Audizione informale presso la IX Commissione Trasporti

Camera dei Deputati

20 aprile 2021

# "Crisi industriale di Alitalia"

## Proposte di interventi per la continuità di Alitalia in A.S.

Premessa e condizioni per la continuità operativa

L'Alitalia Amministrazione Straordinaria non è in grado di garantire, neppure nel breve termine, la continuità operativa della compagnia per insufficienti disponibilità di cassa.

Per garantire la continuità operativa è necessario che di verifichino due condizioni, nello stesso momento:

- un soggetto responsabile dell'operatività
- una dotazione di cassa adeguata.

Il soggetto non può che essere l'Amministrazione Straordinaria attuale oppure ITA.

La prima è avvantaggiata dal fatto di svolgere attualmente tale ruolo, ma allo stesso tempo è svantaggiata dal fatto di non avere fondi in cassa. ITA, dal canto suo, potrebbe utilizzare una parte dello stanziamento dei tre miliardi, debitamente autorizzata dal MEF, ma manca al momento del Certificato di operatore aereo (COA) e della licenza di operatore aereo, indispensabili per potersi assumere la titolarità dell'esercizio del trasporto.

La soluzione che sembra attualmente perseguita dall'Alitalia in A.S. è quella dell'affitto d'azienda (almeno) della parte aviation a ITA.

Una scelta che rientra nella seconda tipologia prima indicata e che appare di difficile realizzabilità per i motivi precedentemente illustrati, oltre che per i tempi estremamente ridotti.

**ITA: una soluzione parzialmente inadeguata.**

Oltre alla difficile realizzabilità dell'affitto d'azienda, è evidente che ITA rappresenti una soluzione parzialmente inadeguata alle esigenze di trasporto aereo del Paese e ai requisiti dimensionali necessari per competere in maniera efficace in un mercato estremamente concorrenziale e in cui i vettori degli altri paesi, a partire da quelli europei, sono di tutt'altro calibro.

Per come ITA è nata essa implicherebbe infatti:

1) spezzatino aziendale;

2) miniaturizzazione aziendale;

3) insostenibilità economica;

4) breve durata prima di un nuovo fallimento;

5) perdita dei 3 miliardi.

L'inutilità della trattativa con l'Ue Insistere nella trattativa con l'Ue non porterà ad alcun risultato in quanto la Direzione Concorrenza della Commissione persegue palesemente, pressata dai grandi vettori concorrenti di Alitalia, obiettivi di darwinismo economico.

L'assunto è che Alitalia si è dimostrata inadeguata a stare sul mercato da più di 20 anni a questa parte e, dunque, deve togliersi di mezzo al più presto.

Trattare con l'Ue è pertanto completamente inutile.

Tuttavia, mettersi contro Bruxelles, facendo scelte in palese contrasto col diritto comunitario, è dannoso data la posizione di debolezza generale dell'Italia e la precedente doppia violazione rappresentata dai due prestiti da 900 e 400 milioni.

**La necessità di scelte unilaterali.**

Occorre dunque assumersi la responsabilità di scelte unilaterali senza ricercare un'approvazione preventiva da parte della Commissione europea. Tali scelte debbono, tuttavia, essere formalmente ineccepibili dal punto di vista del diritto comunitario e risultare impermeabili a contestazioni da questo punto di vista.

L'idea è di acquisire allo Stato i compendi aziendali di Alitalia in A.s. a rimborso, ancorché parziale, del prestito non conforme alle regole comunitarie rientra in questa fattispecie.

Essa è peraltro agevolata dal fatto che:

1) il prestito più recente di 400 milioni gode per legge della prededuzione rispetto a ogni altro credito verso l'Alitalia in A.s.;

2) si applicherebbe la fattispecie civilistica della datio in solutum prevista dall'art. 1197 c.c. e già esistente dal diritto romano.

Questa strategia è applicabile al prestito di 400 milioni, ma non al prestito di 900 milioni.

Una norma del 2019, infatti, lo aveva sottratto all'iniziale prededucibilità. Se lo si vuole estendere anche ai 900 milioni occorre cancellare questa norma e ripristinare il carattere della prededuzione inizialmente previsto.

Occorre peraltro osservare che qualora la Commissione Ue indicasse il primo prestito di 900 milioni come violazione del diritto comunitario e chiedesse, di conseguenza, alla Stato italiano di recuperarlo entro 90 giorni, come da prassi, esso scavalcherebbe in priorità automaticamente tutti gli altri crediti e si avrebbe facile gioco ad assommarlo con norma ai 400 milioni ai fini della restituzione in natura.

**Come lo Stato può diventare operativo.**

Nel momento in cui lo Stato acquisisse la proprietà dei compendi non sarebbe, tuttavia, in grado di esercitare in via autonoma il trasporto aereo, non disponendo di uno strumento giuridico dotato di COA e licenza.

Per superare tale problema si potrebbe adottare la stessa soluzione impiegata dal'1 al 12 gennaio 2009, periodo in cui l'Alitalia CAI, che aveva acquisito i compendi dall'Alitalia in A.s. di allora, non era ancora in grado di volare in quanto non aveva ancora conseguito il COA.

In quel periodo, pertanto, l'attività di volo fu garantita in continuità dall'Alitalia in A.s., ma su incarico e per conto della nuova società e con costi e ricavi ad essa imputati. In questo modo, a far tempo da una certa data, l'attività di volo ancora realizzata organizzativamente dall'Alitalia in A.s. verrebbe da essa esercitata per conto dello Stato nelle more della costituzione all'interno dell'Alitalia in A.s. di una società veicolo, dotata di COA e licenza, alla quale trasferire i compendi.

Nella fase transitoria e in quella iniziale della NewCo interna all'Alitalia in A.S. occorrerà con urgenza:

1) rimodulare tutti i leasing attraverso un processo di ristrutturazione e di rifinanziamento;

2) ristrutturare tutte le procedure interne e i manuali operativi dell'aerolinea;

3) ristrutturare gli accordi di code sharing e quelli relativi all'alleanza Sky team.

In ultimo la nuova società, pienamente operativa e dotata delle licenze, verrebbe trasferita nella piena proprietà del MEF il quale valuterà se fonderla con ITA oppure liquidare quest'ultima.

**La dotazione economica iniziale.**

La gestione temporanea per conto dello Stato potrebbe essere dotata di un finanziamento, indicativamente di 200 milioni, necessari a coprire le esigenze di cassa della fase transitoria, accentuate dal persistere della pandemia.

Per i 200 milioni si dovrebbe aprire procedura autorizzativa con l'Ue, resa tuttavia più agevole dell'aver fatto tabula rasa della precedente procedura d'infrazione. In ogni caso, anche se l'UE dovesse avere riserve sul nuovo conferimento, dovrebbe aprire una procedura nuova con tempi che ripartirebbero da zero. Un importo di 200 milioni, se non dato ad azienda che ne ha già beneficiato, è comunque coerente, date le dimensioni finanziarie di Alitalia, con l'importo ammesso per un prestito di emergenza, previsto per sei mesi nei limiti del fabbisogno di cassa del medesimo periodo.

**Lo Stato proprietario: tre possibilità di azione.**

Nel momento in cui lo Stato ottenesse la piena proprietà della NewCo operativa si ritroverebbe di fronte diverse possibilità di azione, in ogni caso subordinate al via libera dell'UE:

1) mantenere una gestione pubblica (ipotesi stand alone);

2) mettere in vendita in maniera unitaria l'azienda tramite un bando;

3) ricercare un'integrazione europea in un grande gruppo dando disponibilità a entrarne nell'azionariato (ipotesi 3 mld. più conferimento NewCo).

Tutte le tre ipotesi sono astrattamente possibili, tuttavia:

1) per ottenere il via libera dell'UE sulla prima occorre dimostrarne la sostenibilità economica;

2) sulla seconda ipotesi non vi sarebbe rilievo alcuno da parte dell'UE, ma essa non serve a realizzare politica industriale del trasporto aereo;

3) solo la terza è compatibile con politiche industriali finalizzate a riottenere per l'Italia un vettore network di dimensioni congrue, ormai mancante al nostro Paese dalla prima metà degli anni '90.

**La Nuova Compagnia di Bandiera**

Il Paese ha bisogno di una compagnia di riferimento grande, che colleghi l'Italia con il mondo a livello intercontinentale, europeo e che garantisca i collegamenti nazionali. Deve essere una compagnia di supporto al turismo, visto che il Paese è a forte vocazione turistica e quindi non possiamo pensare di abdicare a questo ruolo per quella che poi sarà la futura Alitalia.

Quindi i dimensionamenti di tale azienda devono essere corretti e sicuramente una compagnia di riferimento degna di questo nome, che debba garantire questi collegamenti, dovrà avere un numero di aeroplani adeguato: parliamo di 100 aeroplani come minima soglia di sostenibilità e questo già a partire dal 2022, che è il periodo in cui si predispone la ripresa reale del mercato. Nel 2021 non assisteremo ad una effettiva ripresa ma la nuova compagnia si dovrà predisporre alla ripresa attraverso l'assunzione di un numero adeguato di Piloti e di Assistenti di volo, anche in vista dei tempi tecnici di addestramento collegati al piano flotta che dovrà prevedere il progressivo ingresso di aeromobili di nuova generazione che consumano e inquinano meno degli attuali e che necessiteranno di personale navigante addestrato e pronto a supportare la ripresa del mercato.

Per questo abbiamo chiesto l'apertura di un tavolo permanente sul Trasporto Aereo, accordato dall'attuale Ministro On. Giancarlo Giorgetti durante l'incontro tenutosi al MISE in data 14 Aprile 2021 al quale la scrivente Organizzazione Sindacale ha partecipato assieme alle altre sigle del settore, e con gli altri Ministeri competenti per affrontare i temi inerenti alle problematiche sul tema lavoro in questa transizione.

Gli obiettivi comuni di Governo e parti sociali devono essere la continuità del reddito ed i livelli occupazionali in un progetto integrato che non lasci a terra le persone e che supporti il settore del trasporto aereo di cui la nuova Alitalia dovrà essere la compagnia di riferimento.

