

## **Oggetto: brevi considerazioni su Assohandlers e sulle attività svolte dagli Associati.**

➤ Assohandlers, costituita nel 2006, è l'associazione datoriale che rappresenta le aziende che forniscono negli aeroporti italiani i servizi di assistenza a terra per passeggeri, bagagli e merci ed è titolare di un CCNL applicato in tutte le aziende del settore. Prima della liberalizzazione del mercato del trasporto aereo (1999) le attività di handling erano svolte dalle società aeroportuali (in proprio o in subappalto) o direttamente in autoproduzione dalle compagnie aeree. Con la liberalizzazione si sono affermate sul mercato aeroportuale società con azionariato privato che costituiscono la struttura portante dell'Associazione. Fanno anche parte degli associati le aziende di handling degli aeroporti toscani e di quelli di Bergamo e Torino. Assohandlers rappresenta 10.000 persone che operano nei diversi aeroporti del sud, del centro e del nord Italia. Per l'attività che svolgono le aziende di handling si possono definire "labour intensive", infatti il costo del lavoro rappresenta il 70% ca. dei costi totali aziendali. Le attività svolte dalle società di handling coprono l'80% ca. dell'intero processo di erogazione dei servizi di terra legati al volo, dunque determinano buona parte della qualità del servizio offerto ai clienti dell'aeroporto e delle compagnie aeree. L'handler, quindi, funge da cerniera tra il gestore aeroportuale e il vettore aereo: dal primo acquista le strutture e gli spazi per poter gestire le attività, dal secondo, tramite gara, ottiene i contratti di servizio. Le compagnie aeree richiedono agli handler prezzi sempre più contenuti e livelli sempre più alti di qualità, in modo da poter offrire ai propri clienti biglietti aerei e servizi concorrenziali; i gestori aeroportuali applicano agli handler tariffe, normalmente non negoziabili, per l'utilizzo delle infrastrutture di scalo passeggeri e merci. Le società di handling, inoltre, sostengono rilevanti investimenti per acquistare mezzi e attrezzature, che adeguano periodicamente in quantità e qualità per soddisfare i livelli di servizio richiesti dai vettori e dalle concessionarie aeroportuali, nonché per garantire al proprio personale le imprescindibili condizioni di sicurezza sul lavoro. In tale contesto appare evidente come gli handler risultino l'anello critico di questa catena produttiva, per cui la stabilità del mercato del trasporto aereo e la continuità delle attuali licenze operative sono condizioni indispensabili per consentire un conto economico in equilibrio, nonché per mantenere i livelli occupazionali e di qualità del servizio fino ad ora garantiti.

Assohandlers

Roma, 26 Novembre 2019.

## **Oggetto: Considerazioni sul Disegno di legge n° 787: sostituzione degli automezzi/attrezzature con motori endotermici con automezzi/attrezzature a trazione elettrica.**

Il Disegno di legge in oggetto, in iter d'approvazione, pur se condivisibile nella sua finalità ambientalista, suscita alcune riflessioni sui potenziali impatti economici e operativi che ricadrebbero sulle Società di Handling operanti nei tre scali interessati (Fiumicino, Malpensa e Venezia) nel caso non si individuassero per tempo adeguati interventi e misure di compensazione.

### **Principali aspetti operativi**

- Alcuni mezzi e attrezzature ad alimentazione elettrica non sono ancora in produzione (Air condition unit, Air starter, Cargo loader main deck, Transporter loader e Transporter loader Tve 7000).
- Le infrastrutture e gli impianti aeroportuali non sono ad oggi adeguati, per tipologia e dimensionamento, a sostenere la riconversione in elettrico del parco attrezzature (p. es. l'assorbimento in termini di MW è superiore alla capacità che attualmente l'aeroporto riesce a produrre).
- Le attrezzature e i mezzi elettrici generano un'inefficienza operativa superiore a quelli con motori endotermici per i tempi di autonomia e di alimentazione (mediamente un mezzo a trazione endotermica vale 0,7/0,8 dell'analogo mezzo elettrico). Ciò determina l'utilizzo di un numero superiore di macchine a parità di attività, comportando, tra l'altro, una maggiore circolazione di mezzi in *airside*, oltre all'utilizzo di modelli organizzativi e di gestione diversi e più onerosi del personale (un numero maggiore di mezzi richiede un aumento degli operatori specializzati e maggiore complessità nei processi di coordinamento).

### **Principali aspetti economici**

- Per le Società di handling **il costo stimato** dell'investimento per riconvertire i mezzi con motori endotermici in altri ad alimentazione elettrica, nei tre aeroporti coinvolti dal disegno di legge in parola è di **€/mil 250** ca.. Si tenga al riguardo conto che il costo unitario dei mezzi elettrici è notevolmente

superiore rispetto a quello dei mezzi endotermici raggiungendo a volte anche un prezzo quasi doppio (bus interpista).

- Il periodo di ammortamento nel settore handling è di 10/15 anni e non è dunque compatibile con i tempi di concessione della licenza sugli scali limitati (7 anni di cui 4 già trascorsi).

Inoltre vi è da considerare:

- I costi relativi alle potenziali inefficienze operative che abbiamo sopra evidenziato.
- I costi per la dismissione dei mezzi con motore endotermico, sia per quanto riguarda le penali nel caso di disdetta anticipata degli attuali contratti di noleggio/leasing, sia per lo smaltimento dei mezzi di proprietà.

Assohandlers e i suoi Associati non hanno alcun pregiudizio riguardo allo spirito che sottende il Disegno di legge n° 787, ma ritengono economicamente molto onerosa, al limite della sostenibilità, la riconversione dei mezzi e delle attrezzature prevista. Un aspetto critico sul quale si dovrà ragionare, indispensabile per poter reperire sul mercato le risorse finanziarie necessarie a tale riconversione, è la discrasia tra i tempi di ammortamento dei mezzi e quelli di durata delle licenze negli scali limitati, oltre ad un'efficace concertazione tra i Gestori aeroportuali e gli Handler, con il coordinamento di Enac, nell'approntamento delle misure operative per evitare impatti negativi sul servizio al cliente.

Roma, 26 Novembre 2019