

AUDIZIONE 8A COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI DEL SENATO**DISEGNO DI LEGGE N. S727 – RIORDINO DISPOSIZIONI LEGISLATIVE IN MATERIA DI TRASPORTO AEREO****13 MARZO 2019****ASSAEREO**

Assaereo, Associazione Nazionale Vettori e Operatori del trasporto Aereo, costituita in data 5 agosto 1997, è un'associazione di categoria per i vettori e operatori del trasporto aereo operanti in Italia. Attualmente i vettori associati sono Alitalia S.A.I. S.p.A. in a.s. ed Alitalia CityLiner S.p.A. in a.s.

Assaereo svolge diversi compiti e funzioni tra cui:

- tutelare e rafforzare la posizione delle associate in ogni sede, pubblica e privata, nei confronti di enti e società nazionali ed internazionali, per le tematiche di natura tecnico-economica aventi riflesso sul trasporto aereo;
- rappresentare e assistere le associate nella stipulazione di accordi o contratti collettivi di lavoro. Nel caso specifico, Assaereo rappresenta la piattaforma di confronto con le organizzazioni sindacali ed è parte stipulante del CCNL, congiuntamente alle altre associazioni datoriali di settore (Assaeroporti, Assohandlers, Assocontrol e Fairo);
- assistere le associate nella stipulazione di accordi transattivi e verbali di conciliazione con i lavoratori, operando da commissione di conciliazione ai sensi degli artt. 413 c.p.c.

L'Associazione è inoltre fonte istitutiva del Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo, che interviene per assicurare l'integrazione dell'attuale regime di sostegno al reddito in favore dei lavoratori del settore interessati da licenziamenti e/o applicazione di ammortizzatori sociali attualmente previsti dalla normativa nazionale di riferimento.

IL DISEGNO DI LEGGE

Assaereo condivide lo spirito del Disegno di legge di riordinare e semplificare le disposizioni legislative in materia di trasporto aereo, nell'ottica di creare un sistema nazionale che possa contribuire in maniera importante alla crescita del trasporto aereo stesso e, più in generale, allo sviluppo del Paese. Nel corso degli anni, infatti, si sono susseguiti interventi normativi sicuramente utili e necessari per far fronte alle rapide evoluzioni tecnologiche ed industriali del settore, ma probabilmente non rientranti in un'ottica di sistema Paese. L'associazione è dunque favorevole alla revisione normativa in ottica organica, con l'obiettivo di creare un level playing field che consenta agli operatori della filiera industriale di operare in maniera trasparente, concorrenziale e non discriminatoria, in un settore fortemente competitivo e che ha visto penalizzate negli ultimi anni numerose compagnie aeree nazionali.

Di seguito sono dettagliate le posizioni dell'associazione in relazione alle diverse tematiche affrontate dal disegno di legge.



Aeroporti

Necessario rivedere il piano complessivo degli aeroporti con l'obiettivo di razionalizzare il numero degli aeroporti destinati al traffico commerciale e di prevedere una specializzazione degli stessi alla tipologia di traffico stesso e di mercato.

Vanno differenziate le politiche commerciali tra aeroporti insistenti sulle medesime *catchment area* che creano squilibri e distorsioni della concorrenza in particolare quando aeroporti minori sono in grado di erogare significativi contributi pubblici per lo sviluppo di rotte in concorrenza con aeroporti tradizionali e più strutturati.

Aeroporti di piccole dimensioni non sono in grado di assicurare un corretto equilibrio finanziario attraverso il traffico e non dovrebbero sostenere sviluppo forzato del mercato attraverso il ricorso a forma di contributo pubblico.

Le reti aeroportuali possono essere uno strumento volto a garantire un maggiore equilibrio tra scali minori che servono la stessa area geografica, tuttavia le forme di sussidio a favore degli scali più piccoli devono essere ricomprese nei regimi tariffari evidenziando il beneficio complessivo per il territorio o la rete di aeroporti ed evitando il continuo ricorso a forma di sussidio pubblico.

Competenze regolatorie e concessioni aeroportuali

Una efficace attività di regolazione svolta da un organismo indipendente, prevista dalla normativa EU, è a nostro giudizio un irrinunciabile elemento di tutela sia dell'interesse pubblico in generale che delle istanze degli utenti aeroportuali.

La attuale divisione di compiti tra Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART", competente per la regolazione economica per tutti gli aeroporti ad eccezione di quelli in deroga, nello specifico Roma Fiumicino, Milano Linate, Milano Malpensa e Venezia) ed ENAC (allo stesso tempo concedente e supervisore tecnico e regolatore economico per gli aeroporti in deroga), non offre la necessaria chiarezza nella individuazione delle competenze.