Diventa essenziale il posizionamento di Alitalia molto rapido e ben pensato all'interno di una alleanza globale. Fino ad oggi Alitalia ha avuto un ruolo ancillare e non ha potuto cogliere tutte le opportunità fino al 2019 di un mercato in piena espansione che poteva garantire grandi risultati in particolare sul Nord-atlantico. Quindi è necessario un serio ed immediato ripensamento sul tema dell'alleanza globale e del posizionamento commerciale.

L'aeroporto di Roma Fiumicino è una HUB intercontinentale di grandi dimensioni in grado di supportare lo sviluppo della futura compagnia di bandiera ed è assolutamente necessario, come previsto dai precedenti decreti, di rivalutare il riposizionamento delle compagnie Low Cost verso un aeroporto diverso e appositamente adibito, con una rivisitazione integrale del Sistema Aeroportuale ( in allegato Dossier Co-Marketing e Dossier Sistema Trasporto Aereo ).

Invece un aeroporto come Linate potrebbe dare grandi risultati se fosse presidiato opportunamente dalla Nuova Alitalia per svolgere attività cosiddetta punto-a-punto con l'Europa ed il bacino del mediterraneo, competendo ad armi pari con easyJet su Malpensa e Ryanair (oggi Malta Air) su Bergamo. Da qui l'importanza di minimizzare, se non azzerare, il danno eventualmente generato da una riduzione importante degli slot sull'aeroporto di Linate.

Non va poi dimenticata anche l'attività cargo.

Su Malpensa un presidio di attività cargo ha senso e quindi è un presidio che va studiato e va costruito anche attraverso opportune intermodalità. Queste azioni sono essenziali per dare solidità al progetto industriale centrato sull'HUB di Fiumicino per le attività intercontinentali e relativo feederaggio. Queste sono, sommariamente, le linee guida che pensiamo necessarie per la soluzione della crisi di Alitalia. Ogni possibile soluzione alternativa che il Governo di concerto col Parlamento volesse decidere dovrà essere decisa ed attuata in tempi rapidissimi e con determinazione per scongiurare la chiusura definitiva di prospettive concrete di rilancio causata da tattiche dilatorie della UE o da tatticismi politici interni che genererebbe una tragedia sociale oltre che un enorme danno per il Paese.

**Ulteriori finanziamenti per ristori e per l'ecosostenibilità**

Come sempre ribadito da codesta organizzazione sindacale il tracollo dell'Alitalia genera da una serie di problemi mai risolti.

Al riguardo alleghiamo alla presente svariati dossier atti a delucidare le tante problematiche che possono esser inizialmente risolte dal proposto disegno di legge 727.

Sebbene la UE abbia concesso la devoluzione di sostegni economici da parte dei rispettivi stati alle varie compagnie aeree con importi ingenti, in base ai fatturati precedenti la crisi covid, denunciamo l'iniqua devoluzione consentita all'Italia, usando pretestuosamente la crisi di Alitalia come giustificazione al diniego; va segnalato infatti che l'azienda in base alla legge Marzano è in piena ristrutturazione e che il corretto importo doveva essere calcolato solo e semplicemente sul fatturato degli anni precedenti al periodo COVID.

Ebbene, è ora di puntare i piedi con l'Europa perché una situazione del genere non è assolutamente accettabile, Alitalia deve poter ricevere sostentamenti proporzionalmente pari alle altre Compagnie Aeree per superare lo stop dovuto alla pandemia.

Essendo il momento della ripresa, l'anno zero del trasporto aereo, tutte le compagnie ripartiranno con mezzi idonei poiché sostenute dai propri Stati.

In questo contesto si possono avanzare logiche e indispensabili nuove proposte assolutamente innovative, perché tali esborsi dai relativi governi abbiano un senso logico e finalizzato in ambito di eco sostenibilità, al riguardo invitiamo a leggere l'allegato sul tema ( ECO Trasporto Aereo ).

Allegati:

1) ITA & Riforma del Trasporto Aereo;
2) Dossier Co-Marketing;
3) Dossier Sistema Trasporto Aereo;
4) Dossier ECO Trasporto Aereo.

SEGRETERIA NAZIONALE

ASSOVOLO TRASPORTO AEREO

Federazione Nazionale Trasporto Aereo

# ANALISI e VALUTAZIONI
# Situazione settore TRASPORTO AEREO e NewCo ITA SPA
# & post pandemia da COVID 19

***La Situazione e sviluppi post pandemia***

A tutt'oggi l'intero settore Trasporto Aereo e il suo vastissimo indotto sono attraversati da una gravissima crisi prodotta dalla pandemia COVID 19 che ha causato una consistente diminuzione dei livelli di traffico passeggeri in tutti gli aeroporti italiani. In assenza di un programma di interventi a difesa dell'intero settore Trasporto Aereo e in grado di garantire la conservazione dei livelli occupazionali, si determinerà una drammatica situazione in un settore strategico che è anche considerato un volano per l'industria turistica e per il settore commerciale del Paese.

Pertanto, è necessario rendere da subito disponibile e fruibile un sistema di ammortizzatori sociali fino al tempo necessario per la ripresa dei livelli di traffico passeggeri e merci ai livelli PRE-COVID per impedire migliaia di licenziamenti a partire dalla fine di marzo 2021.

Per sostenere il sistema del trasporto aereo si dovrà anche pensare, così come per gli altri settori dei trasporti, a possibili rimodulazioni tariffarie che tengano conto del minor fatturato prodotto durante la crisi determinata dalla pandemia. L'esperienza drammatica del coronavirus dovrà essere colta come opportunità per investire maggiormente in innovazione, nuove tecnologie, digitalizzazione e sostenibilità ambientale.

Per tornare ai livelli pre-covid ci vorranno più di due anni con il traffico per turismo più veloce al recupero rispetto a quello business. Se le compagnie Low-cost potrebbero ritornare ai livelli di traffico passeggeri già nel 2022, per le Compagnie Aeree condizionate invece dal traffico intercontinentale ancora chiuso, come nel caso di Alitalia e della NewCo ITA, ci vorrà più tempo e quell'appuntamento è destinato a non arrivare prima del 2024. Per quanto riguarda la capacità offerta da parte di vettori, nell'anno in corso non si andrà oltre il 50%, anche in relazione dell'avanzamento della vaccinazione di gregge appena iniziata che sarà portata a termine, si spera, entro il corrente 2021.

Pertanto, la scrivente Organizzazione Sindacale ASSOVOLO TRASPORTO AEREO richiede che si rendano fruibili a tutti i Lavoratori del Trasporto Aereo, oltre che il sistema di ammortizzatori sociali, anche le prestazioni del Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo, debitamente alimentato anche da eventuali contributi straordinari, fino alla ripresa dei livelli di traffico passeggeri e merci raggiunti nell'anno 2019.

*Alitalia e la NewCo ITALIA TRASPORTO AEREO SPA*

In tale contesto si rende urgentissima l'apertura di un confronto su Alitalia e la NewCo ITA SPA. Quanto è stato illustrato in data 2 e 28 dicembre 2020 da ITALIA TRASPORTO AEREO S.p.A. alla scrivente Organizzazione Sindacale è solo uno schema di piano industriale di cui devono ancora essere comunicati diversi dati richiesti, pertanto la nostra analisi di merito è di carattere generale rispetto alle informazioni al momento disponibili.

La decisione presa sulla rinascita di una Compagnia di Bandiera pubblica non va sprecata, ma deve essere utilizzata per garantire un servizio pubblico efficiente nel nostro Paese, come anche le connessioni internazionali e intercontinentali. La nuova NewCo ITA pubblica secondo le intenzioni del Management sarebbe in procinto di decollare con metà dell'attuale Flotta Alitalia e meno della metà del personale in forza. Tali previsioni di piano industriale sono inaccettabili in quanto non garantiscono la completa mobilità del paese da Nord a Sud e non prevedono da subito e a regime un aumento di dotazione degli aeromobili di medio e lungo raggio indispensabili per lo sviluppo del Traffico Aereo post pandemia. A nostro avviso nell'arco di piano industriale 2021/2025 la dotazione di aeromobili non dovrà essere inferiore a 200 macchine, il 30% delle quali di Lungo raggio, vista tra l'altro la dotazione iniziale di 3 miliardi di euro concessi e senza aver bene chiarito il ruolo all'interno di una alleanza internazionale necessaria.

Per quanto riguarda la previsione di costituire due società, partecipate dalla Holding ITA per le attività di manutenzione e Handling, non trova alcuna giustificazione industriale poiché non è previsto uno sviluppo tale da dover prevedere questa necessità, non essendo un piano industriale realmente espansivo.

Pertanto, la scrivente Organizzazione Sindacale ASSOVOLO TRASPORTO AEREO richiede che venga implementato il piano industriale di ITA, sia sulla fase di partenza e sia nella fase successiva, con particolare attenzione all'aumento della Flotta e all'aumento degli aeromobili di lungo raggio. ITA deve rappresentare un'operazione innovativa e positiva e in tal senso chiediamo che al personale del Gruppo Alitalia SAI in A.S. sia fornita l'integrale occupazione da subito e la continuità di tutti i diritti salariali e normativi acquisiti, applicando dal primo momento tutti gli strumenti di ammortizzazione sociale. Proponiamo l'apposita creazione di una commissione intersindacale allo scopo di **supervisione e controllo** di attuazione del piano industriale della Società ITA S.p.A.

***Il settore Trasporto Aereo e la riforma contenuta nel DDL 727/2018***

È ormai noto a tutti, tanto agli operatori del settore quanto ai cittadini, come il nostro sia un Paese a forte vocazione industriale così come sia in grado di esercitare un importante appeal turistico sicuramente da valorizzare; quindi, affrontare finalmente il riordino del trasporto aereo costituisce oggi un compito stringente e più che necessario per lo sviluppo e il rilancio del territorio, delle attività economiche, e in generale della nostra comunità.

La fragilità e la percezione di una certa estemporaneità e talvolta di un'assenza di indirizzo nel trasporto aereo, costituiscono oggi la realtà con cui noi operatori del settore facciamo esperienza quotidiana.

