

IL TRASPORTO AEREO IN ITALIA

Fabbisogni e Proposte per il rilancio

Roma, marzo 2023

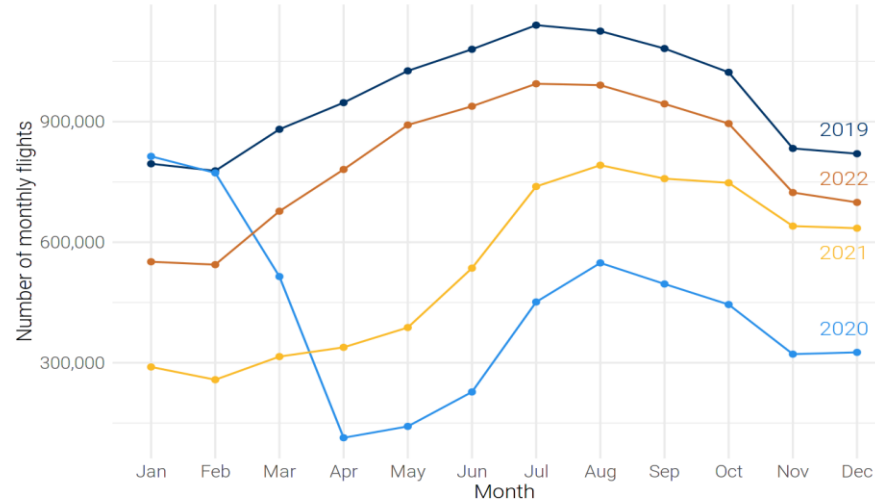
- 1) **SINTESI DEGLI ANDAMENTI GENERALI**
- 2) **LA RILEVANZA DEL SEGMENTO IN ITALIA**
- 3) **I PRINCIPALI FABBISOGNI**
- 4) **LE PROPOSTE**

- 1) **SINTESI DEGLI ANDAMENTI GENERALI**
- 2) LA RILEVANZA DEL SEGMENTO IN ITALIA
- 3) I PRINCIPALI FABBISOGNI
- 4) LE PROPOSTE

OVERVIEW GENERALE

Network Traffic

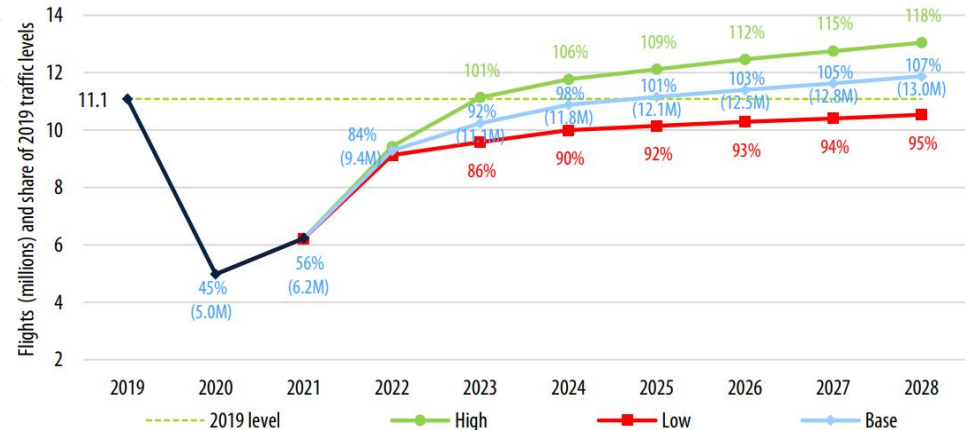
As monitored in the EUROCONTROL member states



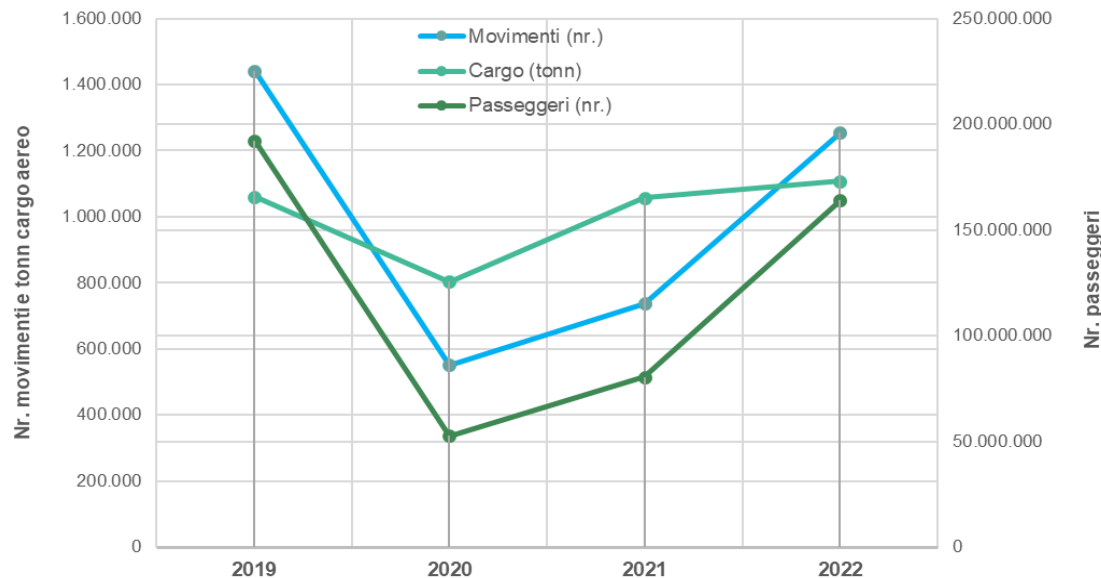
Nello scenario base si stima che i livelli di traffico pre-pandemico saranno raggiunti nel 2025, con una crescita stabile ma con ampi margini di aleatorietà legati agli andamenti macroeconomici globali, alle nuove abitudini di viaggio e a fattori geopolitici.

I dati Eurocontrol sui movimenti aeroportuali nei 41 Stati Membri confermano l'impatto devastante della pandemia sul settore, con volume di traffico che rimangono ancora inferiori al 2019, nonostante la graduale ripresa registrata anche nel 2022, anno in cui è stata raggiunta l'84% dell'operatività registrata nel 2019 (in Italia -12% 2022 vs. 2019).

