



AUDIZIONE 8° COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI E COMUNICAZIONI DEL SENATO SUL DISEGNO DI LEGGE 727

14 marzo 2019

IBAR – Italian Board Airline Representatives è una Associazione costituita informalmente negli anni '60 dando seguito a una raccomandazione della IATA.

La Associazione, che conta attualmente 54 Vettori Aerei - Italiani e stranieri - operanti in Italia, ha tra le sue principali funzioni:

- La tutela degli interessi dell'industria del trasporto aereo
- La costante interlocuzione con tutte le Associazioni internazionali del settore
- La piena collaborazione con Autorità di Regolazione, Enti preposti e Legislatori, con particolare attenzione alla conformità della normativa Nazionale con Direttive e Regolamenti Europei

IBAR non si configura come una Associazione datoriale direttamente coinvolta nella stipula dei CCNL di settore.

1.2 a-b) RICLASSIFICAZIONE AEROPORTI, SISTEMI E RETI AEROPORTUALI

Il piano nazionale degli aeroporti, pur nel rispetto delle esigenze di mobilità di tutta la popolazione, deve prendere atto delle realtà di mercato ed evitare il perpetuarsi del riconoscimento di contributi pubblici a pioggia che favoriscono l'inefficienza anche a scapito delle gestioni aeroportuali più virtuose.

Per quanto riguarda le reti aeroportuali, si deve evitare il rischio che gli utenti di un aeroporto si vedano costretti a sussidiare altri scali insistenti sul territorio per i quali non hanno interesse.

1.2 c) INTERMODALITA'

I Vettori associati vedono con favore la prospettiva di un sistema di collegamenti intermodali che migliorino la accessibilità degli scali e contribuiscano all' allargamento del bacino di utenza degli aeroporti in cui operano.

Un effettivo miglioramento della connettività terra-aria si persegue non solo con l'arrivo dei treni ad alta velocità direttamente nei principali scali, ma anche e soprattutto con la intensificazione delle frequenze e con la piena integrazione dei rispettivi sistemi di vendita che Trenitalia e Vettori associati stanno progressivamente implementando.

Per quanto riguarda il trasporto merci, è di particolare rilevanza lo sviluppo di piattaforme logistiche attrezzate nelle immediate vicinanze degli scali, come Malpensa e Fiumicino, con una significativa attività cargo.

1.2 d) **COMPETENZE REGOLATORIE**

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 ART (regolazione economica) ed ENAC (allo stesso tempo concedente e supervisore tecnico) , non offre la necessaria chiarezza nella individuazione delle competenze.

Inoltre, la attuale estensione della supervisione economica di ENAC agli aeroporti di Roma , Milano e Venezia crea potenziali disequaglianze e andrebbe 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; per questi monopoli di fatto si rende necessaria una regolazione stringente, basata sul principio della “yardstick competition” 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 e riaffermi il principio del price cap.
3. Revisione dei parametri che fissano la remunerazione del capitale investito per la realizzazione delle infrastrutture, attualmente molto superiore alla realtà del mercato, soprattutto in considerazione del fatto che i fattori di rischio per gestori aeroportuali ed investitori sono di fatto quasi azzerati da alcune clausole dei contratti di programma e degli stessi modelli.
4. Maggiore coinvolgimento degli utenti aeroportuali e delle associazioni di categoria nella definizione dei piani di investimento.
I Vettori associati non sono contrari per principio agli investimenti e possono offrire, per esempio attraverso le strutture tecniche della IATA, un importante contributo.

In materia di regolazione, segnaliamo la opportunità di valutare attentamente le conseguenze della politica di limitazioni nel numero di prestatori di servizi a terra (ground handlers) progressivamente perseguita, a partire dal 2015, in quasi tutti gli scali italiani.

Auspichiamo che ENAC monitori attentamente la effettiva risoluzione delle criticità in materia di “safety & security” che hanno di volta in volta motivato i provvedimenti di limitazione e confidiamo che tali criticità siano dai Gestori risolte in tempi ragionevoli, senza il ricorso al limite massimo di sette anni sistematicamente accordato da ENAC, che riteniamo in ogni caso eccessivo.

Facciamo inoltre presente che la progressiva instaurazione di un regime di limitazioni di lunga durata ha creato nel tempo le condizioni perché la concorrenza “ dentro il mercato”, espressamente prevista per questa tipologia di servizi dalla Direttiva 96/67/EC , si trasformasse a tutti gli effetti una concorrenza “ per l' accesso al mercato “ : si sono così inavvertitamente create le condizioni che favoriscono , in un mercato non accessibile se non a coloro che già vi operano , potenziali comportamenti di natura oligopolistica.