Finalmente si comincia a parlare in modo più esteso e articolato degli aspetti decisamente contraddittori emersi in modo palese da parecchi anni in questo settore; un settore che esprime dati di forte crescita da un punto di vista prettamente quantitativo, mentre allo stesso tempo descrive una crisi sofferta, acuta e stagnante in molti operatori a cominciare dai vettori, soprattutto quelli nazionali.

L'attuale sistema del trasporto aereo italiano è il risultato di politiche e scelte che sono andate in una direzione voluta, costituita dalla massima apertura del sistema stesso. Nel confrontarsi con questa scelta degli ultimi governi, milioni di italiani e di turisti hanno volato per mezzo di vettori low cost che decollano e atterrano su tutto il territorio nazionale, anche da aeroporti che non esprimono alcuna domanda, se non quella generata "artificiosamente" da tariffe ridotte, sovvenzioni e contributi di co-marketing.

Questo tipo di scelta è stato surrogato dalle crisi di Alitalia e così dalla possibilità che sbocchi di mercato potessero inopinatamente trovare spazio "da altre parti" voltando la faccia alla compagnia di bandiera.

Cosa si raccoglie come frutto di questa politica?

Sicuramente – da una parte - l'incremento di collegamenti diretti (oggi si può volare da diverse aree del territorio nazionale verso diverse destinazioni internazionali), e così un contributo all'aumento del numero di passeggeri, e il fatto che alcuni aeroporti gestendo bene quei flussi - anche grazie a contratti di programma "generosi" - siano riusciti a produrre utili per gli azionisti.

Da un'altra parte, si è però desertificato il mercato delle compagnie aeree italiane (nessuna ha retto a questo schema di concorrenza), con conseguente perdita di posti di lavoro (alcuni dei quali riguardanti mansioni pregiate e molto ricercate, espresse da una formazione costosa), sviluppo di cassa integrazione e incremento delle spese pubbliche, diminuzione dei più preziosi collegamenti intercontinentali, depauperamento del mercato e della sua percezione (oggi appare difficile accettare di pagare un volo aereo più di una corsa in taxi), condizioni di lavoro sempre più "precarie" per addetti e naviganti, in particolare proprio per quelli delle compagnie low-cost.

Così, non abbiamo più aziende di trasporto aereo che versano tasse e contributi, mentre abbiamo tanti e troppi aeroporti minori che drenano risorse pubbliche per distribuirli in contributi ad altre compagnie aeree straniere, senza preoccuparci di capire in profondità se si sta davvero sviluppando il proprio territorio attraverso flussi provenienti dall'estero o se si procede a sussidiare i viaggi verso l'estero dei propri concittadini.

È tempo che il racconto dell'asfissia di Alitalia (così come quello della sua resistenza senza alcuna forma di lecito "protezionismo" o senza una considerazione strategica come avviene all'estero) vengano finalmente considerati l'emblema evidente del disimpegno e della mancanza di visione in un settore strategico, se non di scelte discutibili quando non del tutto sbagliate, piuttosto che come la riproposizione di una mera "crisi aziendale".

Oggi anche la migliore delle compagnie, posizionata in un contesto del genere, non riuscirebbe a "decollare" …

La riorganizzazione del trasporto aereo in Italia è quindi urgente e determinante, e certamente l'adeguamento, così come il riordino e il completamento della normativa e della legislazione incidente, costituiscono uno degli obbiettivi prioritari attraverso cui ridare linfa e possibilità di sviluppo tanto ai pochissimi vettori aerei italiani rimasti a operare sul nostro territorio, quanto contestualmente a tutte le realtà appartenenti o connesse a ogni titolo alla filiera.

***L'Analisi per il riordino del settore***

In questo senso la rotta intrapresa per il riordino dovrà necessariamente seguire un approccio aperto e profondo, coinvolgendo in modo integrato tutte queste realtà.

Innanzitutto, si dovrà necessariamente operare con un riassetto "a sistema" nella considerazione degli scali aeroportuali, proseguendo nello sforzo orientato allo sviluppo del traffico da e per l'Italia. Al riguardo, i principali flussi di traffico low-cost nel nostro paese – e solo nel nostro paese - tendono a generare da grandi aeroporti e bacini importanti anziché da aree decentrate. Il risultato di questo è che i flussi tendono maggiormente a portar fuori passeggeri italiani piuttosto che a importare turisti stranieri.

Inoltre, come descritto nell'introduzione del DDL 727/2018, ci troviamo di fronte a una realtà di grande frammentazione. Ciò evidenzia particolari situazioni di densità dovute all'eccessivo numero di aeroporti sul nostro territorio, con problematiche di scarsa concentrazione sugli *Hub* a cui inevitabilmente corrisponde un numero limitato di connessioni globali di lungo raggio, che sono quelle più redditizie e vantaggiose all'intero sistema. Anche questa realtà non ha eguali nel panorama internazionale, dove appare un maggiore equilibrio a favore degli hub, con un modello certamente diverso riguardo alla distribuzione del traffico, rispetto a quello che oggi invece sussiste tra i poli di Roma e Milano da una parte, e gli altri scali dall'altra.

Oltre a ricordare che ogni singolo aeroporto produce ingenti costi fissi e che quindi questi possono essere ammortizzati convenientemente solo se lo scalo in questione può ripartirli su una notevole attività, resta evidente che la distribuzione degli stessi costituisce una vera e propria rete, la cui struttura e i cui flussi sottostanti non possono essere lasciati alla pura estemporaneità, agli interessi localistici o peggio ancora campanilistici, pena l'esposizione, spesso ricattatoria, alle pretese di alcune compagnie low-cost.

Nell'ottica strategica della valorizzazione delle reti e dei flussi, che non dimentichiamo nell'aviazione civile costituiscono una vera infrastruttura "intangibile", la realizzazione e la dislocazione di un aeroporto avrebbe dovuto scontare – come avviene nella gran parte dei paesi europei sviluppati - degli studi di fattibilità socio-economica e obbedire a un sistema di supervisione regolamentato e sovraordinato, in grado di anteporre la valorizzazione e la circoscrizione di bacini di utenza definiti, proprio per valorizzare a sua volta lo sviluppo dei flussi e così delle attività sottese al territorio che li costituiscono.

Piuttosto che limitarsi – come avviene adesso - a proporre lo sviluppo di un generico "aumento dell'offerta di traffico e mobilità", legata talvolta a discutibili, se non occulti, criteri di convenienza.

Infatti, l'Italia rappresenta un caso di scuola per quanto detto, con una carenza di visione strategica e di controllo, nonostante le indicazioni di pianificazione unitaria della rete aeroportuale previste dal Codice della Navigazione. L'effetto di questa situazione si rinviene nella forte sperequazione sul territorio, così come sulla densità degli scali aerei, con aree dove molto spesso le distanze tra gli aeroporti risultano decisamente inferiori rispetto a quelle esistenti tra gli scali ferroviari.

Sotto un'altra prospettiva certamente di livello primario nella nostra tematica, la geografia politica ed economica definisce i criteri di sviluppo delle reti sulla base di considerazioni che tengano conto dei punti nodali sul territorio secondo i vari interessi (civilistici, industriali, turistici eccetera), e ancora considerando il rapporto tra tipologie di mezzi di trasporto, le distanze, le peculiarità del territorio e i tempi di percorrenza; al riguardo, l'analisi considera la valutazione dei punti di connessione e della possibilità di un utilizzo combinato di vari mezzi di trasporto.

Questa "possibilità" può essere tradotta con il termine di "Intermodalità". Attraverso l'intermodalità due o più segmenti di spostamento si combinano efficacemente per realizzare convenientemente il collegamento.

È noto quanto la mancanza di reti di collegamento all'aeroporto di Milano Malpensa ne abbia pregiudicato lo sviluppo, affossando una prima volta la nostra compagnia di bandiera. Questo problema di accessibilità, insieme ad altri, oggi però si perpetua in varie forme per molti aeroporti italiani, non escludendo l'aeroporto di Roma Fiumicino.

L'alimentazione di un hub non deve avvenire necessariamente attraverso il solo feederaggio aereo: è di tutta evidenza che più mezzi di raccolta convergono in modo celere e diretto su quell'hub, maggiori saranno le sue possibilità di alimentare con successo i propri voli, soprattutto sul lungo raggio, in grado di produrre maggiore ricchezza e benefici indotti.

Oggi il collegamento con l'hub romano appare ancora macchinoso o poco incentivato, con un'accessibilità insufficiente così come con una scarsa alimentazione attraverso voli in connessione (*feederaggio*). Ciò costringe le compagnie a realizzare in proprio anche linee di connessione superficiale (autobus) per intercettare i propri clienti.

La principale evidenza di questa situazione risiede soprattutto nell'inesistenza di collegamenti ferroviari diretti ad alta velocità che dal tessuto socio-geografico italiano (provincia, bacini o poli di sviluppo, aree del nord e del sud) colleghino in maniera efficace e diretta l'hub. Considerati in passato come modalità in diretta concorrenza con il trasporto aereo, tali collegamenti nei paesi più avanzati assurgono da tempo al ruolo di mezzo complementare e di integrazione al trasporto aereo, con reciproci vantaggi.

La sintesi dei fattori appena esposti può leggersi in questo modo:

a) la presenza numerosa di scali aeroportuali ha comportato un eccesso di permeabilità alle compagnie straniere nel sistema del trasporto aereo italiano, rendendo impossibile per la nostra compagnia di bandiera - come per tutte le compagnie italiane - il presidio di un territorio così frammentato. Ciò l'ha vista presto assediata da concorrenti ostili in casa propria;

b) nell'operare per la sostenibilità e per il business del proprio aeroporto, città, enti locali e gestori aeroportuali, sostenuti da interessi territoriali o di corto respiro, sono entrati spesso in concorrenza tra loro per accaparrarsi i flussi di traffico resi disponibili dall'arrivo delle compagnie straniere low-cost operanti in Italia. Ciò ha incrementato esponenzialmente la forza negoziale di queste, notoriamente espressa attraverso l'involucro giustificativo di presunti contratti di "co-marketing", e che è arrivata molto presto a rappresentarsi attraverso vere e proprie forme di ricatto e di minaccia di abbandono dello scalo servito; a sua volta ciò ha condotto in molti casi a evidenti problematiche di sostenibilità per gli amministratori, connesse al confronto tra costi di operatività e ritorno degli investimenti effettuati;

c) d'altro canto, i vantaggi sul territorio legati allo sviluppo dei flussi così creati sono risultati spesso di natura controversa e allora, pur se in taluni casi possono essere descritti meri incrementi quantitativi indotti sul territorio, essi risultano comunque pagati a caro prezzo; ciò vale soprattutto se l'analisi viene riconsiderata come comprensiva di tutti gli aspetti socio-economici, secondo un confronto tra costi e benefici che sappia ponderare per la collettività gli interessi strategici generali rispetto a quelli più localistici. Da ciò emerge che all'incremento oggettivo o puramente quantitativo nell'offerta di traffico aereo e mobilità, spesso non corrisponda un'adeguata intercettazione di ricchezza e di benefici per tutti gli attori della filiera e in particolare per la collettività nel territorio.