EUROCONTROL 7-year forecast for Europe (2022-2028)



INDICATORI ED ANDAMENTI GENERALI DI TRAFFICO IN ITALIA

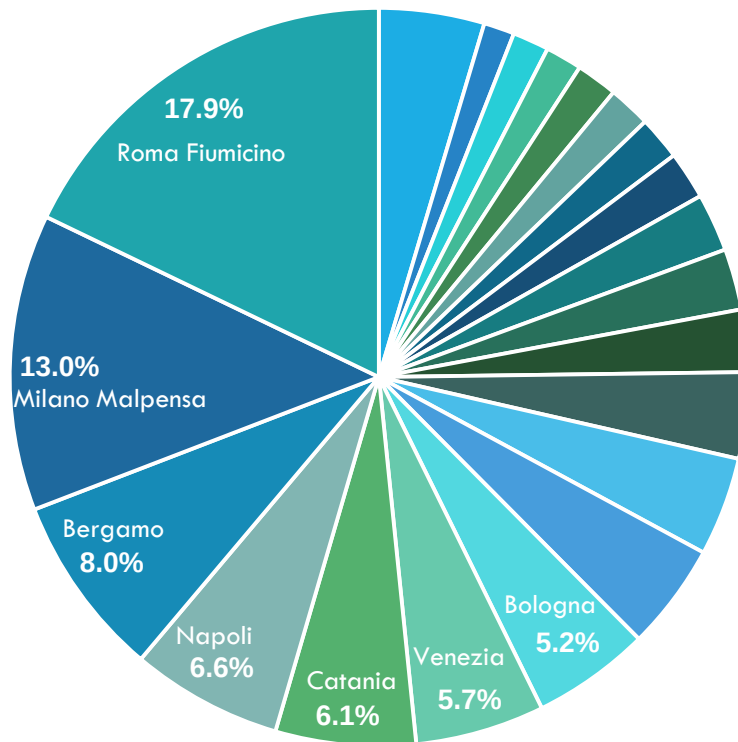


	2019		2020		2021		2022	
	Naz.	Int.	Naz.	Int.	Naz.	Int.	Naz.	Int.
Movimenti (nr.)	36%	64%	47%	53%	48%	52%	40%	60%
Passeggeri (nr.)	34%	66%	48%	52%	52%	48%	39%	61%
Cargo (tonn)	7%	93%	9%	91%	9%	91%	n.d.	n.d.

- Movimenti aeroportuali e traffico passeggeri in Italia in netta ripresa nel 2022 (1,2 Mln movimenti e 163,9 Mln pax) vs. 2021 rispettivamente +70% e +104% **ma ancora a livelli inferiori al pre-Covid (2019) del -13% e del -14,7%**
- Cargo aereo ha raggiunto i valori del 2019 già nel 2021 e anche nel 2022 ha registrato **un +5% rispetto all'anno precedente**
- Quota dei traffici domestici è aumentata rispetto al periodo pre-Covid nel segmento passeggeri e nei movimenti totali
- Resta preponderante nei traffici cargo l'origine/destinazione internazionale, con una quota superiore al 90%

TRAFFICO PASSEGGERI - AEROPORTI

Articolazione traffico aeroportuale nazionale passeggeri 2022



- Altro <2mln pax
- Firenze
- Lamezia Terme
- Treviso
- Verona
- Brindisi
- Olbia
- Roma Ciampino
- Torino
- Cagliari
- Pisa
- Bari

**Var. %
2022-2019**

- Palermo +1,4%
- Milano Linate +17,3%
- Bologna -9,7%
- Venezia -19,5%
- Catania -1,2%
- Napoli +0,4%
- Bergamo -5,1%
- Milano Malpensa -26%
- Roma Fiumicino -32,6%

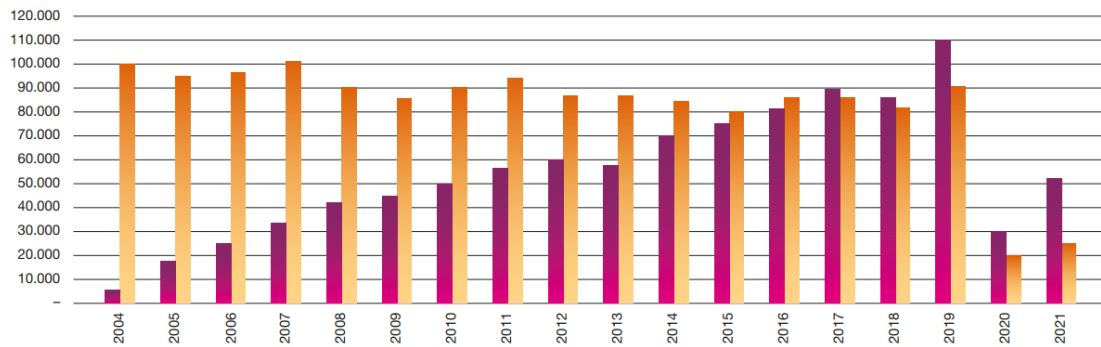
- Traffico aeroportuale passeggeri in Italia nel 2022 distribuito abbastanza omogeneamente con **Fiumicino e Malpensa a fungere da poli fondamentali**
- I primi 5 scali per passeggeri hanno una quota di mercato del 51,6% dei passeggeri
- I due scali principali sono quelli che rispetto al 2019 vedono i più consistenti cali nel numero passeggeri in arrivo/partenza

TRAFFICO PASSEGGERI - VETTORI

RAGIONE SOCIALE VETTORE	NAZIONE VETTORE	Passeggeri trasportati (*)		Δ% 2021/2020
		2021	2020	
1 Ryanair	Ireland	20.709.897	11.836.904	75,0%
2 Wizz Air Hungary Ltd	Hungary	5.062.918	1.768.945	186,2%
3 Alitalia Societa Aerea Italiana S.p.a.	Italy	4.929.667	6.514.570	-24,3%
4 EasyJet Europe Airline Gmbh	Austria	4.835.309	3.545.247	36,4%
5 Volotea, S.L.	Spain	2.499.654	1.609.725	55,3%
6 Malta Air	Malta	1.568.888	296.805	428,6%
7 Deutsche Lufthansa AG	Germany	1.565.706	1.016.587	54,0%
8 Vueling Airlines	Spain	1.551.798	968.002	60,3%
9 Air France	France	1.339.825	918.439	45,9%
10 Italia Trasporto Aereo S.p.A. (1)	Italy	1.318.942	0	
11 KLM Royal Dutch Airlines	Netherlands	1.016.496	641.926	58,4%
12 Eurowings Gmbh	Germany	746.621	477.130	56,5%
13 Iberia - Lineas Aereas De Espana, S.A. Operadora	Spain	714.419	347.901	105,4%
14 Turk Hava Yollari (Turkish Airlines Co.)	Turkey	590.908	357.413	65,3%
15 British Airways	United Kingdom	491.048	893.336	-45,0%
16 Blue Air Aviation S.A.	Romania	476.324	301.812	57,8%
17 Air Dolomiti	Italy	453.200	356.588	27,1%
18 EasyJet Switzerland SA	Switzerland	446.671	268.496	66,4%
19 Neos S.p.a.	Italy	435.449	402.817	8,1%
20 Swiss International Air Lines Ltd	Switzerland	434.712	297.445	46,1%

