***Aviation-Industry-News.com***

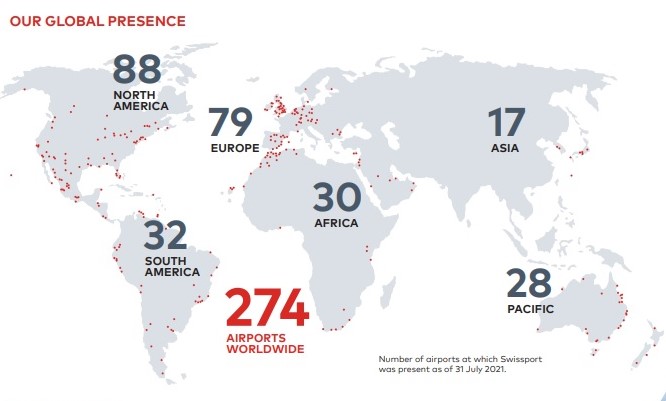
**HANDLING AEROPORTUALE: PERCHE’ L’OUTSOURCING A FCO?**

Si chiama outsourcing, in italiano esternalizzazione, ovvero trasferire ad un'altra società un servizio inerente alla propria attività. E’ quanto accaduto per il servizio di handling di Ita a Fiumicino.

La notizia era stata diffusa già il 3 giugno scorso. La società svizzera Swissport diretta dal presidente e CEO Warwick Brady si è aggiudicata l'attività di assistenza a terra all'aeroporto di Roma Fiumicino da Alitalia in Amministrazione Straordinaria. Conformemente al quadro normativo, Swissport avviava le consultazioni con i sindacati. Ai primi di luglio i sindacati comunicavano la conclusione delle trattative (1) e a partire dal 14 luglio scorso i servizi aeroportuali a terra (ground handling) presso il "Leonardo da Vinci", appartenenti ad Alitalia in amministrazione straordinaria, sono stati rilevati dalla società Swissport Italia. Volo inaugurale dell’evento è stato il collegamento AZ610 diretto a New York.

Va precisato che su Fiumicino la Swissport non gestirà l’intero handling aeroportuale, fattore comune anche su tutti gli altri scali ove è presente, ma solo i servizi a terra di Ita Airways e di alcuni clienti che erano già nel portafoglio di Alitalia. In dettaglio verrà gestita tutta l’area passeggeri, check-in, imbarchi e biglietterie, le lounge e i servizi Vip, il lost & found, il carico/scarico, il bilanciamento degli aerei, il trasporto merci dal magazzino ai velivoli.

La società svizzera in poco più di 25 anni dalla sua fondazione si trova oggi ad operare in 287 aeroporti situati in 45 nazioni. Una performance davvero notevole che dimostra ancora una volta come le odierne compagnie aeree sono sempre più restie a gestire *inside* le molteplici operazioni richieste dalla loro complessa attività.



*La tabella mostra il numero aeroporti in cui Swissport era presente al 31 luglio 2021*

Indubbiamente con il rimbalzo della domanda di viaggi aerei post-Covid, sono state molte le compagnie aeree di tutto il mondo che si sono rifocalizzate sulle loro competenze basilari quali l’osservanza degli orari, il marketing, la distribuzione digitale e operazioni di volo affidabili. Ciò potrebbe spiegare il successo di una compagnia come la Swissport, ma di certo leggendo le notizie di questi giorni riguardanti il *take over* dell’handling su Fiumicino non pochi saranno stati coloro che si sono chiesti i motivi per i quali Ita ha voluto esternalizzare le sua attività di handling.

Probabilmente non tutti ricordano che la Commissione europea ha autorizzato l’avvio della nuova impresa (Ita) con denaro pubblico sotto la condizione che rispetto ad Alitalia ci fosse una totale “discontinuità”; sta di fatto, però, che a volare per Ita dal 15 ottobre 2021 sono stati gli stessi velivoli che fino al giorno prima volavano per Alitalia, con lo stesso personale. Sono infatti passati alla nuova compagnia, a oggi, circa duemila ex-dipendenti di Alitalia, sia piloti e assistenti di volo, sia amministrativi.