In definitiva, tutte queste circostanze descrivono più approfonditamente come il mercato del trasporto aereo italiano sia diventato terreno di conquista per compagnie e attori di ogni tipo, che drenano verso l'estero la ricchezza, così come instradano i passeggeri diretti a destinazioni di lungo raggio verso gli hub di compagnie straniere; ciò aggrava il bilancio nazionale se si considera – come si è detto - l'apporto di sovvenzioni in denaro pubblico alle compagnie low-cost (secondo alcune cronache giornalistiche spesso distratto da altri impieghi primari) e mortifica, attraverso evidenti distorsioni talvolta illecite, il lavoro e le professionalità coesistenti, soffocate da sempre più estesi fenomeni di *dumping*.

Tutto questo avviene in un mercato che comunque è ricco e ancora foriero di sviluppo e di possibilità, ma che allo stesso tempo appare privo di una guida e di un sufficiente controllo "a monte" nell'interesse di tutti e nella prospettiva di una più opportuna partecipazione in casa propria al processo di creazione della ricchezza.

Per questi motivi, nel sostenere il presente DDL 727/2018, noi auspichiamo che possa essere interpretato e attuato con una visione d'insieme ampia e altresì profonda, che tenga conto delle discrasie e delle contraddizioni esposte, eliminandole alla radice.

*Gli Interventi necessari*

In relazione alle problematiche descritte, noi consideriamo prioritario tutto un insieme di **azioni essenziali** che, in estrema sintesi, possono essere così elencate (e speriamo raccordate tra loro "a sistema" anche grazie all'intervento regolatorio del DDL 727/2018):

1) Integrazione delle reti di trasporto e di traffico secondo criteri aggiornati di intermodalità con sviluppo dell'alta velocità ferroviaria e con particolare attenzione all'accessibilità agli hub nazionali e all'instradamento dei flussi provenienti dall'estero;

2) Rivisitazione dell'analisi della rete viaria con capovolgimento del riferimento concettuale legato alla disposizione degli aeroporti: riteniamo più efficace partire da un'attenta considerazione dei bacini d'utenza, della loro ampiezza, della loro valorizzazione, del loro peso in termini di attività economiche e di potenzialità di attrazione a qualunque titolo.

   Va realizzata, qualora non esistente, un'analisi integrata delle consistenze quali-quantitative dei flussi da e per i nostri bacini, includendo in essa gli aspetti legati alle rendite che comportano. Elaborata questa attenta ponderazione, sarà più facile ed efficace stabilire a valle il ruolo, la qualificazione, l'importanza e la missione ottimale degli scali presi singolarmente o per aree geografiche;

3) In quest'ottica, riteniamo interessante la considerazione di non oltre 8-10 macro-bacini sul territorio italiano a cui riferire la rete aeroportuale;

4) Nel rispetto della ventilata possibilità di riconsiderare in maniera integrata il sistema concessionario, e nell'ottica di impedire un'inopportuna concorrenzialità tra aeroporti contigui - ricordando che i regolamenti europei prevedono l'unicità del soggetto gestore - riteniamo opportuna l'assegnazione a uno stesso concessionario di almeno un intero macro-bacino;

5) Condizionare la rivisitazione dei contratti di programma così come del sistema di regolazione delle tariffe, tanto aeroportuali quanto di assistenza al volo - sicuramente oggi troppo sbilanciato - e regolarlo con criteri di condivisione degli obbiettivi tra le varie classi di operatori in un'ottica di riequilibrio per tutta la filiera. Ciò dovrà trovare l'esercizio di una particolare attenzione per gli aeroporti di grandi dimensioni, in coerenza con quanto altro esposto precedentemente;

6) Rivisitazione delle politiche sottese agli accordi bilaterali e delle politiche di concessione delle "quinte libertà", riproponendo al centro la compagnia di bandiera come vettore italiano *"di default"*;

# Dossier

## Alitalia messa in ginocchio dal co-marketing

*Il Caso RYAN AIR*

A partire dal 2000 le normative europee prevedono la possibilità che i singoli stati possano cofinanziare i vettori aerei tramite gli enti di gestione aeroportuale.

Queste norme - parzialmente modificate nel 2014 - hanno un evidente effetto distorsivo della concorrenza, pertanto sono assoggettate ad una serie di limiti geografici e temporali posti a tutela della leale competizione tra i vari vettori.

Ad esempio, il finanziamento deve essere limitato al periodo di avviamento del collegamento aereo, e può essere erogato solo per rotte che colleghino aeroporti di piccole dimensioni, oppure riguardare zone economicamente svantaggiate o isolate.

Inoltre, ogni tratta deve essere in grado di sostenersi economicamente in maniera autonoma al termine dell'erogazione degli incentivi, e le compagnie aeree sono obbligate a mantenere in vita il collegamento per un periodo almeno pari a quello durante il quale hanno beneficiato di incentivi.

Un'altra norma impone che gli aeroporti debbano distare almeno 200 chilometri da altre aerostazioni con un sufficiente volume di traffico passeggeri, e che non sia presente un collegamento ferroviario ad alta velocità.

Nel corso degli anni abbiamo assistito in Italia al dilagare delle compagnie low-cost, Ryanair in primis: una invasione che non ha eguali in Europa, al punto che di recente la stessa Ryanair ha potuto pubblicizzare sé stessa come la prima compagnia aerea italiana, con i comportamenti offensivi che le sono abituali, non ultimo lo sfottò sul Papa.

Proviamo ad esaminare i fattori che hanno permesso tutto questo, nel (l'assordante) silenzio delle istituzioni e degli enti preposti al controllo.

1) *IL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO GENERA DISTORSIONI*

Da più di 25 anni l'Italia aspetta un piano nazionale degli aeroporti che riordini la rete degli scali esistenti, che sono attualmente ben 112: la proposta più recente prevede una trentina di aeroporti di interesse nazionale senza limitare l'operatività e la libera iniziativa di tutti gli altri.

La Spagna, con un territorio molto più grande, ne conta 32, la Francia 46, la Germania 33.

Ciascuno scalo italiano è gestito in condizioni di monopolio da una società a sé stante, nella maggior parte dei casi di proprietà di enti pubblici (regioni, comuni) o a forte partecipazione pubblica. In questo vuoto legislativo e regolatorio, aeroporti vicinissimi fra loro competono per attrarre traffico e sopravvivere, concedendo incentivi alle compagnie aeree per attrarre collegamenti.

Stime attendibili quantificano nell'ordine di centinaia di milioni di euro annui il costo totale dei sussidi pagati degli aeroporti italiani alle compagnie low cost, con la sola Ryanair a fare la parte del leone con un ammontare di ben oltre 100 milioni all'anno.

Un enorme esborso di soldi pubblici. In pratica gli sconti sulle tariffe esistono solo grazie ad un

gigantesco trasferimento di ricchezza dalle tasche di tutti i cittadini a quelle delle compagnie aeree low cost.

Nel totale spregio della trasparenza, questi contratti vengono definiti "riservati" (in Italia

contratti segreti sono ammessi solo se inerenti alla sicurezza Nazionale) per cui ci si può affidare solo alle stime, o a rari casi in cui questi documenti sono stati resi pubblici. Ad esempio nel 2008 la trasmissione Report ha mostrato un documento preso dal sito di Aeroporti di Roma in cui si evidenziava un contributo di 5,30 euro a passeggero pagato dall'aeroporto di Ciampino alle low cost. Considerando una media di 4 milioni di passeggeri/anno, parliamo di più di 20 milioni di euro annui versati solo da questo scalo. Altre cifre emerse più di recente parlano di 4 milioni/anno per Trapani (24 euro a passeggero!), 7 milioni/anno per gli aeroporti pugliesi di Bari e Brindisi, 4 milioni/anno per Alghero, 11 milioni/anno a Pisa, fino ai 20 milioni/anno per Bergamo, dove Ryanair ha una base importante. Quest'ultimo scalo, data la sua vicinanza con Linate (30 km.) non dovrebbe esistere secondo le norme europee.

La sua sopravvivenza è legata a doppio filo alle low cost, le quali possono quindi imporre allo scalo le proprie condizioni.

Pur non assistendo alla vera e propria invasione avvenuta in Italia per il gran numero di aeroporti e la sostanziale mancanza di un controllo sovraordinato, e quindi di una strategia a tutela dell'interesse nazionale, accordi simili esistono in quasi tutti gli aeroporti europei toccati dalle low cost: non a caso si moltiplicano le denunce a carico di queste compagnie presso la commissione europea per aiuti di stato.

Ryanair ha subito condanne per aiuti di stato illeciti erogati dagli aeroporti di Zweibrücken in Germania, Charleroi in Belgio e Alghero, ed indagini sono in corso in parecchi altri scali: ultimo caso in Italia il rinvio a giudizio dell'amministratore di Aeroporti di Puglia per la concessione - senza gara di appalto - di contributi pubblici per decine di milioni di euro a diverse low cost.

Parametrando le cifre italiane a quelle degli scali europei, anche se la penetrazione in quei mercati è sensibilmente minore, possiamo dedurre che le cifre dei sussidi pubblici a livello europeo sono dell'ordine dei miliardi di euro.

I finanziamenti vengono erogati in molte maniere, dai semplici sconti sui vari servizi di scalo fino ad arrivare alle spese per le concessionarie pubblicitarie delle varie compagnie, che arrivano a far pagare un milione di euro/anno per un banner pubblicitario sul proprio sito internet o tariffe esagerate per pubblicità sulle riviste di bordo.

