

## Proposta al MIMS di azioni necessarie al rilancio del sistema Trasporto Aereo

Con il perdurare della crisi pandemica da COVID-19, i dati sul volume del traffico di voli continuano a essere negativi: nelle prime settimane del 2022 si registra un calo del 33% rispetto allo stesso periodo del 2019. I vettori che hanno registrato un maggiore calo sono le compagnie lowcost come Ryanair (-47%) e Easyjet (-57%).

In tutto ciò, la nuova “corrente strategica” politica ed economica degli Stati e dei privati ha come principale target “l’innovazione” e la “sostenibilità”, concetti di per sé neutrali, ma che, nel caso del sistema aviazione, potrebbero ulteriormente aggravare lo stato di attuale crisi, poiché questa modalità di trasporto è etichettata come “altamente inquinante”. Seguendo le intenzioni dichiarate dal TCFD (Task Force for Climate-related Disclosures) e la EU Taxonomy, dovremmo aspettarci un calo d’investimenti da parte di attori che operano in modo indiretto in questo settore (sovvenzioni statali, shareholders privati, enti bancari), a meno che i vettori non s’impegnino a investire in nuove tecnologie o aerei meno inquinanti e a dichiarare in modo accurato l’ammontare di CO2 diretta e indiretta prodotta.

Com’è evidente, siamo di fronte a una crisi che ha indotto una doppia criticità. Da un lato i vettori cercano di sopravvivere in vista del perdurare dei volumi ridotti di traffico e di domanda, dall’altro devono aspettarsi un taglio di liquidità da parte di attori terzi che, a vario titolo, scelgono di non investire più in un’attività inquinante a meno che il vettore non s’impegni a effettuare corposi investimenti nel medio termine.

Come Organizzazione Sindacale proponiamo una serie di azioni volte a ridurre l’impatto negativo di questi fattori esogeni sul sistema:

1. Inserimento di norme sulla trasparenza e pubblicità, per regolare l’erogazione di contributi economici da parte dei gestori aeroportuali ai vettori, con l’aggiunta di requisiti minimi per il loro ottenimento, come ad esempio la sede legale della società di trasporto in territorio italiano; rispetto delle norme del sistema italiano in materia fiscale e contributiva, l’applicazione del contratto collettivo nazionale di categoria, la possibilità di esercitare attività sindacale o la semplice appartenenza.
2. Per quanto riguarda i sedimi aeroportuali, si propone l’eliminazione del “dual till” ovvero il doppio regime di tariffazione e la limitazione del numero di licenze rilasciate agli “handlingservicesoperators” per ciascun aeroporto in funzione del traffico annuo. Infine, si propone la volontà nel ridefinire l’attuazione di un piano nazionale aeroportuale che aumenti l’integrazione anziché promuovere la spietata concorrenza tra infrastrutture geograficamente vicine e che servono la stessa domanda di trasporto, con l’introduzione del criterio di specificità dei singoli aeroporti (primo, secondo e terzo livello).
3. Ridefinizione e realizzazione del “piano di intermodalità”, con l’obiettivo di ottimizzare in modo sostenibile (seguendo i criteri ESG) tutta la filiera (es. riduzione GHG emissions attraverso sistemi di gestione fase TAXI in pista più efficienti, riduzione del workload sul personale attraverso procedure semplificate).

4. Misure emergenziali: si richiede il prolungamento della CIGD Covid fino a termine 2022, in considerazione del mancato ricovero dei mercati; sostenere il bisogno di liquidità attraverso il fondo di solidarietà del trasporto aereo e del sistema aeroportuale, arricchito dalle risorse del "deliberato non speso".
5. Estensione delle tutele: riconoscimento anche ai lavoratori presso aziende di Handling Services (con codice ISTAT 63230) del contributo pensionistico APE e del riconoscimento come lavoro usurante/gravoso in quanto il codice ISTAT attribuito attualmente, non corrispondente ad attività di questo tipo, crea trattamenti iniqui di fronte a lavoratori che, di fatto, svolgono le stesse attività.
6. Decreto rilancio: si richiede l'effettiva esigibilità dell'art.203 DL Rilancio in materia di applicazione del CCNL del trasporto aereo a tutte le imprese operanti stabilmente sul territorio italiano. Inoltre, si richiede l'attivazione del correlato sistema di controllo e sanzioni.