La corrente estensione della supervisione economica di ENAC agli aeroporti di Roma, Milano e Venezia crea potenziali diseguaglianze e andrebbe rapidamente superata.

Vediamo con interesse la preannunciata revisione dei modelli regolatori di ART, dalla quale ci attendiamo tra l'altro:

1. individuazione degli scali italiani con un significativo potere di mercato; rappresentando tali aeroporti dei monopoli di fatto si rende necessaria una regolazione stringente, basata sul principio della c.d. "*yardstick competition*" (monitoraggio e confronto dei costi e dei livelli qualitativi dei servizi tra imprese che operano in regime di monopolio di fatto nello stesso settore) e con una effettiva incentivazione per il perseguimento dell'efficienza;
2. un cambio di prospettiva nella determinazione delle tariffe, che tenga conto dei margini derivanti dalle attività commerciali incamerati dai gestori aeroportuali ad abbattimento delle tariffe aeroportuali e dei diritti di imbarco e riaffermi il principio del price cap;
3. introduzione dei margini commerciali ad abbattimento delle tariffe per gli aeroporti regolati in deroga con revisione del sistema da *dual till* a *single till* ed utilizzo dei fondi generati per



politiche si sviluppo del traffico e riduzione dei costi per i settori più deboli della catena del valore (handler, operatori minori nei servizi di assistenza a terra, società di pulizie, ecc);

4. introduzione di sistemi di penali a favore dell'utenza in caso di parziali o limitati utilizzi delle infrastrutture (per lavori, eventi esterni o interni che limitino l'utilizzo dell'infrastruttura, ecc);
5. revisione dei parametri che fissano la remunerazione del capitale investito attualmente molto superiore alla realtà del mercato per settori a rischio limitato come quello delle gestioni aeroportuali in considerazione del fatto che i fattori di rischio per gestori aeroportuali sono di fatto quasi azzerati da alcune clausole dei contratti di programma e dagli stessi modelli;
6. maggiore coinvolgimento degli utenti aeroportuali e delle associazioni di categoria nella definizione dei piani di investimento in quanto l'attuale modello non consente agli utenti di essere efficaci nella scelta e nella priorità degli investimenti;
7. rivedere il programma di limitazione degli handler sugli scali poiché l'introduzione di una sistematica limitazione degli stessi in tutti gli aeroporti principali denota una strategia di oligopolio adottata da ENAC e dagli handler piuttosto che una reale limitazione degli stessi dovuta a reali limitazioni dell'infrastruttura come dovrebbe essere da normativa. Attualmente le limitazioni sono troppo lunghe (dovrebbero essere per normativa limitate nel tempo ed invece vengono concesse per 7 anni) e favoriscono concentrazioni di operatori a livello di rete aeroportuale e locale con aumento dei prezzi per passeggeri e vettori. Centralizzazione di tutte le attività di de-icing in capo al gestore aeroportuale;
8. si propone di rivedere le limitazioni previste al punto 7, fissando un limite massimo di 3 anni e con le seguenti caratteristiche:
 - a. 4 operatori full handling su scali superiori a 20 mln/pax anno (con quota minima di mercato per poter operare pari al 15%) + eventuali autoproduttori fino a max 2
 - b. 3 operatori full handling su scali da 3 Mln pax/anno a 20 mln/pax anno (con quota minima di mercato per poter operare pari al 15%) + eventuali autoproduttori fino a max 2
 - c. 2 operatori full handling su scali fino a 3 Mln pax/anno + 1 autoproduttore
9. nel caso di limitazioni almeno il 50% degli handlers presenti deve garantire una operatività H 24 e 7/7;
10. per scali fino a 20 Mln pax anno devono essere vietati noleggi incrociati dei mezzi e/o delle attrezzature così come servizi garantiti attraverso il ricorso ad un solo operatore che poi rivende il servizio ai soggetti operanti per evitare accordi di mercato a scapito della trasparenza dei costi e delle concentrazioni di soggetti che dovrebbero essere in concorrenza;
11. introduzione di sistemi di penali e multe per gli handler che non garantiscano la presenza di adeguati mezzi e del personale.