Ryanair si è dimostrata la più abile nell'aggiudicarsi i più variegati tipi di finanziamenti; sicuramente parte del suo successo è dovuto ad uno dei loro consiglieri, l'ex politico irlandese Charlie Mc Creevy. Membro del gruppo Bilderberg, ex commissario europeo per il mercato interno, da profondo conoscitore della materia può suggerire come far fare soldi alla Ryanair avvalendosi delle falle della legislazione che lui stesso ha contribuito a scrivere. Questo strumento è servito per alimentare casi, oggi più che mai lampanti, di dumping sulle regole del lavoro che hanno favorito una concorrenza sleale e che rimangono un elemento fondamentale per la sopravvivenza stessa delle low cost, ovvero…

2) *LO SFRUTTAMENTO DEI LAVORATORI*

Un altro vantaggio concesso alle low cost consiste nel permettere loro di applicare contratti di lavoro di diritto straniero al personale basato in Italia: in mancanza di qualunque tutela di ordine sindacale e di un reale controllo degli enti preposti, ciò si traduce in una tassazione e contribuzione agevolate, peraltro versate all'estero, mentre i servizi agli individui vengono erogati dallo Stato italiano, praticamente omaggiati dalla collettività.

Tale pratica è stata censurata in diversi stati europei, come dimostrato dalle molteplici indagini a cui è stata sottoposta ed anche condannata Ryanair, ultimo caso a Marseille - Aix en Provence, dove piloti e assistenti di volo si sono costituiti parte civile in una causa da loro promossa per questa irregolarità. Il rappresentante di Ryanair non ha risposto alle domande del giudice.

Un' indagine è in corso in Danimarca e altre se ne sono avute tempo addietro. Inoltre ci sono libri e testimonianze che fanno accapponare la pelle sull'utilizzo di metodi inadeguati per qualsiasi società civile: è per questo che la maggior parte dei paesi europei ha subito fatto fronte a tale piaga schierandosi in prima linea contro il dumping sociale e obbligando le varie low cost ad applicare i rispettivi contratti nazionali.

Famosa una delle ultime selezioni Ryanair, al termine della quale tutti i candidati hanno rifiutato di essere assunti. Ad una di essi è stato chiesto: "Lei perché non ha accettato?" La risposta è stata: "Al momento di trattare l'offerta con l'Agenzia Interinale ho capito che il lavoro sarebbe stato un COTTIMO dove l'effettivo impegno lavorativo pagato si limitava alle ore volate, senza alcun corrispettivo per le fasi preliminari prima del volo e durante gli eventuali scali o soste tecniche. La compagnia non dà più una certezza sullo scalo di partenza e sul rientro a fine turno a tal punto che uno può trovarsi a Londra o ad Oslo dovendo affrontare gli alti costi di residenza rispetto a quanto possano essere quelli di Pisa o comunque non dove uno generalmente vive. Gli stipendi da 1.000 a 1.400 € (40/32 ore settimanali alternate EFFETTIVAMENTE volate) non comprendono il corso che costa 4.000 € da fare a Francoforte (decurtabile in quota parte mensile di 360,00 € dallo stipendio), il nolo della divisa per 30 € mensili, una propria polizza assicurativa, senza copertura in caso di malattia, dovendoti portare il tuo cibo e la tua acqua.

Il rapporto di lavoro è regolato dalla legislazione irlandese e la busta paga la percepisci direttamente attraverso la rete bancomat sul territorio europeo con obbligo di aprire un conto corrente presso la loro stessa banca. Queste condizioni sono impossibili da accettare se specialmente l'aeroporto assegnato è diverso da quello prossimo alla tua abitazione. Il rischio di andare in rimessa è altissimo e non esistono tutele".

"Chi altro ha accettato?"

"Nessuno dei selezionati ha potuto accettare, a queste condizioni. Siamo considerati degli strumenti di business".

È inutile star qui a ricordare che gli assistenti di volo sono parte fondante e determinante della SICUREZZA VOLO!

Simili pratiche illecite pongono la compagnia di bandiera fuori mercato. L'altra cosa che stupisce poi è la totale disinformazione o la cattiva informazione con la quale si riempiono pagine e pagine di critiche feroci su Alitalia senza che nessuno registri o faccia osservare quanto scritto finora.

Alla luce di tutto questo come non immaginare che all'origine ci sia malaffare e malcostume fatto passare come interesse nazionale?

Nonostante le prevedibili difficoltà legate alla Brexit, nel nostro paese si continua ad agevolare una penetrazione senza eguali in Europa: quali realtà si nascondono dietro la proprietà di queste compagnie, talmente potenti al punto di condizionare stampa e politica nel nostro paese?

Forse le stesse che hanno usufruito di alcuni recenti salvataggi ultra miliardari, e coloro che li hanno elargiti?

15/12/2016

**ASSOVOLO Trasporto Aereo**

Assovolo
Trasporto Aereo
FEDERAZIONE NAZIONALE TRASPORTO AEREO

# Dossier

## Crisi di Alitalia e Sistema Trasporti Italiano:

## analisi e interventi non più differibili

E' di queste ultime settimane il ritorno alla ribalta dell'ennesima crisi di Alitalia.
Il vettore, dal 2015 sotto la gestione del nuovo azionista Ethiad, dopo avere ripetutamente confermato - fino alla scorsa estate - la previsione di raggiungimento del pareggio di bilancio per il 2017, ha da poco improvvisamente annunciato di essere sull'orlo del fallimento. Sono emerse negli ultimi tempi diverse analisi che hanno posto l'attenzione su alcuni evidenti errori di gestione, riconducibili a sprechi, appalti da fornitori a costi fuori mercato, dismissione di linee interne rivelatesi poi onerose all'esterno, o su errori strategici quali il mancato sviluppo delle linee di lungo raggio, più remunerative e su cui l'annunciato investimento non si è realizzato.

Ciò ha reiterato ancora una volta il tema del modello di business e di un adeguato riferimento dimensionale e di investimenti alla missione annunciata.

Un'analisi più approfondita, senza giustificare i citati sprechi o errori di gestione e di missione, può dimostrare però circostanze aggiuntive molto interessanti per spiegare l'insuccesso della compagnia "di bandiera". Si tratta di cause "esogene" all'azienda, che attingono piuttosto alla sfera di funzionamento del sistema trasporti italiano e su cui oggi occorre riflettere.

Non è questa la sede per un'adeguata critica del sistema trasporti nazionale: cercheremo di porre l'attenzione su alcuni nessi di non sempre diretta evidenza, ricordando che un sistema trasporti sta alla "salute" di un paese industriale e moderno come il sistema circolatorio sta al benessere dell'essere umano. E questo, nei fatti, non appare sempre così scontato.

SEGRETERIA GENERALE
Viale della Vittoria, 15 – 00122 ROMA
Tel. +39 06.9435.9110

SEGRETERIA NAZIONALE
Viale Aldo Moro, 11G – 00054 FIUMICINO
Tel. +39 06.0190.2091

PEC: segreteria@pec.assovolo.it
E-mail: segreteria@assovolo.it
Sito WEB: www.assovolo.it

Iscritta nei registri per la trasparenza del Ministero dello Sviluppo Economico – Ministero del Lavoro – Ministero dei Trasporti – Parlamento Europeo

1) *Il paradosso del trasporto aereo italiano*

Come molti esperti hanno già posto in evidenza, prosegue lo sviluppo del trasporto aereo italiano, con un incremento di circa il 5% del 2016 sul 2015 (circa 135 mln di passeggeri). La gran parte di questo incremento risulta appannaggio delle compagnie low cost, Ryanair in primis con una quota sul mercato domestico ormai al 40%, e Alitalia che segue a quasi 10 punti in meno. Seppure il mercato domestico vada ormai considerato un mercato maturo, il segnale di squilibrio appare comunque evidente e trova riscontri nella minore esposizione che le altre compagnie europee di riferimento (AirFrance, Lufthansa, Iberia eccetera) hanno realizzato da tempo dismettendo alcune linee di corto raggio. Ciò è avvenuto allo scopo di concentrarsi sul presidio di altre linee che potessero garantire i flussi di alimentazione verso i propri Hub (Parigi, Francoforte, Madrid, eccetera) a favore dei più remunerativi voli di lungo raggio.

Il lungo raggio presenta infatti la peculiarità di risentire di un minor livello di liberalizzazione e quindi di concorrenza. Ciò lo porta a essere più redditizio e quindi più attrattivo per le compagnie cosiddette Major. E, come abbiamo detto, si sviluppa dagli Hub che sono gli aeroporti-base per le compagnie di bandiera.

Il mercato italiano di lungo raggio (origine/destinazione Italia) vede rispetto al mercato domestico tassi di sviluppo ancora maggiori (8% tra il 2014 e il 2015) ma con la compagnia di bandiera che non arriva all'11% di quota di mercato, realizzando una crescita nello stesso periodo del solo 0,2%.

Vediamo le performances in termini di analoga quota di mercato per le "consorelle": Iberia 16% da/per la Spagna, Lufthansa 20%, British 21% e Air France con un eccellente 29% da/per il proprio paese.

Eppure l'importanza per dimensione del mercato italiano sul lungo raggio è di tutto rispetto: mentre la Spagna traguarda quasi 13 mln di passeggeri sul lungo raggio, Francia e Germania circa 22 mln, i passeggeri di lungo raggio da/per l'Italia sono circa 17 mln, di cui Alitalia ne intercetta, come abbiamo visto, solo una quota intorno al 10%.

Ancora più significativo appare il dato sullo share in uscita: mentre la gran parte delle consorelle vede un connazionale su due partire sul lungo raggio dal proprio paese, la percentuale di Alitalia non arriva ad uno su quattro: un mercato che appare pregiudicato in partenza.

In conclusione quindi, si può tranquillamente affermare che i benefici dell'espansione del mercato del trasporto aereo italiano vengono assorbiti e sfruttati principalmente da compagnie straniere:

si tratta di un paradosso ancora più stridente se si considera, come vedremo, che gran parte di questa fuga di proventi è foraggiata da contributi (palesi o occulti) erogati da aeroporti o enti locali italiani a favore delle compagnie low-cost e che quindi sono ascritti a bilancio della collettività italiana (senza dimenticare altresì le dazioni di contributo che Alitalia versa nei suoi voli in code-share per via di accordi internazionali e della partnership con Ethiad).