Negli scorsi anni, considerata la prevista crescita di traffico aereo mondiale, l'industria dell'aviazione ha messo in campo ingenti risorse per sviluppare sistemi improntati all'aumento della sostenibilità diretta e indiretta. Sono stati sviluppati molti progetti a riguardo e di seguito ne vediamo alcuni tra i principali che sono stati gradualmente implementati.

Il primo impatta principalmente sugli aeroporti europei che, a causa della domanda elevata, stanno diventando il "collo di bottiglia" di tutto il sistema ATM. Da qui nasce l'esigenza di sviluppare un accurato sistema di coordinamento attraverso lo scambio d'informazioni dettagliate in tempo reale tra tutte le parti coinvolte, in modo da migliorare le performance e ottimizzare le risorse.

**L'Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)** è una procedura operativa volta a migliorare la gestione del traffico aereo attraverso un maggiore scambio d'informazioni tra tutti gli stakeholders (operatori aeroportuali, handler, compagnie aeree, controllori del traffico aereo, CFMU - Central Flow Management Unit). Questa nuova procedura consente di ottimizzare l'efficienza e la puntualità attraverso l'efficientamento del flusso di traffico e della gestione della capacità aeroportuale, riducendo i ritardi, migliorando la prevedibilità degli eventi e ottimizzando l'utilizzo delle risorse.

Attraverso la collaborazione tra gli stakeholders la procedura A-CDM, che utilizza dati sempre aggiornati, di migliore qualità e con significato dall'univoca interpretazione farà in modo che tutte le procedure e le politiche di comunicazione saranno standardizzate, per ridurre ogni possibile fonte di errore.

La procedura A-CDM inizia con la trasmissione del piano di volo ATC già tre ore prima dell'EOBT (Estimated Off Block Time) e prosegue attraverso 16 milestones che descrivono lo stato del volo in tutte le sue fasi fino al decollo dell'aeromobile (ATOT - Actual Take Off Time).

Tutti i partner dell'A-CDM hanno ottenuto benefici da questo progetto:

- **Compagnie Aeree:** migliore aderenza agli slot; riduzione dei taxi time (riduzione consumi);
- **Ground Handlers:** migliore pianificazione e utilizzo delle risorse;
- **Operatori aeroportuali:** riduzione impatto ambientale; miglioramento; della puntualità miglior pianificazione e gestione di gate e stand; massimo utilizzo della capacità;



- **ATC:** migliore sequenza di pre-partenza; miglioramento puntualità e massimo utilizzo della capacità; aumento della prevedibilità del traffico;
- **CFMU:** ottimizzazione nell'utilizzo della capacità dello spazio aereo legata al miglioramento del flusso di traffico; migliore aderenza agli slot.

Il secondo è il **Free Route**, ovvero la cancellazione delle cosiddette “autostrade del cielo” al di sopra dei 9.000 metri, che oggi consente agli aeromobili di volare davvero su percorsi diretti punto-punto, con un’immediata riduzione del tempo di volo e, quindi, delle emissioni rilasciate; ENAV è stato il primo, fra i 5 maggiori providers europei, a implementare il Free Route e lo ha fatto con largo anticipo rispetto alle scadenze previste dalla regolamentazione europea del Single European Sky, che ne definiva l’obbligatorietà per tutti gli stati membri a partire dal 1° gennaio 2022.

Anche se l’introduzione del Free Route è stata poco percepita dall’utenza, è stato in realtà un cambiamento rivoluzionario per gli operatori del trasporto aereo nazionale e europeo perché, per la prima volta da quando esiste il controllo del traffico aereo, i vettori hanno potuto pianificare, senza vincoli, la traiettoria più breve risparmiando carburante, riducendo le emissioni di CO2 e abbassando i costi, il tutto con livelli inalterati di sicurezza.