In tema di aeroporti e di gestione del traffico l'associazione propone, inoltre, la revisione dei criteri di finanziamento di Assoclearance (l'associazione, istituita con Decreto del Ministero dei Trasporti del 4/08/1997, responsabile della gestione degli slot sulla maggior parte degli aeroporti italiani) e del sistema contributivo per il funzionamento della stessa; oggi, infatti, tale sistema prevede una quota contributiva fissa uguale per ciascun associato ed una quota variabile a carico per il 50% degli aeroporti italiani e per il restante 50% dei vettori associati (ad oggi solo Alitalia ed Air Italy), con la



conseguenza che tutti gli altri vettori che utilizzano gli slot ma che non sono associati non versano alcun contributo.

La proposta consiste nel ripartire i costi per il funzionamento dell'associazione per il 50% a carico dei gestori aeroportuali e per il restante 50% a carico degli operatori di aeromobili che richiedono di utilizzare gli slot. Tale soluzione, in linea con le prassi degli altri Paesi UE e con le indicazioni della stessa Commissione Europea, comporterebbe una più equa ripartizione dell'onere contributivo in favore di un soggetto che offre servizi non solo ai propri associati ma a tutti i vettori che operano sugli aeroporti italiani.

Intermodalità

Assaereo è favorevole allo sviluppo del trasporto intermodale, le proprie associate stanno lavorando con gli stakeholders anche a livello comunitario per individuare gli strumenti idonei per realizzarla. Tuttavia sono necessari investimenti per i dovuti adeguamenti infrastrutturali che consentano di sviluppare al meglio le potenzialità del trasporto multimodale.

Incentivi in favore di compagnie aeree

Le linee guida emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("MIT") nell'agosto del 2016 hanno privilegiato il ricorso al test MEO ("operatore in un'economia di mercato"), con il quale il soggetto erogante può concedere incentivi sulla base di un'analisi ex-ante che prevede il raggiungimento del ritorno sull'investimento a medio termine, a discapito delle procedure pubbliche di erogazione di incentivi, a differenza della precedente versione delle linee guida elaborate nel 2014.

Sono auspicabili, dunque, nuove linee guida/norme che possano rendere maggiormente trasparenti e non discriminatorie le procedure di erogazione di incentivi e che differenzino in maniera netta i contributi per l'apertura di nuove rotte dagli incentivi per attività di co-marketing, attualmente non disciplinati da normative *ad hoc*.

L'associazione è favorevole, inoltre, alla creazione di un apposito registro degli incentivi erogati dai singoli aeroporti tenuto presso il MIT o, in alternativa, presso ENAC o ART.

Gestione degli spazi aerei

Con la procedura "Free route" i velivoli oltre i 9000 metri quota di volo possono pianificare il percorso senza far riferimento al network di rotte, con un utilizzo ottimale dello spazio aereo italiano e risparmi in termini di consumo di carburante in favore dei vettori.

Le nostre associate hanno preso parte al tavolo "National Aviation Strategy", istituito da ENAV e IATA con il coinvolgimento di Assaeroporti, MIT, ENAC ed altri vettori, con lo scopo di semplificare sostenere i flussi di traffico previsti in futuro e, in generale, supportano soluzioni normative e di sistema che consentano risparmi in termini di emissioni di CO2 nonché di costi ATC.



Contratti di settore

Ferma restando l'articolazione dei processi operativi in una filiera che coinvolge soggetti differenti per specializzazione, posizionamento nella catena del valore e collocazione fisica, la crescente concorrenza che si è sviluppata nel settore ha accentuato le interrelazioni e le transazioni tra i diversi soggetti.

Tutto questo a fronte di una crescente richiesta di qualità dei servizi erogati (aspetto regolato anche lo strumento della Carta dei Servizi e la definizione di SLA e di sanzioni per l'eventuale mancato rispetto)

In questo quadro la definizione di regole che riguardino il lavoro e che siano quanto più possibile condivise non rappresenta un elemento ostativo all'efficienza complessiva del sistema ma, anzi, ne rappresentano un pre-requisito logico ed organizzativo.

La definizione di un CCNL per il settore del Trasporto Aereo può rappresentare un elemento di elevazione del livello qualitativo dei servizi complessivi attraverso la fissazione di un quadro di regole di insieme da applicarsi a tutti gli operatori del settore nella Parte generale in quanto componenti a pieno titolo della filiera del Trasporto Aereo e contrastando forme deteriori di concorrenza che poggino sulla compressione di costi relativi a garanzie "sociali" (tasse e contributi all'estero, sicurezza su lavoro); al riguardo l'Associazione auspica una miglior definizione della normativa in materia di versamento di contributi previdenziali e riconoscimento di assistenza sanitaria in caso di contratti con vettori esteri.

Assaereo, firmataria del CCNL Trasporto Aereo è disponibile a porsi come punto di riferimento per favorire un'estensione dell'area applicativa del CCNL stesso.