2) *Aeroporti a go go*

Una tra le cause principali di questa situazione è da attribuire alla grande frammentazione riscontrabile nel sistema trasporti italiano dovuta all'eccessivo numero di aeroporti sul nostro territorio, che supera di gran lunga le 100 unità e non ha eguali nel panorama internazionale. Questa frammentazione sta distruggendo Alitalia e, sotto la maschera di un effimero "sviluppo", contribuisce all'impoverimento del Paese.

La gran parte di questi aeroporti ha origini di natura elettoralistica, accompagnandosi ai programmi di voto dei partiti politici in seno agli enti locali, e trae sicuramente linfa dallo storico campanilismo delle comunità nel nostro paese. Immagine di modernità, di comodità e di status symbol in termini di prestigio, l'anelito di aeroporto ha sempre caratterizzato ogni fascia sociale e quindi risulta sempre foriero di approvazione e sostegno.

A discredito di tutto ciò vale una prima considerazione: l'aeroporto costa, e costa molto soprattutto in termini di gestione. Ricordiamo che in un aeroporto operano permanentemente, oltre ai servizi di controllo al volo, altri servizi quali una capillare vigilanza, apparecchiature e professionalità dispendiose, servizi di catering, pronto intervento, pronto soccorso, oltre a vigili del fuoco e servizi legati alla safety (piani di sicurezza ed evacuazione). Questi costi fissi possono essere ammortizzati convenientemente solo se lo scalo in questione può ripartirli su una notevole attività (e quindi su sufficienti introiti da attività di volo).

Così, è evidente che la realizzazione e la dislocazione di un aeroporto dovrebbero scontare degli studi di fattibilità e obbedire a un sistema di supervisione regolamentata, se non altro per evitare - oltre agli sprechi dei costi fissi - che non si creino improvvide situazioni di rivalità (o concorrenza se non ostilità) all'interno di uno stesso bacino di utenza, pena il frammentarlo con perdite di convenienza per tutti gli attori in gioco e per il pubblico interesse (si ricorda che la gran parte dei sedimi aeroportuali si costituiscono come gestioni monopolistiche in concessione pubblica).

Al riguardo, in gran parte dei paesi europei si è stabilito da anni che le distanze minime tra aeroporti di pari livello fosse rappresentata da una misura di oltre 350 km, distanza a grandi linee corrispondente al livello di "pari convenienza" tra il mezzo aereo e quello ferroviario. Viceversa, l'Italia rappresenta un caso di scuola per la densità degli scali aerei: nel nord ricco e produttivo del nostro paese molto spesso le distanze tra aeroporti sono decisamente inferiori rispetto a quelle tra gli scali ferroviari. Non diversa appare la liberalità applicata nella concessione di diritti e licenze, probabilmente con lo scopo (e la speranza) di creare un mercato di diritti di decollo e atterraggio che fosse "appetibile".

Così, il Piano Aeroporti proposto nel 2013 "limitava" gli scali di interesse nazionale a 31, mentre per tutti gli altri si trattava di operare nei termini di una stringente sostenibilità: al di là del numero di scali definiti strategici che resta ingente, l'effetto di scatenare guerre in termini di concorrenza tra gli stessi e anche con gli altri "declassati" non fu evitato. Così, la situazione non ha visto a oggi reali mitigazioni se non polemiche e cori di proteste, soprattutto da parte delle realtà minori che si sono viste "scavalcate" dalle altre.

3) *Intermodalità, questa sconosciuta*

*Un altro importante fattore di con*siderazione insiste invece sulla valutazione essenziale di un sistema trasporti, come entità sovraordinata in cui la fisionomia delle reti venga sviluppata sulla base di chiari criteri di convenienza per gli utilizzatori e la comunità tutta.

La geografia politica ed economica definisce i criteri di sviluppo delle reti sulla base di considerazioni che tengano conto dei punti nodali sul territorio secondo i vari interessi (civilistici, industriali, turistici eccetera), e ancora considerando il rapporto tra tipologie di mezzi di trasporto, le distanze, le peculiarità del territorio, i tempi di percorrenza; infine, l'analisi considera la valutazione dei punti di connessione e della possibilità di un utilizzo combinato di vari mezzi di trasporto. Questa "possibilità" può essere tradotta con il termine di "Intermodalità". Attraverso l'intermodalità due o più segmenti di spostamento si combinano efficacemente per realizzare convenientemente il collegamento.

E' noto quanto la mancanza di reti di collegamento all'aeroporto di Milano Malpensa ne abbia pregiudicato lo sviluppo condizionando l'insuccesso dell'importante operazione di alleanza tra Alitalia e Klm di qualche anno fa. Questo problema però si ripropone in varie forme per diversi aeroporti italiani non escludendo l'aeroporto di Roma Fiumicino. L'alimentazione di un Hub non deve avvenire necessariamente attraverso il solo feederaggio aereo. E' di tutta evidenza che più mezzi di raccolta convergono su quell'hub, maggiori saranno le sue possibilità di alimentare con successo i propri voli, soprattutto sul lungo raggio. Oggi il collegamento con l'hub romano appare alquanto macchinoso o poco incentivato, con una scarsa alimentazione attraverso voli in connessione che costringe le compagnie, e in primis l'Alitalia, a costituire in proprio anche linee di connessione superficiale (autobus) per intercettare i propri clienti.

La principale causa di questa situazione risiede soprattutto nell'inesistenza di collegamenti ferroviari diretti ad alta velocità che dal tessuto socio-geografico italiano (provincia, bacini di sviluppo, aree del nord e del sud) colleghino efficacemente e convenientemente l'hub italiano.

Storicamente, il rapporto tra Alitalia e treno ad alta velocità è stato viceversa un rapporto di spietata concorrenza, giocato sul terreno della spartizione sulla linea tra la capitale e la città di Milano. Oggi invece manca da troppo tempo quell'integrazione a sistema in cui due o più aziende italiane (Alitalia e Trenitalia) dovrebbero cooperare per reciproca convenienza. In assenza di questo fattore di intermodalità, Alitalia è costretta a tenere in piedi voli di feederaggio, soprattutto da brevi distanze (Napoli, Firenze eccetera) decisamente onerosi o "sottocosto" per non rinunciare a una cospicua fetta di clientela, o a rivolgersi alla conquista di flussi di traffico in transito sull'Italia (per esempio da Grecia e Israele) che non sono sempre convenienti in termini di ricavi e stabilità.

4) *Conclusioni*

Il "combinato disposto" dei fattori appena esposti può leggersi in questo modo:

a) la proliferazione di scali aeroportuali a livelli eccedenti la pura razionalità di "sistema paese" ha comportato, nel momento in cui negli anni '90 l'Europa ha "aperto" alle liberalizzazioni, un eccesso di permeabilità alle compagnie straniere nel sistema del trasporto aereo italiano, rendendo impossibile per la nostra compagnia di bandiera il presidio di un territorio così frammentato che l'ha vista presto assediata da concorrenti "in casa propria"

b) nell'operare per la sostenibilità e per il business del proprio aeroporto, città, enti locali e gestori aeroportuali, sostenuti da interessi territoriali o di corto respiro, sono entrati in concorrenza tra loro per accaparrarsi i flussi di traffico resi disponibili dall'arrivo delle compagnie low-cost dall'estero. Ciò ha incrementato esponenzialmente la forza negoziale di queste, arrivando molto presto a rappresentarsi attraverso vere e proprie forme di ricatto di abbandono dello scalo servito, tali da condizionare anche le scelte del governo centrale (come recentemente avvenuto)

c) d'altro canto, i vantaggi sul territorio legati allo sviluppo dei flussi così creati sono risultati spesso effimeri in quanto legati a un turismo mordi e fuggi, poco stanziale e sicuramente poco disposto a spendere o a investire risorse; così, pur se in taluni casi possono essere descritti incrementi negli effetti indotti sul territorio, essi sono comunque pagati a caro prezzo e ciò vale soprattutto se l'analisi diventa comprensiva di tutti gli aspetti socio-economici

d) questo rapporto di "convenienza" ha determinato la diffusa pratica della corresponsione di incentivi (anche 28 euro a passeggero come accaduto a Verona) a favore delle compagnie low-cost per le quali, allo scopo di aggirare la normativa, vengono indetti bandi di aggiudicazione "su misura". I corrispettivi di questi sussidi in denaro pubblico vengono erogati sotto la forma, com'è noto, di presunti contratti pubblicitari cosiddetti di "co-marketing", in cui la prestazione viene superpagata. Ricordando, aggiuntivamente, le tristi vicende di sfruttamento del lavoro messe in atto da tali compagnie (contratti interinali basati e regolati all'estero, livelli retributivi minimi, assenza di rappresentanze sindacali, mancato pagamento dei contributi, aggiramento fiscale e della normativa del lavoro), resta un rilievo quasi formale che comunque si tratti di "pratiche scorrette distorsive della concorrenza"

e) l'esistenza di tutti questi aeroporti contigui al territorio e, come si è detto, l'alto grado di permeabilità del sistema, hanno fatto sì che i nostri scali siano diventati sempre più spesso una sorta di "filiale", se non una vera e propria base, sul territorio italiano, un collettore privilegiato per le compagnie concorrenti di Alitalia sul lungo raggio. Così, in presenza di scarsa o nulla intermodalità e quindi di efficienti linee di feederaggio verso Roma Fiumicino, queste compagnie hanno avuto la possibilità di realizzare (sfruttando le stesse low-cost o proprie compagnie ancillari) linee di feederaggio (esterno) verso gli hub concorrenti oltre frontiera, partendo soprattutto dalle più ricche città italiane. Pertanto, come si è visto, in molti casi i passeggeri italiani – pur a parità di livelli tariffari, se non inferiori quelli di Alitalia - hanno oggi maggiore comodità a imbarcarsi in un aeroporto nelle loro vicinanze con un volo diretto all'estero (per proseguire con facilità per il proprio volo di lungo raggio con una compagnia straniera) piuttosto che realizzare un collegamento, spesso macchinoso o inesistente, con Roma Fiumicino, un hub che appare sempre più marginalizzato

f) tradizionalmente, il modello di business delle compagnie low-cost opera su linee cosiddette "point to point" cioè tra aeroporti (spesso secondari) prevalentemente di città che non costituiscono un hub o, ove esso esista, presso un altro aeroporto della stessa città. Questo per il minor esborso in termini di diritti da corrispondere per esercitare questo tipo di collegamento. In Europa quindi, gli Hub delle compagnie di bandiera risultano inavvicinabili o comunque incompatibili per la missione delle compagnie low-cost. In questo panorama, fa tristemente eccezione l'hub di Fiumicino, dove si è deciso invece di "aprire" alle low-cost, minando ulteriormente l'area di influenza di Alitalia e soprattutto aprendo alla possibilità di "linee di feederaggio parallelo" in favore di altri e nuovi operatori entranti nel lungo raggio.