Grazie al Free Route, le compagnie aeree che hanno volato sui cieli italiani gestiti da ENAV hanno risparmiato, nel solo 2018, 11,5 milioni di km e 43 milioni di kg di carburante, per minori emissioni di CO2 pari a circa 135 milioni di Kg.

Il terzo progetto è il **FEP (Flight Efficiency Plan)**, un piano d’interventi pluriennali che, attraverso l’ottimizzazione della gestione del traffico aereo e la riduzione dei tempi di volo, consente una riduzione del consumo di carburante ed emissioni di anidride carbonica da parte degli aeromobili con un beneficio notevole sull’impatto ambientale.

Nel rispetto della sicurezza e dei requisiti di capacità, questo progetto ha consentito la riduzione delle distanze grazie a rotte più dirette, ha permesso alle compagnie aeree profili di volo più efficienti, consentendo salite continue fino alle quote ottimali e ha sensibilmente diminuito i tempi delle operazioni aeroportuali per la fase di movimentazione a terra.

Il concetto di risparmio è simile a quello che possiamo applicare a un’automobile, ovvero la ricerca delle migliori condizioni possibili per limitare l’attrito del veicolo e del percorso più breve. Se ci pensiamo, è addirittura più facile ottimizzare i consumi di un aereo che quelli di un’automobile. In auto, infatti, il percorso è obbligato perché dobbiamo rimanere sulla strada, mentre il percorso di un aereo può essere ottimizzato sia per quanto riguarda la lunghezza, sia per quanto riguarda il miglioramento delle condizioni di volo.

Nello specifico gli interventi del FEP hanno riguardato l’ottimizzazione del sistema aeroviario, attraverso l’accessibilità e la pianificazione di nuove rotte, l’abbreviazione di rotte già esistenti e la riduzione delle restrizioni di disponibilità delle aerovie. Inoltre, con il FEP s’interviene anche sul ridisegno di porzioni di spazio aereo e la progettazione di nuove procedure operative per un utilizzo più efficiente delle aree terminali di Milano e Roma, con l’impiego di rotte P-RNAV (Precision Area Navigation) e di procedure di avvicinamento con discesa continua (Continuous Descent Operations).

Questa operazione è stata possibile anche grazie alla formazione e all’addestramento specifico dei controllori del traffico aereo, all’aggiornamento dei sistemi tecnologici su tutti gli impianti, oltre che



alla collaborazione con l'Aeronautica Militare, che ha consentito una gestione dello spazio aereo flessibile e coordinata.

Solo a titolo di esempio grazie al FEP in tre anni si sono risparmiati nei cieli italiani 18 milioni di chilometri e 98 milioni di kg di carburante, per un abbattimento di 310 milioni di kg di CO2, cui corrisponde un risparmio di carburante per circa 60 milioni di Euro.

Nei prossimi anni le linee di sviluppo tecnologico dovranno concentrarsi sull'aggregazione della fornitura del servizio ATC attraverso centri di controllo remotizzati che diano la possibilità di servire più aeroporti simultaneamente e offrendo un servizio di alta qualità che ad oggi, per questione di costi, sui piccoli aeroporti non è conveniente implementare ma se, invece, fosse fornito da un unico centro che raggruppi la resa dei servizi di controllo per più aeroporti, sarebbe più economico fornire.

Altro elemento di minor impatto ecologico che si potrebbe sviluppare in ambito del servizio di controllo del traffico aereo è quello della sostituzione della modalità di fruizione del dato della posizione dell'aeromobile in volo. Oggi la posizione è prevalentemente identificata attraverso la rilevazione dei radar, le cui antenne hanno un enorme assorbimento di energia elettrica oltre a provocare un inquinamento elettromagnetico nelle loro vicinanze. Oggi gli apparati di bordo sono in grado di determinare autonomamente con assoluta certezza la posizione dell'aereo e quindi, inviandola a terra attraverso i normali canali di comunicazione, si garantirebbe ai centri di controllo l'acquisizione della posizione dell'aeromobile e si potrebbero spegnere i radar. Questi sarebbero a quel punto necessari (in numero nettamente inferiore) solo per la sorveglianza dello spazio aereo nazionale dalle autorità militari.

Roma, 01 febbraio 2022

La Segreteria Generale

