse società o con società appositamente costituite, che però operavano in particolari condizioni di mercato.

Se quindi il sistema non trova forme di maggiore attenzione e di controllo soprattutto da parte dell'ENAC, il cui ruolo deve essere potenziato, non si realizzerà questa spinta alla modernizzazione del Paese, giacché abbiamo già subito un rallentamento di questi percorsi. In tutte le società di gestione presenti sul territorio nazionale, tra le società di *handling* partecipate dai gestori si è infatti creata una spiacevole concorrenza.

Considero auspicabile che, completato il giro di audizioni, la Commissione richiami a un più forte ruolo chi deve governare questi meccanismi. Le società che si occupano di servizi di assistenza a terra hanno delle fragilità strutturali derivanti dal fatto che impiegano personale, che il lavoro delle persone rappresenta la parte fondamentale.

L'armonizzazione dei contratti è un fatto fisiologico, perché i fenomeni di *dumping* si verificano da entrambe le parti, a seconda di chi intenda spiazzare il concorrente. Appare, quindi, fondamentale perseguire un'armonizzazione dei contratti o almeno di regole simili all'in-

terno di un contratto *ad hoc* dedicato al settore dei servizi di assistenza a terra; alcuni gestori con partecipazioni in società di *handling* si trovano costretti ancora applicare a dover contratti che provengono dal settore di origine. Da qui deriva una certa lentezza e ritrosia a trovare una specificazione nei tipi di contratti da applicare alle singole realtà.

Vorrei quindi sapere se intendiate spingere per un'esaltazione del ruolo dell'ENAC, da potenziare al fine di verificare il rispetto di un indispensabile sistema di regole.

PRESIDENTE. Do la parola ai rappresentanti dell'Associazione nazionale operatori servizi aeroportuali di *handling* per la replica.

SIMONE MARINI, Presidente dell'Associazione nazionale operatori servizi aeroportuali di handling. Sicuramente quello rappresentato dall'onorevole Terranova è uno degli aspetti. È tuttavia necessario un chiarimento che deriva dal lavoro svolto con tutte le componenti coinvolte nel settore, non ultima quella politica.

È impossibile procedere senza risolvere alcuni problemi di carattere generale. Nel settore dell'*handling* lavora la maggioranza del personale. Se non risolveremo il problema del contratto collettivo in maniera intelligente, ci confronteremo con situazioni preoccupanti per il Paese. Questo necessita della buona volontà di tutti: dei datori di lavoro, del sindacato, ma anche dell'autorità politica e dell'ente di controllo.

È inoltre necessario stabilire e imporre il rispetto delle regole del mercato. Non è infatti possibile competere con soggetti che godono di enormi vantaggi. Alla fine dell'anno, si devono ripianare i bilanci, ma, se si vive solo di tariffe, diventa un onere

enorme, tanto che oggi alcune società associate, delle quali sarebbe inopportuno citare i nomi, versano in gravi difficoltà economico-finanziarie. Presentare loro un rinnovo contrattuale con esborso rappresenterebbe un suicidio.

È anche necessario pensare a coloro che devono riscuotere soldi, che qualcuno deve provvedere. Non è possibile agire in questo modo, in spregio a regole precise.

Non si possono inoltre far volare compagnie sempre in difficoltà. Gli *handler* sono stanchi di sentirsi ribadire l'esigenza di garantire i servizi a qualunque costo, per evitare di essere accusati di interruzione di pubblico servizio.

GIACOMO TERRANOVA. Scusi se la interrompo, ma lei sa bene che questa competenza toccherebbe all'ENAC. La solvibilità è un pre-requisito per poter volare sul territorio nazionale. Una compagnia aerea in stato di difficoltà economiche non deve arrivare al tracollo per essere fermata, giacché numerosi elementi permettono di inibire tale percorso, qualora non si regolarizzino le esposizioni debitorie. Non è necessario giungere al fallimento, da cui purtroppo è stata funestata la storia del trasporto aereo in Italia, per poi leccarsi le ferite.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Marini, cui chiedo se può inviarci in seguito una memoria, e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13,20.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

Licenziato per la stampa
il 7 settembre 2009.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO