

Razzi, amari!

Il prossimo 31 dicembre si chiuderà il Reference Period 2 (RP2), il periodo di 5 anni durante il quale ENAV SpA, così come tutti gli altri ANSPs dell'Unione Europea, ha dovuto adeguare le sue performance ai requisiti richiesti dalla Commissione Europea in quattro aree: Safety, Ambiente, Capacità e Cost-efficiency.

La performance di ENAV SpA è stata più che rispondente in tutte e quattro le aree ma a livello europeo si è evidenziata una cosa molto semplice e che non era stata pre-vista solo da chi aveva scientemente deciso di non pre-vederla: **ridurre la tariffa per abbattere i costi, con la giustificazione di garantire ai cittadini europei trasporti più efficienti ed economici** (ma con il reale obiettivo di aumentare i profitti di poche compagnie aeree) **avrebbe causato l'effetto opposto**. Infatti, per raggiungere la richiesta riduzione dei costi, tutti gli ANSPs hanno rallentato o sospeso i programmi di reclutamento dei Controllori del Traffico Aereo e questo ha causato sia un innalzamento dell'età media che una carenza generalizzata degli stessi. Il risultato è stato il così detto "Capacity Crunch" esploso nell'estate del 2018 che ha pesantemente penalizzato con ritardi e conseguenti cancellazioni quei cittadini europei che si diceva di voler agevolare. L'Air Traffic Management in Europa si finanzia esclusivamente con le risorse derivanti dal pagamento delle Unità di Servizio prodotte e quindi con una parte del costo del biglietto aereo. Questo significa che, a differenza di realtà di altre parti del mondo con le quali si azzarda sempre il confronto, solo chi vola paga il servizio mentre il cittadino che non vola non spende nessuna parte delle sue tasse per finanziare un servizio che, ad ogni modo, ha anche ricadute sulla Sicurezza Nazionale.

RP2 verrà seguito da RP3, dal 1° Gennaio 2020 al 31 Dicembre 2024, e purtroppo la lezione di RP2 non sembra essere stata recepita, **tutt'altro**. Ieri ENAC ci ha presentato la bozza di Piano di Performance redatta in accordo al Regolamento 2019/317 ed alla Decisione 903/2019, prendendo in considerazione le previsioni di traffico preparate da STATFOR (EUROCONTROL) nel suo *Seven-Year Forecast* di Febbraio 2019, successivamente aggiornato in Maggio.

Secondo queste previsioni, la crescita media del traffico aereo in Italia fino al 2025 sarà del 2,5% annuo con un risultato finale stimato in una forchetta tra i 500 ed i 1000 voli in più al giorno nel 2025 rispetto al 2018. Chi conosce anche solo superficialmente la realtà degli aeroporti italiani e ricorda quanto accaduto nelle ultime due estati in termini di quasi-saturazione dei settori di controllo e delle capacità aeroportuali non può considerare plausibili queste cifre. A noi ricordano la famosa scena in cui i tifosi e l'allenatore del Borgorosso F.C. pianificano i futuri risultati sportivi, qui una vittoria, lì un pareggio e alla fine si arriva primi in classifica. Poi però arriva la realtà.

Ad ogni modo, basandosi su questi numeri è stato prodotto un Piano che per perseguire quanto richiesto dai citati Regolamenti comporterà una sostanziosa riduzione della tariffa di rotta.

Al termine della presentazione, le Organizzazioni Sindacali hanno espresso un primo giro di commenti riservandosi di produrre una posizione più articolata in un paio di giorni. I commenti di Un.I.C.A. non possono che ricalcare quanto espresso a livello europeo da TUTTE le organizzazioni sindacali e professionali già da Marzo, a valle dell'approvazione del Regolamento 317, quando i targets non erano stati ancora definiti nel dettaglio:

L'industria dell'ATM necessita di investimenti e non di tagli di costi. Investimenti in infrastrutture ma soprattutto in personale per affrontare l'incremento di traffico e per sostituire e ringiovanire una popolazione di CTA sempre più anziana. Per fare questo, il Regulator ed Enav devono sbrigarsi, correre come **razzi** altrimenti andremo incontro ad ancora più momenti **amari**.

Ricapitoliamo alcuni punti, per chiarezza:

- La redazione del piano quinquennale è obbligatoria
- La riduzione, all'interno dei piani, dei costi per la fornitura del servizio è obbligatoria
- L'utilizzo delle previsioni di traffico di STATFOR (EUROCONTROL) è obbligatoria

E quindi?

Veniamo da una estate a dir poco sfiancante, dove abbiamo catturato quote di traffico ai Paesi limitrofi in quanto gli unici a non emettere praticamente flussi. Il più 9,1% di uds di luglio lo abbiamo fatto perché gli altri erano flussati e il traffico passava da noi. Senza l'accordo Summer avremmo emesso flussi anche noi e non avremmo avuto quell'incremento. Quanto avremmo avuto? La media europea è stata del 2,4%, noi magari avremmo potuto fare un po' meglio e arrivare al 4%, ma avremmo perso il restante 5,1%, che in termini economici vale? A luglio le uds 2018 sono state 1.065.385, quest'anno 1.162.054. Diciamo che grosso modo avremmo perso poco più di 50.000 uds che moltiplicato per la tariffa produce **3,8 milioni di euro solo a luglio**.

È allora convenuto alla Società stipulare l'accordo Summer 2019 che ha un costo per tutti e 4 i mesi di circa 4 milioni di euro, visto che si è ripagata solo con gli incrementi di luglio?

E perché qualcuno continua a pensare che sarebbe stato meglio non fare l'accordo ed emettere flusso?

E perché, dopo tutto questo, **l'accordo Summer è ancora non onorato?**

Come si collega tutto ciò con il discorso dell'RP3? Semplice, le dinamiche economiche nel servizio di controllo del traffico aereo possono arrivare fino ad un certo punto, poi entrano in ballo altri fattori che bisogna conoscere, altrimenti saltano tutti gli equilibri. Noi, in tutto questo, siamo quelli più a rischio perché, oltre a tutte le logiche europee, dobbiamo staccare anche un assegno annuale di oltre 100 milioni di euro per gli azionisti!

Quindi attenzione, perché il conto non vogliamo pagarlo noi dipendenti e Un.I.C.A. seguirà passo dopo passo questi sviluppi per far sì che eventuali scelleratezze, tipo far scendere le tariffe oltre ogni logica per dare qualche secondo di ossigeno a qualche Compagnia aerea decotta, non avvengano e ci vedranno sulle barricate. Abbiamo già uno sciopero per il 25 ottobre, ma temiamo di aprirne una lunga stagione qualora tutti i fattori non vengano allineati a qualcosa di RAZIONALE.

Roma, 10/09/2019

UNICA
Segreteria Nazionale