Allo stesso tempo la Commissione ha vietato di continuare l’attività di handling e di manutenzione aeroportuale gestita da Alitalia per le quali si è reso necessario procedere con una gara aperta e competitiva. Si tenga presente che se la vecchia Alitalia fosse stata realmente fatta fallire, la nuova compagnia che nasceva non avrebbe avuto tutti questi lacciuoli e imposizioni. In realtà queste condizioni sono state imposte per fornire un contentino alle compagnie aeree straniere, le quali da sempre si sono lamentate degli aiuti di stato che hanno puntellato la traballante attività della compagnia di bandiera italiana in questi ultimi decenni. Ad una attenta analisi più che di “discontinuità” si tratta in realtà soltanto di un ridimensionamento dell’attività dell’azienda che ha fatto ben comodo agli acquirenti, senza dimenticare inoltre che Ita non sarà responsabile per i 900 milioni di euro che Alitalia dovrà invece rimborsare allo stato italiano. E’ proprio grazie alla discontinuità aziendale, che la nuova compagnia è nata senza ereditare gli eventuali oneri di Alitalia, tanto più che a Bruxelles pendeva da tempo il dilemma se i prestiti concessi dal governo italiano tempo addietro, pari a 1,3 miliardi, fossero legittimi. Nel caso questi fossero definiti illegittimi e non ci fosse la discontinuità aziendale, Ita sarebbe chiamata a rimborsarli alle autorità italiane.

L’intera operazione ha avuto diversi passaggi. Fin dall’inizio è apparso evidente che dal punto di vista giuslavoristico, sia per l’ordinamento nazionale sia per quello europeo, la nascita di Ita rappresenta un chiaro esempio di continuità aziendale. I motivi di tutti questi passaggi? E’ la solita furbetteria all’italiana grazie alla quale la nuova compagnia non è tenuta a riconoscere la continuità dei rapporti di lavoro, non è tenuta ad applicare la precedente disciplina collettiva, permettendole quindi di poter scegliere in modo unilaterale, come avvenuto per il personale di volo e quello amministrativo, il trattamento economico applicabile. Questo, del resto, era previsto da una norma del decreto “Cura Italia” del 2020, con il quale è stato approvato il varo della nuova compagnia, e da una norma, l’articolo 203, del decreto “Rilancio”, anch’esso emanato nel 2020 dal Governo Conte-bis, che obbliga tutti i vettori aerei ad applicare gli standard minimi nazionali di settore. Val la pena infine ricordare che non è la prima volta che nell’ambito delle interminabili crisi di Alitalia il governo abbia optato per la soluzione della discontinuità aziendale. Accadde anche nel 2008 con la nascita, si fa per dire, della Compagnia Aerea Italiana, Cai.

Oggi è facile per un attento osservatore prendere atto che tutti questi passaggi sono stati fatti per un motivo ben preciso:

1. Non si aveva il coraggio di farla fallire;
2. Si era ben a conoscenza che la compagnia, tenendo conto delle campagne di dimagrimento del network e flotta cui era stata oggetto, era sovradimensionata nel personale.

Quindi eccoci giunti alla attuale Ita la quale nasceva, secondo quanto stabiliva la Commisssione Europea, alle seguenti condizioni:

non più di 52 velivoli in flotta; non può godere del programma di fedeltà di Alitalia; potrà acquisire una quota di minoranza, non di maggioranza, della filiale di manutenzione di Alitalia; e infine l’assunzione di personale di Ita sarà limitato e avverrà con nuovi contratti.

Volendo ora passare ad analizzare più da vicino il significato pratico di una operazione di esternalizzazione possiamo iniziare avvertendo, quale precisazione introduttiva di carattere generale, come nel business aeroportuale il ricorso allo strumento gestionale dell’*outsourcing*, così come pure la costituzione di una *joint venture* o una *partnership* rendono, di fatto più complicato poter distinguere con precisione i i rispettivi confini delle singole organizzazioni coinvolte. Precisato ciò in linea di massima possiamo affermare che un’azienda opta per l’esternalizzazione dei servizi nel momento in cui essa si rende conto che per lo svolgimento di quella determinata attività, esistono **competenze indispensabili le quali non risultano disponibili internamente**.

Più nello specifico, avvertono le teorie economiche che trattano di outsourcing, che si ricorre a questo strumento per tutti quei processi a basso valore aggiunto i quali, per essere portati a termine in modo soddisfacente, richiedono un investimento in termini di formazione e di infrastruttura che l’azienda reputa come controproducente.

Basandosi su questo primo assunto dovremmo dire che Ita non rientrava sotto questo scenario (se non ci fosse stato il diktat di Bruxelles) poiché la mano d’opera c’era ed era immediatamente disponibile.