Passeggeri
in migliaia

■ Vettori Low Cost (LCC) ■ Vettori Tradizionali (FCC)

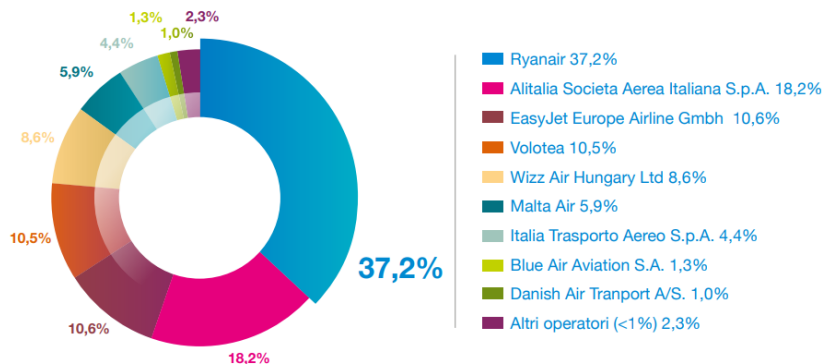


- **Traffico passeggeri in Italia prevalentemente operato da compagnie low cost (LCC), 5 sulle prime 10 per passeggeri trasportati nel 2021, con quota dominante di Ryanair**
- **Le LCC hanno superato il market share delle FCC nel 2017 in Italia ed hanno costantemente guadagnato quote di mercato anche nel periodo pandemico, passando dal 50,9% del traffico passeggeri nel 2017 al 65,4% nel 2021**

Fonte: ENAC; (1) ITA ha avviato la propria operatività in data 15/10/2021

TRAFFICO PASSEGGERI DOMESTICO E INTERNAZIONALE

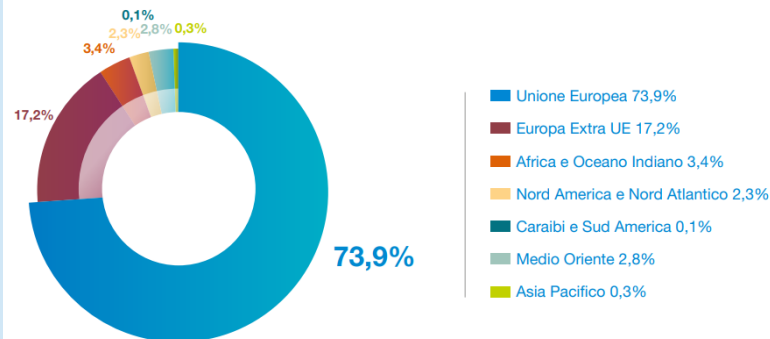
Collegamento domestici 2021 - ripartizione del mercato passeggeri



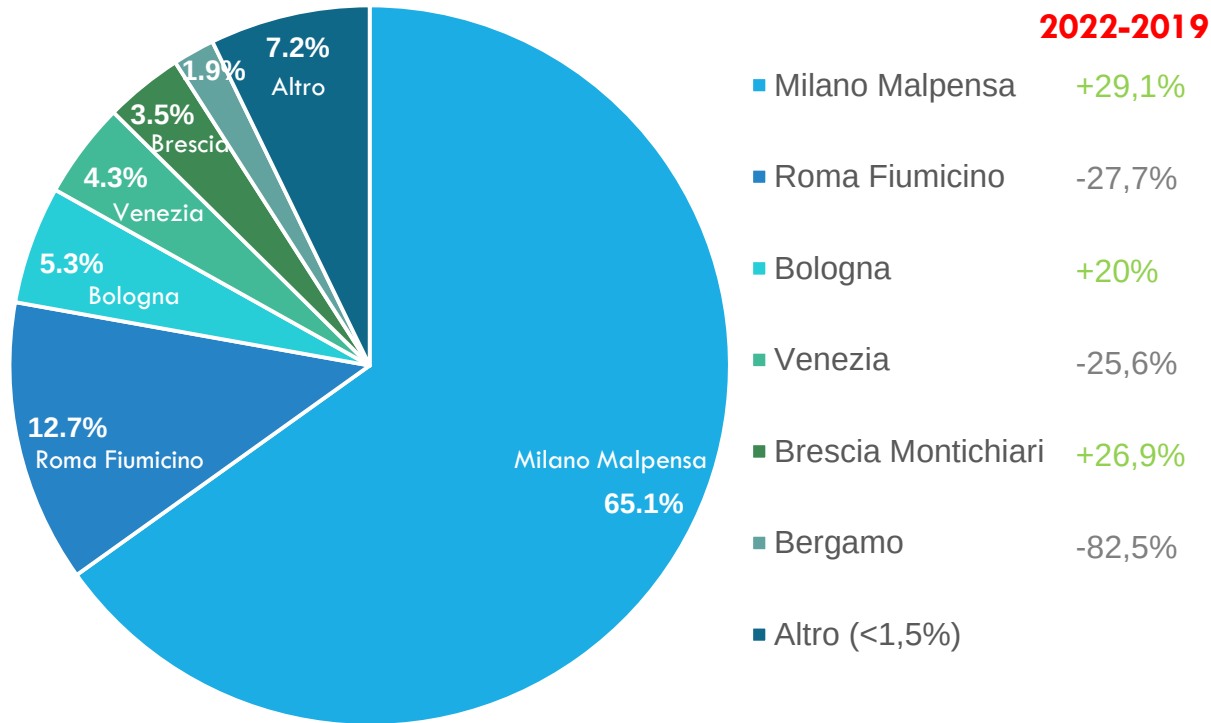
- Le tratte nazionali passeggeri maggiormente trafficate sono quelle da/per la Sicilia (Catania Fontanarossa - Roma Fiumicino, Milano Malpensa - Catania Fontanarossa; Palermo Punta Raisi - Roma Fiumicino e Milano Malpensa - Palermo Punta Raisi), seguite dai collegamenti Cagliari - Roma e Lamezia Terme - Milano e Napoli - Milano
- **Elevato livello di concentrazione con primi 5 vettori che possiedono l'85,1% della quota di mercato**

- O/D principale estera verso EU e paesi europei extra EU con buoni incrementi negli ultimi anni anche nei traffici da/per il Nord America
- Tratte più trafficate mercato EU: Roma F.-Madrid, Roma F.-Parigi CDG, Roma F.-Amsterdam, Roma-Barcellona, Milano M.-Parigi CDG, Venezia Tessera-Parigi CDG
- Tratte più trafficate paesi extra UE: Roma F.- N.Y. JFK, Milano M.-Tirana Rinas, Roma F.-Londra Heathrow, Milano M.-Dubai Intl.
- **Mercato dei vettori meno concentrato che sul domestico**, con prevalenza Ryanair (33,6% nel 2021), poi altri 7 operatori con market share tra il 2% ed il 9% di Alitalia/ITA con quota complessiva del 32,2%

Traffico Internazionale passeggeri 2021 - suddivisione per area geografica



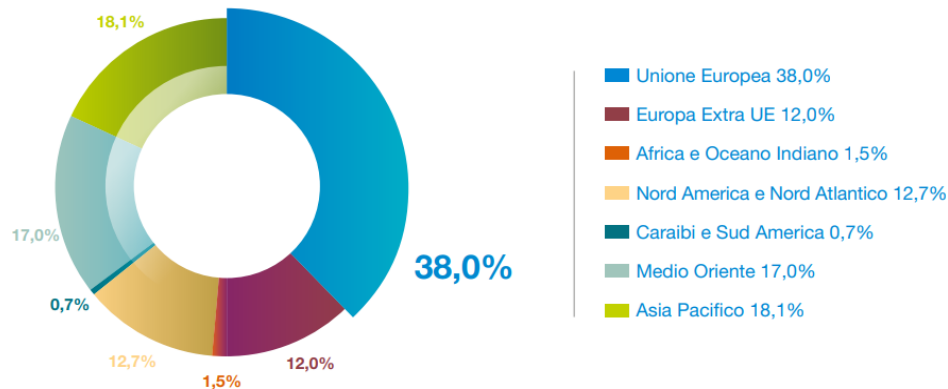
Articolazione traffico aeroportuale nazionale cargo 2022



- Milano Malpensa con la cargo city si conferma l'hub nazionale per le movimentazioni air cargo, con una quota **del 65,1% delle tonnellate totali e con un ottimo trend di crescita dal 2019**; permane comunque il 10 scalo cargo a livello EU con volumi pari a circa 1/3 rispetto al nodo di Francoforte
- Importante calo dal 2019 di Roma Fiumicino che comunque riveste rilevanza per l'area centro meridionale del paese
- **Rilevantissimo l'avio camionato di merce aerea nazionale** che si dirige verso scali EU, in primis Francoforte, Monaco e Parigi

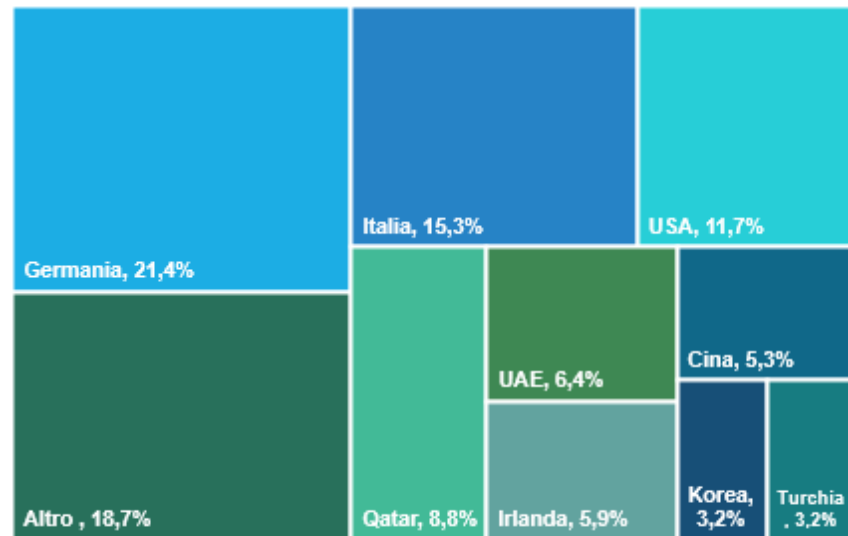
TRAFFICI CARGO INTERNAZIONALI E VETTORI

Traffico Internazionale cargo 2021 - suddivisione per area geografica



- A differenza di quanto avviene nel traffico passeggeri con la netta prevalenza del traffico EU su quello extra EU, **nel settore cargo l'ambito Extra EU conta il 62% vs. 38% dell'ambito UE).**
- Buoni andamenti negli ultimi anni delle tratte con Nord America, Medio Oriente e Paesi europei extra EU

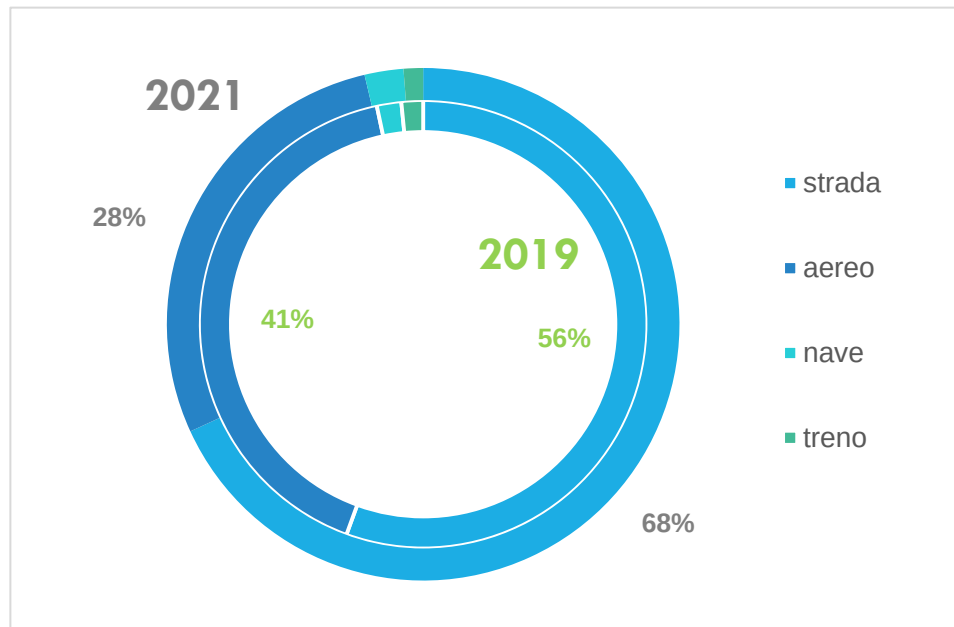
Quote di mercato per nazionalità vettori cargo 2021 (tonn)



- Mercato dei vettori del **cargo aereo abbastanza diluito** come quote di mercato con rilevanza dei vettori tedeschi con quota di mercato del 21,4%, seguiti da operatori nazionali (15,3% delle movimentazioni), USA e vettori del Golfo Persico.