Tutte queste circostanze descrivono più approfonditamente come il mercato del trasporto aereo italiano sia diventato terreno di conquista per compagnie e attori di ogni tipo, che drenano verso l'estero la ricchezza, i passeggeri e il patrimonio nazionale, mortificando il lavoro e le professionalità preesistenti. Tutto questo avviene in un mercato che comunque è ricco e ancora foriero di sviluppo e di possibilità, ma che allo stesso tempo appare paurosamente autarchico e privo di una guida nell'interesse nazionale.

In particolare, con il proprio Hub marginalizzato, aperto all'ingresso delle low-cost, privo di accettabili collegamenti e disincentivato a una naturale alimentazione, e con il proprio bacino di utenza "naturale" frammentato e svuotato dall'esistenza e dall'azione inevitabilmente ostile di molti aeroporti italiani, Alitalia langue e si impoverisce progressivamente, con il suo indotto e il suo bagaglio di professionalità ancora a lottare per la sopravvivenza.

Alle spalle di tutto questo ci sono scelte realizzate da enti e istituzioni italiane, con ingente dispendio di agevolazioni e incentivi costituiti da denaro pubblico. Anche con il beneplacito dei fautori del più spietato liberismo, raramente si sono visti nella storia di un paese civile politiche di autolesionismo tanto efficaci quanto fini a se stesse.

E' tempo che esse vengano riconsiderate con un approccio più critico e realmente strategico nell'interesse di tutti.

15/03/2017

**ASSOVOLO Trasporto Aereo**

Assovolo
Trasporto Aereo
FEDERAZIONE NAZIONALE TRASPORTO AEREO

# Dossier

## Analisi e proposte per una ripresa ecosostenibile del Trasporto Aereo

### *PREMESSA*

La pandemia di sars-covid19 ha messo in ginocchio tutte le economie dei paesi sviluppati, pesantemente condizionate dal buon andamento del settore dei servizi.

I lockdown adottati per rallentare la diffusione del virus, hanno comportato il blocco di intere categorie commerciali, azzerandone il fatturato: sono andati perduti milioni di posti di lavoro con l'effetto di un ulteriore crollo della domanda aggregata. Per fronteggiare questa situazione ed evitare gravissime tensioni sociali, tutti i governi hanno messo in campo misure straordinarie di sostegno al sistema economico, articolate nelle più disparate forme di sussidio ad aziende e lavoratori.

Anche le istituzioni europee, per anni arcigne custodi di politiche di austerità e di bilanci in pareggio, hanno dovuto rivedere radicalmente tale impostazione a favore di un piano di finanziamento a fondo perduto dei diversi paesi membri, in misura proporzionale alle necessità individuali.

Il progetto, denominato Next Generation EU dichiara già dal nome la sua duplice finalità di garantire all'Unione Europea la possibilità di un reale, profondo rinnovamento in campo economico che ne garantisca la coesione, e dall'altro di prospettare alle nuove generazioni di giovani europei un futuro di sviluppo economico sostenibile e rispettoso dell'ambiente.

L'Italia ha ricevuto la quota più alta di questo fondo in virtù del ritardo del paese nel percorso verso la transizione ecologica e delle disuguaglianze territoriali che ne appesantiscono le possibilità di sviluppo globale: pertanto lo stanziamento è stato condizionato alla presentazione di un piano di investimenti dettagliato e coerente con gli obiettivi europei.

## *Il trasporto aereo nella crisi pandemica*

All'interno della situazione in premessa, uno dei settori maggiormente colpiti dalle restrizioni sanitarie è stato certamente quello del trasporto aereo, che ha subito un crollo a livello mondiale del 90% sull'anno precedente. Praticamente solo i voli cargo hanno attraversato i cieli, mentre il traffico passeggeri è quasi azzerato sia in Italia che in Europa, con rarissimi collegamenti intercontinentali per i quali non vi è alcun segno di ripresa della domanda.

L'intero settore è al collasso, sostenuto ovunque da enormi sovvenzioni di denaro pubblico: oltre 52 miliardi di dollari negli USA e decine di miliardi di euro per ciascuna major europea, - LH, AF, etc.

Aiuti tanto lauti quanto incondizionati, evidentemente ritenuti necessari dai vari governi per permettere alle proprie compagnie di bandiera di sopravvivere ed essere pronte ad intercettare la ripresa.

La maggior parte degli analisti prevede una leggera ripresa del mercato dei viaggi turistici per il 2023, all'interno di un panorama di tassi di crescita limitati e disomogenei per le diverse aree geografiche, mentre il segmento premium/business potrebbe avere bisogno di molti anni solo per tornare ai livelli del 2019.

Sulla base di questi dati saranno quindi necessarie ulteriori ingenti risorse su un arco temporale di parecchi anni, per sovvenzionare gli ammortizzatori sociali e allo stesso tempo scongiurare la perdita del capitale umano che necessita di continuo addestramento per il mantenimento di qualifiche, brevetti ed attestati professionali.

Per quanto riguarda l'Italia, tali necessità finanziarie saranno di modesta entità, a causa delle piccole dimensioni di Alitalia in confronto alle altre compagnie di bandiera. Negli ultimi vent'anni abbiamo assistito ad una riduzione di attività di Alitalia privatizzata e ad una vera e propria ecatombe di piccole e piccolissime compagnie aeree.

In assenza di una direzione strategica da parte del governo centrale, si è lasciato campo libero agli interessi elettoralistici di piccolo cabotaggio, con un affollamento di aeroporti sul territorio che non ha eguali in Europa, costretti a litigarsi il traffico delle low-cost straniere a colpi di incentivi e di accordi di co-marketing, distorcendo la concorrenza e falsando il mercato. La nostra Organizzazione Sindacale ha analizzato la questione già anni fa con un dossier al riguardo, consultabile al link:

https://www.assovolo.it/Documenti/Dossier_CO_MARKETING.pdf

Ricordiamo solo brevemente in questa sede che se la penetrazione delle low-cost sul mercato italiano non ha eguali in Europa, il motivo risiede nei finanziamenti ricevuti in maniera surrettizia da tutti i cittadini italiani chiamati a ripianare i bilanci dei vari enti di gestione aeroportuale, e dai lavoratori impiegati con contratti di lavoro atipici, spesso registrati all'estero con relativa evasione contributiva e fiscale.

Ci preme sottolineare inoltre che in occasione del primo lockdown abbiamo assistito ad una vera e propria fuga dall'Italia delle compagnie straniere, che hanno messo a terra i propri aerei senza preoccuparsi di riproteggere i passeggeri: in quei mesi difficili solo Alitalia ha riportato a casa i nostri connazionali abbandonati in giro per il mondo, con buona pace di quanti sostengono che una compagnia di bandiera è un orpello inutile in un mercato globalizzato.

Il Disegno di Legge n. 727 costituisce un primo tentativo di sistemazione complessiva del settore del trasporto aereo, ma la procedura di approvazione parlamentare ha subito una battuta di arresto in seguito alla crisi di governo, mentre è evidente l'urgenza della sua discussione ed approvazione

Analogamente, è urgente un provvedimento legislativo per rendere strutturale il finanziamento del Fondo Straordinario del Trasporto Aereo ed adeguarne le dimensioni alle necessità.

## *L'impatto ambientale del settore del trasporto aereo*

Se davvero vogliamo un'economia più sostenibile, dobbiamo cominciare ad affrontare la questione dell'impatto ambientale del trasporto aereo, senza minimizzarlo come accaduto in passato.

Gli aerei, infatti, producono ingenti emissioni di gas combusti e rappresentano il mezzo di trasporto più inquinante: un volo aereo produce 285 grammi di CO2 per chilometro percorso per ciascun passeggero. Un'auto ne produce solo 42.

La particolarità dell'emissione ad alta quota (10 – 15 km di altitudine) inoltre impatta negativamente sulla quantità di ozono atmosferico

Il cherosene usato dagli aerei provoca l'emissione di due elementi (tra tanti altri) molto problematici per il clima terrestre: vapore acqueo e ossido di azoto (NOx). Quest'ultimo è un gas che provoca la riduzione dello strato di ozono, una cintura di gas naturale che si trova a un'altitudine di 15-30 chilometri sopra la terra che scherma la radiazione nociva dei raggi ultravioletti emessi dal Sole.

L'aumento di vapore acqueo ad altitudini elevate invece provoca la formazione di nuvole "fredde" che imprigionano i raggi del sole nell'atmosfera terrestre, incrementando così l'effetto serra.

Il traffico aereo è il grande assente negli accordi internazionali (da Kyoto a Parigi) ed altrettanto assente nelle statistiche sull'inquinamento atmosferico a livello regionale, nazionale e globale.

Numerosi studi hanno dimostrato che, in primo luogo, gli effetti del riscaldamento climatico associato con l'aumento di ozono causato dalle emissioni di NOx sono paragonabili agli effetti di riscaldamento causati dalle emissioni di CO2 prodotte dagli aerei; in secondo luogo, anche gli effetti del riscaldamento dovuti alla modifica della copertura nuvolosa sembrano avere la stessa importanza degli effetti causati dalle emissioni di CO2; infine, lo sviluppo previsto di una flotta di aerei supersonici che volano alle alte quote potrebbe perturbare lo strato di ozono nella stratosfera. Gli studi hanno messo in evidenza numerose lacune nella conoscenza in questo settore, in particolare la scarsa conoscenza della regione in cui volano gli aerei, ai confini tra la troposfera e la stratosfera. Inoltre, è stata sottolineata l'esigenza di studiare l'effetto delle emissioni degli aerei sulla grande quantità di particelle che assicurano una serie eterogenea di complesse reazioni di superficie.