L’outsourcing dei processi aziendali va considerato come l’**approccio diametralmente opposto a quello di integrazione verticale**, il quale prevede invece la gestione diretta di tutte le attività necessarie all’interno della stessa azienda. Ci rendiamo conto che ai giorni nostri, sono davvero poche le aziende che possono pensare di usufruire del modello di integrazione verticale. Tuttavia va ribadito che nel caso di Ita, il personale era già formato e disponibile. Insistiamo su questo punto in quanto le teorie alla base del processo di esternalizzazione sono chiare ed inequivocabili sull’argomento: *Esternalizzare un processo vuol dire affidare delle attività aziendali a dei professionisti specializzati in quel campo specifico, caratterizzati dunque da un alto know-how. Ciò dovrebbe significare che il lavoro sarà completato in minor tempo e con un risultato migliore.*

Nella maggior parte dei casi, l’outsourcing dei processi garantisce un netto risparmio per l’azienda, in quanto tramite esso evita di dover sostenere i costi operativi e di reclutamento di un dipendente assunto internamente e formato specificatamente per quella determinata attività.

Riportando questi principi generali all’operazione condotta sull’ex personale Alitalia la situazione può essere così ricapitolata:

1. Alitalia aveva una forza lavoro che era preparata per effettuare l’handling aeroportuale;
2. Fra le condizioni che Bruxelles ha imposto (per esser certi che si trattasse di una genuina discontinuità) vi era anche quella di cedere le attività di handling;
3. Si è fatto un bando e la Swissport è risultata vincitrice;
4. La Swissport ha assunto 1.451 ex dipendenti Alitalia a fronte di 2.451 dipendenti che erano in forza nel settore (2).

Dopo aver rilevato da Alitalia in amministrazione straordinaria la gestione dell’handling di Roma Fiumicino, Swissport si prepara anche ad operare su Linate. La gara indetta da Alitalia prevedeva infatti l'aggiudicazione di due lotti, il secondo dei quali a Linate. Mentre la gestione di Fiumicino è stata assegnata in prima istanza, a Linate è stata avviata una gara che ha visto confrontarsi Airport Handling e Swissport con quest'ultima che alla fine ha prevalso. Ora l'aggiudicazione effettiva dovrà essere sancita dal Mims, Ministero della Mobilità e Infrastrutture Sostenibili.

Come si può osservare tutto è stato fatto con la finalità di arrivare a quella mini compagnia che non avrebbe dato fastidio ad alcuno e che fra poco tempo sarà anch’essa facile boccone di un vettore major.

In conclusione di questo nostro excursus sulla esternalizzazione dell’handling aeroportuale, sui suoi pro e contro, possiamo dire **di nutrire il massimo rispetto e considerazione per la aggiudicazione e la qualità del lavoro che svolgerà la Swissport, felicissimi che circa 1500 ex dipendenti di Alitalia abbiano ritrovato un impiego, ennesima triste presa d’atto tuttavia che le attività una volta svolte direttamente da una società italiana vengano oggi invece trasferite a multinazionali straniere. Ulteriore segno di declino dell’imprenditorialità italiana.**

1. Questa la nota diffusa in data 4 luglio 2022: “Le segreterie nazionali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti Ugl Trasporto Aereo comunicano in una nota che "Dopo molti giorni di confronto, ed a seguito di una lunga maratona negoziale conclusasi nelle prime ore di questa mattina, le scriventi organizzazioni sindacali hanno raggiunto un importante accordo con Swissport per il passaggio delle attività di handling sull’aeroporto di Fiumicino che garantisce i punti cruciali di tutela dell’occupazione e delle retribuzioni per tutti i lavoratori, che garantisce l’invarianza salariale, di inquadramento e di mansione, la valorizzazione economica degli scatti di anzianità, la confluenza nel Ccnl Assohandlers, l’introduzione di un premio di produzione che, per il secondo semestre 2022 produrrà un importo di 500 Euro per tutti i lavoratori, il ticket restaurant ad 8 Euro e le agevolazioni di viaggio con ITA. In giornata verrà diffuso comunicato dettagliato ed i documenti sottoscritti. Le nostre strutture sono a disposizione per fornire ogni informazione e chiarimento. Riteniamo di aver raggiunto un primo importante risultato in discontinuità con il passato, che pone le basi per un futuro lavorativo più sicuro nell’ambito del primo gruppo mondiale dell’handling. Il lavoro di miglioramento e tutela proseguirà sin dai prossimi giorni sui temi specifici dell’area handling".
2. Dimensione occupazionale presente alla data del 10 gennaio 2022.

*www. Aviation-Industry-News.com*

*23 luglio 2022*

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

[antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.** Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale: [www.aviation-industry-news.com](http://www.aviation-industry-news.com)

o alla sicurezza del volo:

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

E’ possibile richiedere l’inserimento a entrambi i servizi.