



AUDIZIONE DI IBAR ALLA COMMISSIONE POLITICHE DELL' UNIONE EUROPEA

SULLA PROPOSTA DI REGOLAMENTO SES II+

14 dicembre 2020

L' IBAR (Italian Board Airline Representatives) è la Associazione che rappresenta 52 Compagnie Aeree – Italiane e straniere – che operano in Italia.

Collaboriamo strettamente con la IATA e , anche per quanto riguarda la analisi della proposta di Regolamento oggi in discussione , le nostre posizioni sono allineate con i punti di vista espressi dalla Associazione che rappresenta la industria del trasporto aereo a livello globale.

In premessa, comprendiamo che la proposta nel suo insieme sia formulata con l'intento di superare , almeno in parte , la attuale frammentazione del sistema europeo di controllo del traffico aereo .

Sappiamo tutti che il dibattito sul Single European Sky ha avuto origine nei primi anni del secolo e che, se ci sono stati degli importanti progressi , la piena integrazione rimane per ora un sogno nel cassetto. Non sta a noi fare commenti sulle cause di un progresso che possiamo definire parziale, facciamo comunque notare che da anni Eurocontrol ha abbandonato il concetto di gestione "ottimale" per individuare quello di gestione "ottimizzata" come il parametro più realistico per illustrare le proprie performance complessive.

In un contesto che rimane comunque frammentato, e come tale ben lontano dalla massima efficienza possibile, ci sembra opportuno esprimere il nostro apprezzamento per i livelli di servizio assicurati dall' ANSP nazionale – l' ENAV – che è stato tra l' altro il primo ANSP Europeo ad implementare il sistema "free route".

Venendo alla proposta di Regolamento, più che commentare i singoli articoli vorremmo portare alla attenzione della Commissione alcuni punti chiave :

NSA (National Supervisory Authority)

Vediamo con favore la creazione di un **Regolatore Economico pienamente indipendente**, figura fondamentale per assicurare un funzionamento trasparente e non discriminatorio dell'intero sistema.

Perché ciò venga assicurato ci sembra importante che :

- Questo organismo sia adeguatamente attrezzato in termini di risorse anche dal punto di vista economico/finanziario.
- Sia legittimato ad erogare sanzioni (come è previsto per il PRB/EASA) in caso di performance al di sotto degli standard preventivamente individuati.
- Sia assicurata la possibilità di avvalersi di un meccanismo neutrale per la risoluzione delle dispute e per i ricorsi avversi alle decisioni del Regolatore.
- Sia prevista una effettiva e preventiva consultazione delle Compagnie aeree e delle loro rappresentanze su tutti gli aspetti relativi a tariffazione e livelli di performance.



Terminal Services (CNS, AIS , ADS , MET)

Supportiamo la apertura alla possibilità di ricorrere, in una logica di mercato , ad altri soggetti per la fornitura di questi servizi.

Naturalmente, anche qui, sottolineiamo la necessità che le Compagnie aeree e le loro rappresentanze siano coinvolte a pieno titolo nelle procedure di gara e di aggiudicazione per assicurare la necessaria trasparenza e il rispetto del principio della relazione ai costi.

L' eventuale affidamento a terzi di questi servizi dovrebbe produrre vantaggi economici per gli utenti attraverso la riduzione delle unit rates.

Comprendiamo che all' eventuale passaggio da un fornitore all' altro possano abbinarsi questioni operative e finanziarie che andranno valutate e disciplinate, ma al contempo riteniamo che il provvedimento possa tradursi in concrete opportunità di sviluppo del business per gli ANSP meglio strutturati , tra i quali ENAV .

ADSP

Vediamo con ugual favore anche la creazione di un mercato pan-europeo nella fornitura dei dati di traffico utilizzati dagli ANSP.

Come accade per tutti i settori economici, è importante che siano previsti elementi di salvaguardia atti a scongiurare l'insorgere di comportamenti neo-monopolisti o oligopolisti. Si potrebbe per esempio valutare il ricorso periodico ad una gara per la fornitura dei servizi di ADSP a livello Europeo.

In questo caso sarebbe ragionevole aspettarsi benefici economici dalla separazione fra i servizi di ASP e ADSP con la eliminazione di infrastrutture ridondanti e progettate per operare esclusivamente in ambiti nazionali.

Droni

Accogliamo positivamente la inclusione di prescrizioni relative alla operatività dei droni. A nostro avviso il relativo articolo dovrebbe contemplare che gli operatori di questi dispositivi paghino per il servizio di ATM che viene loro reso , secondo il "pay-per-use" .

Tariffazione ed obiettivi di performance

Concordiamo con la netta separazione tra gli obiettivi di performance e gli elementi di safety; quest' ultima è senza dubbio alcuno un prerequisito e non un obiettivo.