Studi condotti nell'ambito di programmi UE affermano che "nella troposfera superiore e nella stratosfera inferiore le emissioni di NOx degli aerei contribuiscono alla formazione dell'ozono. Le concentrazioni di ozono nella troposfera hanno a loro volta una notevole influenza sull'effetto serra. Le emissioni degli aerei sono l'unica fonte diretta di NOx nella troposfera superiore/stratosfera inferiore. Di conseguenza, rispetto alle fonti terrestri, le emissioni degli aerei hanno un effetto sproporzionato sulla formazione dell'ozono e, di riflesso, sul cambiamento climatico."

Riportiamo un passo dal report di European Environment Agency:

*3.6. Altre fonti di distruzione dell'ozono*

*Vi sono numerose altre fonti artificiali e naturali che possono costituire un pericolo per lo strato di ozono (SORG, 1996):*

• *Si prevede che influiranno sullo strato di ozono le emissioni di ossidi di azoto, vapore acqueo, anidride solforosa e fuliggine dagli scarichi degli aerei. Gli ossidi di azoto prodotti dagli aerei potrebbero già aver causato aumenti di vari punti percentuali del tenore di ozono nello strato superiore della troposfera, con valori massimi nel corridoio di volo dell'Atlantico settentrionale. Studi basati sulla modellizzazione indicano tuttavia che una nuova flotta di aerei supersonici che vola nella zona inferiore della stratosfera può far diminuire l'ozono stratosferico. L'aumento del vapore acqueo e dell'acido nitrico derivanti dalle emissioni degli aerei farà salire le probabilità che si formano le nubi stratosferiche polari e quindi che aumenti la distruzione dell'ozono (Peter et al., 1991).*

Nel dicembre 1997 è stata emanata una direttiva UE per la riduzione delle emissioni di Nox degli aerei del 16%, ma si applica unicamente agli aerei aggiunti ai registri nazionali degli Stati membri dopo le date di entrata in vigore effettive, escludendo quindi gli aerei che figurano già nei registri nazionali. Inoltre, tale direttiva non si applica agli aerei registrati nei paesi terzi, i quali possono quindi operare nell'Unione Europea anche se non sono conformi alle nuove norme.

Più di recente, l'IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change – nel suo rapporto sui trasporti consultabile all'indirizzo:

https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/ipcc_wg3_ar5_chapter8.pdf

ha indicato una serie di provvedimenti da adottare urgentemente per ridurre la produzione di gas serra a livello globale.

Anche la nostrana Enac è ben conscia del fenomeno, e ne accenna timidamente sul suo sito:

https://www.enac.gov.it/ambiente/impatto-ambientale

## *Effetti sulla salute*

Nel concetto di sostenibilità dobbiamo necessariamente includere le conseguenze delle attività economiche sul benessere e sulla salute delle persone a vario titolo coinvolte.

Da questo punto di vista, il mezzo aereo non è propriamente salubre per gli occupanti.

Un tubo di metallo e plastiche sparato a 1000 km orari, a 12 km da terra, produce una serie di ripercussioni sugli esseri umani che lo "abitano", seppur per poche ore. In primis, non essendo ovviamente schermato, garantisce l'assorbimento di radiazioni ionizzanti di origine cosmica.

La grande maggioranza del traffico aereo si svolge “a quote oltre i 10 Km, e le rotte trans-oceaniche, trans-siberiane e polari sono sempre più utilizzate dall’aviazione civile: in queste condizioni la dose di radiazioni assorbita diventa significativa”. Infatti, l’intensità delle radiazioni a 9.000 metri “è circa 90 volte quella a livello del mare, poi aumenta di un fattore due tra 9.000 e 12.000 metri e di un ulteriore fattore due tra 12.000 e 20.000 metri”.

Gli effetti sul corpo umano sono stati largamente documentati e studiati fin dagli albori dell’aviazione civile, ed opportunamente minimizzati al fine di non incidere negativamente sul business. Senza voler entrare nei tanti dettagli nocivi e peculiari di tale fenomeno, possiamo dire che la correlazione tra radiazioni ed alcuni tipi di neoplasie è accertata senza ombra di dubbio da molti anni al punto che le autorità sanitarie dei diversi paesi hanno attivato protocolli di limitazione dell’operatività degli equipaggi ed il loro costante controllo medico - in Europa esistono le direttive Euratom.

A quanto sopra vanno sommati altri aspetti negativi del mezzo, dalle vibrazioni, alla pressurizzazione - repentini cambi di pressione “atmosferica” in salita e discesa, come avviene in una camera iperbarica – e soprattutto la cosiddetta “sindrome aerotossica”, un fattore di rischio ancora poco conosciuto ma di estrema gravità.

L’impianto di pressurizzazione e condizionamento degli aeromobili è disegnato in modo tale da permettere l’ingresso in cabina di piccole quantità di oli lubrificanti e carburante sotto forma di vapori e aerosol. Tali materiali contengono percentuali variabili di sostanze estremamente pericolose per la salute, tra cui spiccano gli organofosfati, veri e propri veleni che tendono ad accumularsi nell’organismo provocando un’intossicazione cronica che può causare danni gravissimi ed irreversibili al sistema nervoso.

L'Organizzazione Mondiale della Sanità ha raccolto in uno studio i dati disponibili e le conclusioni sono state decisamente preoccupanti.

Anche in questo caso l'industria aeronautica continua a sottovalutare la portata del rischio, quando basterebbe installare nelle cabine rilevatori e filtri per ridurre i pericoli, che possono impattare grandemente anche sulla sicurezza del volo: basti pensare a cosa potrebbe accadere nel caso in cui un pilota dovesse risultare incapacitato in una fase critica del volo a causa dell'inalazione di queste sostanze, che sono invisibili anche in concentrazioni elevate.

Oggi grazie al lavoro di organizzazioni quali il Global Cabin Air Quality Executive - www.gcaqe.org di cui Assovolo è membro - si sta facendo luce anche su questo aspetto, promuovendo l'analisi del particolare mix di sostanze che si crea nell'aria che circola a bordo e la raccolta e lo studio dei dati clinici dei naviganti e dei frequent fliers che hanno avuto problemi di salute riconducibili all'assorbimento dei composti chimici in questione.

Gli attenti e premurosi genitori, che riflettono a lungo sull'opportunità o meno di far fare una lastra ai propri pargoli, si imbarcano con essi spensieratamente a bordo di voli transoceanici, esponendo i piccoli e sé stessi ad una vera e propria overdose di radiazioni ed ai fenomeni sopra citati. Però guai a chi fuma nei loro pressi, ovunque.

Quando si dice: beata ignoranza……..

*Una proposta per la ripresa*

In ogni crisi si nasconde un'opportunità, per chi è in grado di vederla e di coglierla: ciò è vero anche per questa crisi, che per la sua gravità e durata si connota come la peggiore che abbia colpito il settore aereo in tutta la sua esistenza. Per il nostro paese, l'opportunità di predisporre una seria ristrutturazione dell'intero settore, gettando le fondamenta di un idoneo fair market, e nello stesso tempo di fare un passo avanti nelle politiche ambientali, ponendosi all'avanguardia nella creazione di un sistema veramente sostenibile.

Come accennato sopra i tempi della ripresa della domanda sono incerti, e dipenderanno in gran parte dalla percezione di un reale "ritorno alla normalità" al superamento della pandemia di Covid-19.

In questa situazione di incertezza pensare di utilizzare gli strumenti del mercato in concorrenza, con le compagnie che fanno viaggiare aeroplani mezzi vuoti sulle medesime direttrici è un'operazione suicida, a meno di gigantesche iniezioni di denaro pubblico.

Una soluzione potrebbe venirci dal passato, e precisamente dai primi anni 90, quando la domanda di trasporto aereo crollò bruscamente in seguito alla prima guerra del Golfo.

I timori di attentati, le rigide misure di sicurezza, le no-fly zones, portarono le compagnie aeree europee ed i rispettivi governi a sperimentare con successo il MARKET SHARING.

In sostanza si decise di non sovrapporre i voli in nome della concorrenza ma di operarli virtuosamente in piena sinergia, aumentando il coefficiente di riempimento delle tratte operate in condivisione ed azzerando gli sprechi.

L'Italia potrebbe farsi autorevole promotrice in Europa di una simile proposta, anche in ottica "green" di contenimento delle emissioni verso una maggiore sostenibilità ambientale.

Si tratterebbe ovviamente di una misura temporanea, la cui durata potrebbe essere aggiustata in base alla reale velocità della ripresa di mercato: un siffatto assetto, deciso oggi in piena armonia, con le tariffe concordate e calmierate, consentirebbe alle varie realtà del trasporto aereo europeo di operare in maniera coordinata fino alla ripresa limitando le perdite.

Si potrebbe inoltre usare questa tregua per dismettere gli aeromobili più vecchi ed inquinanti e per dare un'accelerazione all'utilizzo dei biocarburanti, ponendo così l'Europa all'avanguardia nel mondo in materia di trasporti.

Nella transizione ecologica anche il trasporto aereo può – e deve - dare il suo contributo.

Riteniamo che questa proposta possa essere portata ai futuri tavoli di confronto in sede europea, anche per ridurre le evidenti disparità di trattamento fra i diversi paesi.

Come autorevolmente sostenuto anche giorni fa dal prof. Arrigo, infatti, è impietoso il confronto tra i nostri ristori Covid per Alitalia, "autorizzati dalla Commissione Ue con molte difficoltà e solo ex post, sui dati di consuntivo, ed i considerevoli aiuti, approvati ex ante e con grande facilità, per i maggiori vettori europei" per consentire loro artificiosamente di essere pronti al termine della pandemia ad impadronirsi del mercato italiano ed europeo.

5 Marzo 2021