1.2. g) INCENTIVI ALL' AVVIAMENTO E SVILUPPO DI ROTTE AEREE

Il perimetro e le modalità di erogazione degli incentivi accordati ai Vettori associati per avviamento e di nuove rotte e sviluppo di quelle esistenti sono definiti dal un Decreto del MIT emanato nell' agosto 2016.

È a nostro avviso opportuno assicurare che:

- a) Le politiche commerciali dei gestori aeroportuali siano rispettose dei principi di trasparenti ed accessibili a tutti i soggetti interessati.
- b) Vi sia piena visibilità degli incentivi erogati nei casi di non conformità al MEO Test previsto dal DM in questione.

1.2 h) CONCESSIONI AEROPORTUALI

Riconosciamo che la durata delle concessioni non possa essere così breve da pregiudicare il ritorno degli investimenti.

Allo stesso tempo facciamo notare che una loro durata eccessiva non è conforme alla normativa europea, non incoraggia l'ingresso di players potenzialmente più efficienti e rischia di creare nel tempo posizioni di rendita.

1.2. n) GESTIONE DEGLI SPAZI AEREI

L' ATM italiano ha già adottato misure, come il "free route" oltre una certa quota di volo , che consentono la ottimizzazione dello spazio aereo.

ENAV e IATA hanno recentemente istituito, con il coinvolgimento di ASSAEROPORTI , MIT , ENAC e AAMM , un tavolo " NATIONAL AVIATION STRATEGY " che mira ad individuare e risolvere i colli di bottiglia in una prospettiva di medio-lungo termine tenendo nella dovuta considerazione la necessità di progettare ed implementare infrastrutture (fisiche e tecnologiche) in grado di gestire i flussi di traffico del futuro.

Ad un raffronto con altre realtà nazionali (per es. Francia e Germania) la performance del nostro Paese presenta minori criticità.

I Vettori associati supportano il potenziamento di EUROCONTROL e fanno presente che l'ostacolo principale è la eccessiva frammentazione di un sistema che continua a considerare gli spazi aerei coincidenti con i singoli confini nazionali.

Una razionalizzazione del sistema a livello europeo consentirebbe un significativo risparmio delle emissioni di CO2.

1.2 o) ACCORDI BILATERALI

Materia oggetto di specifici trattati internazionali, che di norma prevedono il pieno rispetto della reciprocità.

I Vettori associati supportano la definizione di accordi bilaterali sottoscritti da EU con stati extra-EU

1.2 p-q) CONTRATTI DI SETTORE

E' già in essere un articolato sistema di contrattazione collettiva, in molti casi abbinato ad accordi di secondo livello, definiti in ambito aziendale, che tengono opportunamente conto delle specificità delle singole aziende.

Per quanto riguarda gli associati all' IBAR, non ci risultano comportamenti non conformi alla normativa italiana.

1.2.u-v) TUTELA DEI PASSEGGERI

La materia è normata dalla direttiva EU 261/2004, della quale è peraltro prevista a breve una revisione , recepita dall' ordinamento nazionale.

La attuale normativa è a nostro giudizio penalizzante per i Vettori associati, soggetti ad obblighi di assistenza e di indennizzo anche nei casi in cui la responsabilità di ritardi e cancellazioni ricade su altri soggetti (aeroporti , ATM etc.) ed impossibilitati a rivalersi con questi ultimi.

La stessa misura degli indennizzi appare del tutto sproporzionata rispetto al costo medio dei biglietti, in costante diminuzione dagli anni '90 a seguito della piena liberalizzazione del settore.

Rileviamo che in altri settori gli indennizzi previsti in caso di disservizi non sono mai superiori al corrispettivo effettivamente incassato, anzi ne rappresentano quasi sempre una frazione.

Una tale sproporzione ha creato nel tempo le condizioni per la nascita di una vera e propria industria dedita alla riscossione degli indennizzi riconosciuti dalle Compagnie.

1.2 z) RISOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE

I Vettori associati supportano la creazione, in linea con quanto già fatto da molti paesi EU, di organismi addetti alla risoluzione alternativa delle controversie (Alternative Dispute Resolution : ADR) che prevedano la partecipazione paritetica di tutti i soggetti interessati.



CARGO AEREO

I Vettori associati auspicano che sia data continuità al tavolo di lavoro sul cargo aereo, costituito dal MIT nel 2017 con la partecipazione di regolatori, enti competenti, associazioni ed operatori del settore.

Si attribuisce particolare importanza alla rapida implementazione dello sportello unico doganale, individuato nell' ambito dei lavori di quel tavolo come strumento idoneo al superamento dei colli di bottiglia nella gestione documentale e fisica delle spedizioni in transito negli aeroporti italiani.