L'Associazione auspica una partecipazione aggregativa fra tutti gli operatori del settore ad un'unica condivisa piattaforma di riferimento che ispiri il riordino della normativa di settore in una logica di confluenza ed armonizzazione ed in un'ottica di garanzia di condizioni generali comuni che favoriscano una sana concorrenza nel settore del trasporto aereo.

In questa prospettiva sarà anche più agevole definire condizioni operative coerenti con le caratteristiche dell'industry, sia con riferimento alle condizioni di impiego del personale nei diversi momenti dell'anno (l'utilizzo di contratti a tempo determinato legati al ciclo operativo è coerente con la stagionalità dei collegamenti) sia nel promuovere l'adozione di ulteriori misure che possano sostenere il ricambio generazionale nel settore – attraverso una riduzione dei requisiti di accesso ai trattamenti pensionistici - anche tenendo conto delle caratteristiche di particolare fatica di alcune attività sia di volo sia di terra (es. turnisti e smistamento bagagli) prevedendo il riconoscimento del loro carattere usurante.

Tutela dei passeggeri

Le compagnie associate sono molto attente alla tutela dei passeggeri, nonostante lo scenario normativo sia molto frammentario e penalizzante per i vettori. La materia, infatti, è regolata dalla normativa comunitaria, segnatamente dai seguenti regolamenti principali:

- Reg. CE 261/2004 sui diritti dei passeggeri in caso di cancellazioni, ritardo prolungato e negato imbarco;
- Reg. CE 1107/2006 sui diritti delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo;



- Reg. CE 2111/2005 sulle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo;
- Reg. CE 889/2002 sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli.

Il regolamento che più di tutti impatta sulle operazioni dei vettori è il Reg. CE 261/2004, del quale si prospetta una revisione da almeno 6 anni per attualizzarne i contenuti coerentemente con i cambiamenti avvenuti nell'industria negli ultimi 15 anni; durante questo periodo di tempo, infatti, la portata del regolamento è stata di volta in volta modificata e integrata dalle decisioni della Commissione e della Corte di Giustizia UE che hanno comportato, per la stragrande maggioranza, sicuramente un aumento della tutela dei diritti dei passeggeri a fronte di un impatto molto penalizzante e negativo per i vettori, chiamati a rispondere da soli per fattispecie ed eventi in cui la responsabilità ricade su altri soggetti della filiera del trasporto aereo (es. gestori aeroportuali, handlers, controllo del traffico aereo), con la quasi impossibilità di rivalersi su questi ultimi. Inoltre gli obblighi assistenziali e di indennizzo in caso di problemi operativi, sempre a carico del vettore anche per motivi indipendenti dalla propria responsabilità (es. eruzione vulcanica), sono ormai sproporzionati rispetto al costo medio dei biglietti, in costante diminuzione a seguito della liberalizzazione del settore attuata a partire dagli anni '90 del secolo scorso. In altri settori, come ad esempio il trasporto ferroviario, gli indennizzi sono calcolati in proporzione al costo del biglietto. Quanto sopra ha creato le condizioni per la nascita e lo sviluppo di una vera e propria proliferazione di agenzie, dette "*claim farms*", dedite alla riscossione degli indennizzi che agiscono da intermediari per i passeggeri, trattenendo elevate percentuali dall'indennizzo ottenuto.

L'associazione supporta la creazione, in linea con quanto già avvenuto in altri Paesi EU, di organismi addetti alla risoluzione alternativa delle controversie ("*Alternative Dispute Resolution*") che prevedano la partecipazione paritetica di tutti i soggetti interessati, allo scopo di ridurre il contenzioso ed i relativi costi. I vettori associati hanno sviluppato già da anni una procedura di conciliazione paritetica con alcune associazioni dei consumatori che consente di risolvere le controversie in fase pre-contenziosa a titolo completamente gratuito per il passeggero.

Cargo aereo

Assaereo è membro di un raggruppamento chiamato "*Cluster Cargo Aereo*", di cui fanno parte esponenti della filiera del trasporto cargo, che ha un'interlocuzione attiva con le istituzioni competenti con l'obiettivo di facilitare il processo di importazione, esportazione, gestione e trasporto merci nel nostro Paese.

Si auspica che tale gruppo di lavoro possa continuare ad operare per produrre i risultati attesi, con beneficio per i players del settore e per i clienti finali.

Si segnala l'interesse nella rapida implementazione dello Sportello Unico Doganale come strumento idoneo a semplificare la gestione documentale e fisica delle spedizioni in transito negli aeroporti italiani.