- 1) SINTESI DEGLI ANDAMENTI GENERALI
- 2) LA RILEVANZA DEL SETTORE IN ITALIA**
- 3) I PRINCIPALI FABBISOGNI
- 4) LE PROPOSTE

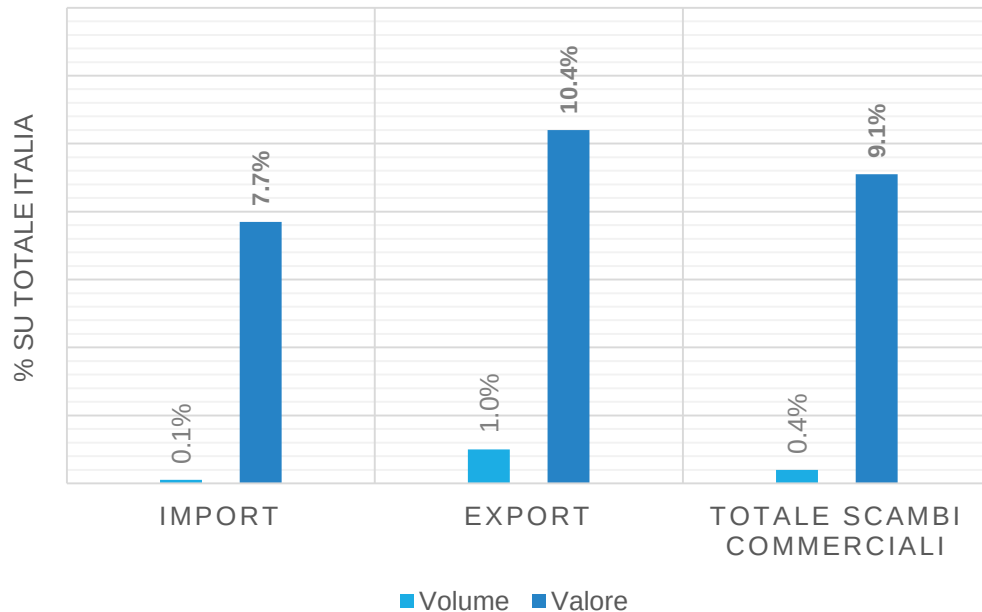
Modalità di trasporto di arrivo viaggiatori internazionali in Italia (2021 vs. 2019 in %)



Fonte: Banca d'Italia, Indagine sul turismo internazionale

- Il trasporto aereo passeggeri e gli aeroporti internazionali sono rispettivamente uno dei principali vettori e la porta di accesso del turismo internazionale in Italia
- Sino al 2019 la quota di viaggiatori internazionali che arrivavano in Italia via aereo era del **41%**, **in trend crescente rispetto alla modalità stradale**
- Nel 2021, con riflessi ancora marcati della pandemia Covid-19, quota modale aerea scesa al 28%, ma decisamente rilevante per i turisti stranieri di medio-lungo raggio con maggiore propensione di durata di soggiorno e per i viaggi business

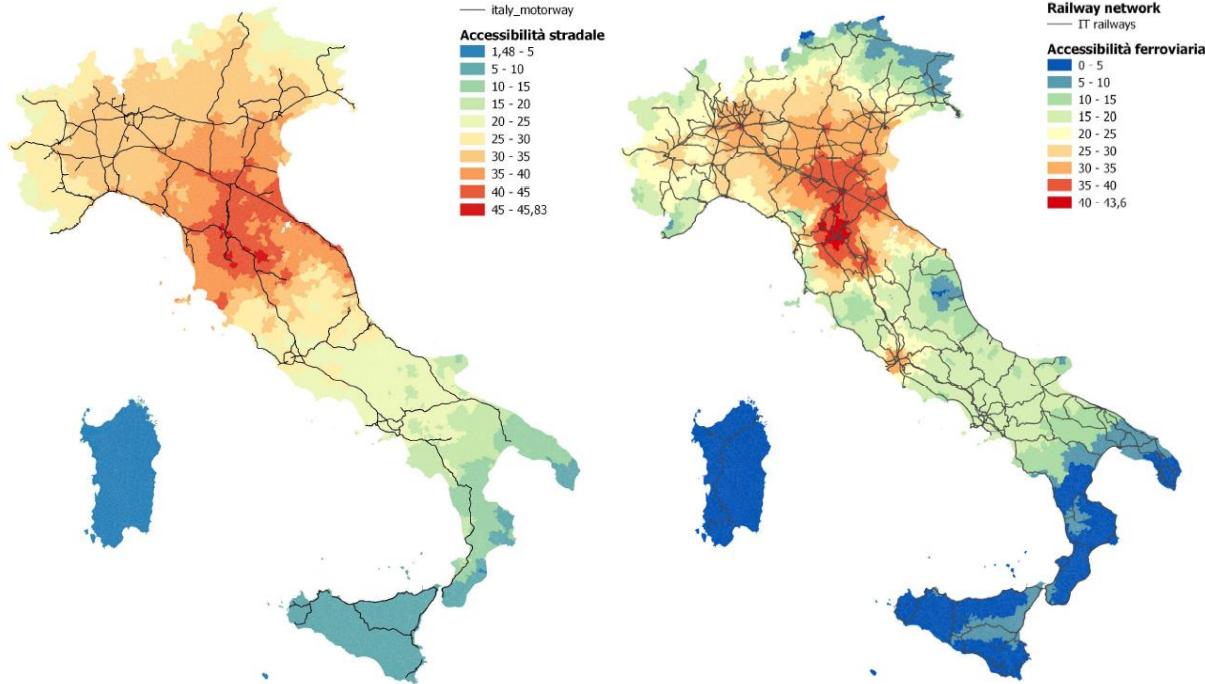
Modalità di trasporto import-export beni in Italia (2021 in valore e volume, % su totale)



Fonte: elaborazioni su Coeweb Istat

- Sul totale dell'interscambio nazionale in volume il cargo aereo conta per lo 0,4% ma **in valore la quota sale al 9,1%**
- I valori medi unitari della merce trasportata in air cargo ammontano a circa **100.000 euro a tonnellata**, contro i circa 3.000 euro del trasporto stradale e del traffico marittimo containerizzato
- Modalità di trasporto prevalente negli scambi commerciali con il mondo da parte delle filiere industriali nazionali più performanti e competitive: **farmaceutico, moda, prodotti elettronici, agroalimentare di alto valore e ad alta deperibilità**

Accessibilità stradale e ferroviaria Italia 2022



Fonte: MOVEO, rappresentazione dei livelli di mobilità di medio lungo raggio offerti dalla rete stradale italiana per raggiungere il resto dell'Italia entro 4 h di viaggio partendo da ogni comune; per la rete ferroviaria italiana mediante l'analisi dei tempi di viaggio minimi offerti calcolando il tempo medio per raggiungere il resto dell'Italia entro 4 h di viaggio partendo da ogni comune ed immaginando di poter raggiungere le principali stazioni delle diverse province mediante automobile

- Con la persistente presenza di gravi deficit e gap territoriali di accessibilità con la modalità stradale e ferroviaria negli spostamenti passeggeri (come mostrato nelle figure a sinistra), le connessioni territoriali garantite dal trasporto aereo **diventano l'unica opzione di mobilità a medio-lungo raggio per i cittadini che risiedono in aree insulari, periferiche e appunto a bassa accessibilità**
- Anche post-completamento degli interventi infrastrutturali PNRR e PNC, la continuità territoriale del trasporto aereo continuerà a rappresentare la soluzione connettiva per molti territori

NUMERO DI IMPRESE E LIVELLO OCCUPAZIONALE DEL COMPARTO

	Imprese attive							Numero addetti medio annuo						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var.% 2020-2015	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var.% 2020-2015
Trasporto aereo di passeggeri	194	193	188	176	175	183	-5,7%	19.257,9	19.705,1	19.185,4	19.543,1	20.919,3	20.072,4	4,2%
Trasporto aereo di merci e trasporto spaziale	26	28	28	26	23	25	-3,8%	779,3	718,8	773,2	725,5	673,3	669,9	-14,0%
Attività dei servizi connessi al trasporto aereo	340	340	344	340	333	317	-6,8%	25.002,0	25.551,4	25.910,0	26.619,0	27.998,3	26.294,8	5,2%
Movimento merci relativo a trasporti aerei	40	38	37	34	32	27	-32,5%	1.099,2	1.100,2	1.163,2	1.274,2	1.264,2	1.020,6	-7,2%
Noleggio di mezzi di trasporto aereo	116	116	113	103	101	87	-25,0%	129,9	140,9	135,5	145,3	153,7	152,9	17,7%
Totale	716	715	710	679	664	639	-10,8%	46.268,3	47.216,4	47.167,3	48.307,1	51.008,8	48.210,6	4,2%

- Secondo ISTAT, sono 639 le imprese attive in Italia nel settore aereo in senso lato, **con un calo generalizzato del -10,8% dal 2015**, più evidente nel movimento merci e noleggio mezzi aerei
- Più di 48.000 addetti nel settore, per oltre il 96% concentrato sul personale dei vettori aerei e sulle attività aeroportuali e a terra, con una dinamica occupazionale crescente nonostante la pandemia del 2020 (+4,2% 2020 vs. 2015) e che è rimasta costante anche nel corso del 2021 (dati Eurostat) grazie alle politiche governative

- 1) SINTESI DEGLI ANDAMENTI GENERALI
- 2) LA RILEVANZA DEL SEGMENTO IN ITALIA
- 3) I PRINCIPALI FABBISOGNI**
- 4) LE PROPOSTE

BASSA ACCESSIBILITA' INTERMODALE AI NODI AEROPORTUALI

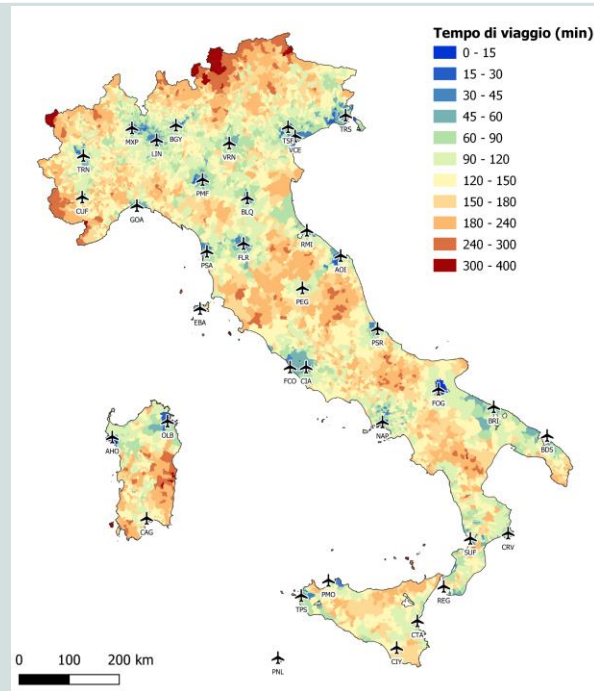
Limitata presenza di connessioni ferroviarie negli scali aeroportuali nazionali con investimenti previsti che riguardano il 2031

.....con forti divari territoriali nell'accessibilità agli scali con mezzi pubblici (tram, metro, bus, ferro) particolarmente accentuati nel Molise, Umbria, Basilicata, Marche, Sardegna, VA, Sicilia e Trentino Alto Adige

QUADRO AL 2022



TEMPO MEDIO DI VIAGGIO CON
MEZZO PUBBLICO PER RAGGIUNGERE
L'AEROPORTO PIU' PROSSIMO



LIMITATA CONNETTIVITA' DEI NODI AEROPORTUALI ED AREE REMOTE

Limitata connettività di servizi aerei da/per gli aeroporti nazionali (Fiumicino 20° e Malpensa 21° in EU).....