Per quanto riguarda gli obiettivi di qualità/efficienza, ricordiamo che nel 2018 uno studio indipendente redatto per conto della Commissione EU stimava conservativamente che l'inefficienza del sistema pesasse per il 25-30% dei suoi costi e che nel 2013 l' allora Commissario ai Trasporti dichiarava che il costo annuale della frammentazione è pari a circa 5€ miliardi.

In un tale scenario riteniamo del tutto necessario la individuazione di obiettivi cogenti per i KPIs che dovranno essere facilmente misurabili e concordati con gli utenti.



Nel caso che i co-legislatori decidano di assegnare ad EASA il compito di PRB , concordiamo con la proposta che il PRB possa prescrivere misure correttive.

La Regolazione Economica dovrebbe tener conto delle situazioni particolari dei singoli ANSP e degli sforzi fatti per produrre i benefici attesi.

Il costo delle eventuali penalità non deve essere in alcun modo riversato, né direttamente né indirettamente, nel sistema di tariffazione e si deve prevedere un robusto meccanismo di consultazione con gli utenti, anche per quanto riguarda la definizione dei relativi Service Level Agreements

Il ritorno sugli investimenti degli ANSP dovrebbe essere riferito ad uno scenario di costi efficienti

Modulazione tariffaria

SAF/CO2

Il SES è anche un provvedimento che impatta positivamente sulla sostenibilità ambientale: la possibilità di utilizzare le rotte più dirette genera benefici in termini di consumo di carburante ed emissioni di CO2.

La continua collaborazione con gli aeroporti e gli ANSP sulle misure per ridurre l'impatto ambientale e la ulteriore ottimizzazione dello spazio aereo possono aiutarci a raggiungere obiettivi che, in Europa , sarebbero superiori ai vantaggi derivanti dall' utilizzo di SAF.

La proposta di modulare le tariffe degli ANSP in relazione all' uso di SAF o alla riduzione di emissioni di CO2 si accavalla con altri schemi (CORSIA , EU ETS) che ne verrebbero eventualmente alquanto indeboliti.

La imminente pubblicazione di uno specifico provvedimento normativo (RefueLEU) sconsiglia a nostro avviso la inclusione di tematiche analoghe in un Regolamento che tratta i servizi di assistenza alla navigazione aerea.

Common Unit Rate

La proposta di tariffe modulari non avrebbe a nostro giudizio che un impatto alquanto limitato sulla progettazione dei piani di volo in uno spazio aereo alquanto denso come quello Europeo. Manca inoltre una chiara relazione ai costi.

I piani operativi delle Compagnie aeree sono progettati principalmente in funzione della domanda ed in considerazione di molti elementi condizionanti, quali ad esempio la disponibilità degli slot aeroportuali , gli orari di chiusura degli aeroporti etc. . Difficilmente un beneficio tariffario in ambito ATM potrebbe essere tale da poter prevalere sugli altri elementi. Inoltre, è bene ricordare che il costo del carburante pesa per oltre il 30% sul totale dei costi operativi e pertanto l'incentivo economico potenzialmente derivante dall' utilizzo di rotte alternative sarebbe alquanto dubbio.



PRB

Nel caso che i co-legislatori decidano di affidare ad EASA il compito di PRB, quest' ultimo non dovrebbe riportare all' EASA Management Board e ne dovrebbe essere completamente indipendente . Sugeriamo inoltre che gli utenti siano chiamati a far parte dell' Advisory Board for Performance Review come già accade per il Network Management Board.

Sugeriamo inoltre di definire meglio i limiti temporali per la presentazione di ricorsi avverso le decisioni del PRB.

Il finanziamento del PRB non dovrebbe comportare costi addizionali per gli utenti. I regolamenti internazionali prevedono che le tariffe di rotta possano includere esclusivamente i costi relativi alla fornitura dei servizi di assistenza alla navigazione.

Le Compagnie aeree non dovrebbero essere costrette a pagare due volte (EASA/EUROCONTROL) e , se chiamate a contribuire al finanziamento del PRB nell' ambito di EASA , dovrebbero essere adeguatamente rappresentate nella struttura di governance.

Infine, si dovrebbe evitare la creazione di organismi che si sovrappongono e le cui responsabilità non sono definite chiaramente.

Network Manager

Riteniamo che la figura del NM svolga un ruolo cruciale nel processo di razionalizzazione del sistema Europeo di ATM e che, pertanto , questa debba godere di piena legittimazione giuridica e operativa e attribuiamo la medesima importanza alla proposta di rendere cogenti i Network Operations Plans.

Rimaniamo a disposizione della Commissione per qualsiasi eventuale approfondimento.