.....con la persistenza di aree territoriali «remote»

Indici di connettività dei primi 20 aeroporti italiani

Rank ITA	Aeroporto	Rank Mondo 2020	Conn. Mondo 2020	Conn. EU 2020	Conn. EU 2019	Rank EU 2020	Rank. EU 2019	Δ Rank 19/20
1	Roma Fiumicino	20	2,55	1,86	1,90	20	26	6
2	Milano Malpensa	35	2,62	1,87	1,87	21	17	-4
3	Venezia Marco Polo	130	2,91	2,07	1,93	57	36	-21
4	Napoli Capodichino	192	2,99	2,03	1,91	45	30	-15
5	Bologna G. Marconi	196	3,00	2,10	2,04	71	65	-6
6	Pisa Galilei	221	3,03	2,15	1,98	84	49	-35
7	Catania Fontanarossa	222	3,03	2,17	2,02	88	57	-31
8	Bergamo Orio Al Serio	261	3,08	2,03	2,05	46	66	20
9	Verona	289	3,11	2,21	2,14	95	86	-9
10	Torino	308	3,12	2,20	2,20	91	99	8
11	Bari Palese	317	3,12	2,14	2,17	82	94	12
12	Cagliari Elmas	390	3,17	2,23	2,22	100	102	2
13	Palermo Punta Raisi	391	3,17	2,17	2,02	87	56	-31
14	Milano Linate	407	3,18	2,22	2,19	98	98	-
15	Olbia Costa Smeralda	416	3,18	2,27	2,12	113	81	-32
16	Genova C. Colombo	443	3,20	2,38	2,28	147	120	-27
17	Firenze Peretola	457	3,20	2,35	2,30	136	125	-11
18	Brindisi Casale	505	3,23	2,34	2,31	130	130	-
19	Lamezia T. S Eufemia	593	3,27	2,38	2,33	145	136	-9
20	Roma Ciampino	616	3,28	2,22	2,25	99	114	15

Dalle analisi di con-accessibilità domestica, internazionale ed intercontinentale a livello nazionale presentate nel PNA (quale modello che tiene conto sia dei tempi di accesso agli aeroporti che dell'offerta aeroportuale) risultano **particolarmente svantaggiate le seguenti 4 macro aree geografiche:**

- ❑ Nord Ovest (Imperia e Cuneo)
- ❑ Area dell'arco alpino del Nord Est (Friuli Venezia-Giulia, Trentino Alto Adige, Belluno)
- ❑ Area centro adriatica (Marche, Molise, Perugia, Rimini, Forlì-Cesena, Arezzo, Chieti, Pescara)
- ❑ Area meridionale (Calabria, Basilicata, Salerno)

Fonte: ITSM Fact Book 2021 – La competitività del trasporto aereo in Europa

INVESTIMENTI PER LA CAPACITA' E LA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Previsioni di necessità di investimenti per incrementi della capacità air e land side nei più importanti scali nazionali.....

- Anche il PNA aggiornato, oltre agli investimenti infrastrutturali già programmati, **illustra la necessità attuale di investimenti in digitalizzazione finalizzati a migliorare la capacità del settore** (SESAR Air Traffic management, procedure di avvicinamento e partenza mezzi, sistemi informatizzati di gestione dei flussi nei terminal)
- Nello scenario 2035 del PNA sono previsti espressamente **aumenti selettivi di capacità ed interventi di ottimizzazione della capacità esistente** per far fronte alla domanda prospettica (302 Mln passeggeri 2035 scenario baseline), **nella rete aeroportuale milanese, sullo scalo di Firenze, su Roma Fiumicino e Catania Fontanarossa**

.....per un settore che deve affrontare anche la sfida della decarbonizzazione con scarse risorse pubbliche a disposizione

- In vigore numerose iniziative per il greening aviazione e aeroporti di carattere volontario a livello internazionale (CORSIA ICAO) ed europeo (Net Zero Carbon emission Airports), nonché misure legislative europee del «Fit for 55» (AFIR, revisione ETS, ReFuel Eu Aviation) **con previsione di ingenti investimenti**

Stima Extra costi
decarbonizzazione
trasporto aereo area
EUROCONTROL

Cumulative costs over 2022-2030 (€ billion)	High (with 10% SAF uptake in 2030)		Base (with 5% SAF uptake in 2030)		Low (with 4% SAF uptake in 2030)	
	Before industry measures	After industry measures	Before industry measures	After industry measures	Before industry measures	After industry measures
Extra fuel mix costs (SAF/kerosene)	€12.1	€-18.5	€10.0	€-11.4	€4.3	€-22.4
Extra ETS costs	€19.6	€8.7	€23.2	€14.9	€24.1	€18.3
Reduced CORSIA costs	€-0.6	€-1.4	€-0.3	€-0.8	€-0.2	€-0.6
Extra taxation costs	€30.9	€27.4	€28.8	€26.2	€26.6	€24.7
TOTAL cumulative costs	€62.0	€16.4	€61.8	€28.9	€54.8	€20.0

- **Nessun investimento pubblico dedicato al settore aereo nel PNRR e nel PNC** se non la linea di finanziamento M3C2 Investimento 2.2 Digit della gestione del traffico aereo

LA QUESTIONE DEL VETTORE NAZIONALE

Al netto del vicende di vendita delle quote ITA, la connettività aerea del paese è correlata alla competitività (o meno) del vettore di bandiera nazionale ed al posizionamento strategico che ad oggi non appare ben definito

- Qual'è il posizionamento di mercato di ITA Airways?

- ☐ Mercato del lungo raggio, ove tuttavia la flotta non appare proporzionata nemmeno in prospettiva agli altri grandi carrier internazionali (Air France-Klm ha 573 aerei di cui 173 di lungo raggio, Lufthansa 218 aerei di cui 80 di lungo raggio, British Airways 263 aerei di cui 90 di lungo raggio)
- ☐ Corto-medio raggio ove tuttavia non si sono ristrutturati i servizi e i costi in grado di competere con le LCC e con l'alternativa modale domestica dell'alta velocità ferroviaria

- Compliance con il piano industriale 2021-2025?

- ☐ Da Piano industriale approvato nel 2021, la flotta al 2022 sarebbe dovuta essere di 78 mezzi mentre a marzo 2023 è di 68 aeromobili*
- ☐ Raggiungimento Break Even operativo stimato per metà 2023: a che punto siamo?



PRENOTA E GESTISCI OFFERTE SUPPORTO VOLARE

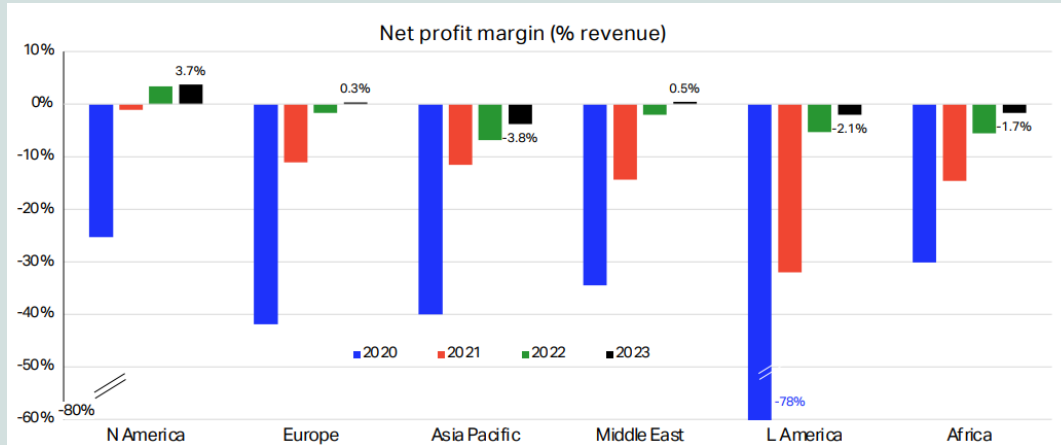
sostenibilità, declinata nel suo aspetto ambientale (nuovi aerei green e tecnologicamente avanzati, utilizzo di carburanti sostenibili), sociale (uguaglianza e inclusione per una compagnia gender less) e di governance (integrazione della sostenibilità nelle strategie e nei processi interni).

ITA Airways si doterà di una flotta moderna ed environmental-friendly che includerà tecnologie all'avanguardia per ottimizzare efficienza e qualità dell'offerta e ridurre significativamente l'impatto ambientale. All'avvio delle proprie attività, ITA Airways opererà con una flotta di 52 aerei di cui 7 wide body e 45 narrow body. **Già nel 2022 la flotta crescerà fino a 78 aeromobili** (+26 sul 2021) di cui 13 wide body (+6 sul 2021) e 65 narrow body (+20 sul 2021). Dal 2022 è previsto l'inizio dell'inserimento in flotta degli aeromobili di nuova generazione che sostituiranno progressivamente i velivoli di vecchia tecnologia. A fine 2025 la flotta crescerà sino a 105 aerei (23 wide body e 82 narrow body) con il 75% degli aeromobili di nuova generazione.

*https://www.itafleet.info/modelli/airbus-a320?tipo_flotta=attuale

IL LENTO RECUPERO POST-COVID DEL SETTORE AEREO

Profittabilità dell'industria aerea in positivo nell'area europea solo nel 2023.....



Fonte: IATA, Airline Industry Update and Outlook, 12/2022

.....con ripercussioni dirette sull'occupazione in Italia

- **AIR ITALY:** questione del ricollocamento di circa 1.000 lavoratori licenziati;
- **ALITALIA:** ancora circa 3.000 dipendenti in cassa integrazione;
- **EGO AIRWAYS:** 50 dipendenti (piloti, assistenti di volo, addetti a terra) in cassa integrazione straordinaria messa in liquidazione a metà dicembre 2022;
- **BLUE PANORAMA:** 256 dipendenti in cassa integrazione guadagni straordinaria dopo il fallimento dell'azienda
- **NORWEGIAN AIR:** 238 dipendenti della branch italiana in Cigs

Effetti permanenti della pandemia sull'occupazione del comparto con particolare riguardo al personale navigante e di terra.....

Staff category	Employment impacts
Groundhandling staff	Significant use of job protection schemes mechanism (up to 60%-85% of staff at its peak). Permanent loss of staff across Europe estimated at 32,000-40,000 people (25%)
Airline staff	Pilots and cabin crew: Significant use of job protection schemes mechanism (up to 85% of staff at its peak). Permanent loss of pilots across Europe estimated at 15% Overall lost of staff at European airlines estimated between 7% and 20%
Airport staff	Significant use of job protection schemes mechanism (up to 30%-40% of staff at its peak). Most airports reduced their headcount in a range of 0-20%
Other ground staff (airport retail/airport concession staff/security staff)	Significant use of job protection schemes mechanism (up to 60-75% of staff at its peak). Staff permanent losses could be in the order of 25-50% (to be confirmed)
ANSP staff	Very limited changes to the overall profile and demographics of the ATM labour pool
Member States and authorities (slot coordinators, ISAs, MS)	Minimal loss of staff, some limited increases in staff reported

Fonte: Steer, Study on the impacts of the COVID 19 pandemic on the aviation market, Maggio 2022

- Da considerare anche gli impatti occupazionali a medio-lungo termine dello sviluppo della **digitalizzazione nel settore**, con previsione di calo nella forza lavoro a bassa e media qualifica nelle operazioni a terra in Europa, stimata del del 20% al 2040, e del 10% per i lavoratori più qualificati*.

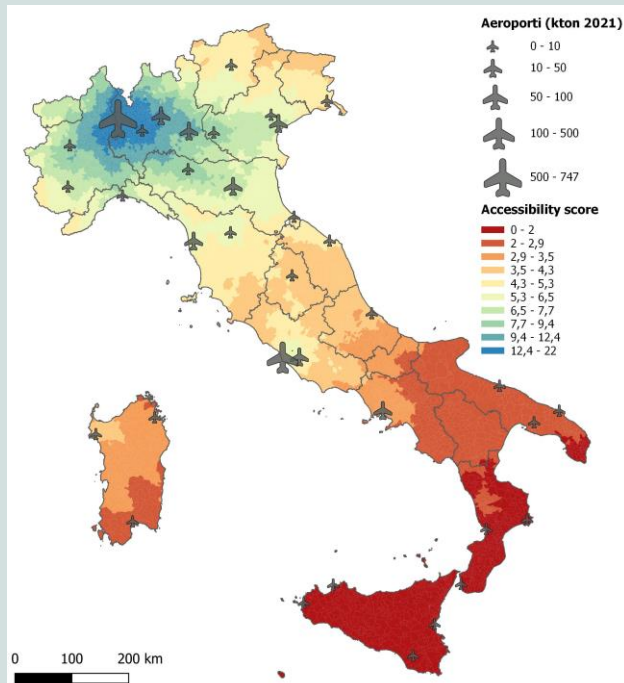
.....con criticità specifiche a livello contrattuale in Italia

- **8 Contratti collettivi nazionali di lavoro per il comparto aereo** stipulati ed attualmente in vigore
- Osservabile una tendenza alla **proliferazione di nuovi contratti** anziché alla semplificazione contrattuale
- Mancata applicazione, anche per l'assenza di direttive di secondo livello, di quanto previsto **dall'art. 203 del Decreto Rilancio 2020**

CARGO AEREO CON NOTEVOLI POTENZIALITA' NON SFRUTTATE

Forte divario territoriale in termini di accessibilità dei tessuti produttivi locali ai nodi aeroportuali cargo nazionali (indici limitati nel Mezzogiorno e Isole)

1/3 delle «nostre merci» le trasportano gli altri da nodi aeroportuali esteri



«Studi condotti in materia stimano in **oltre 300.000 tonnellate annue il volume di merci aeree con origine/destinazione Italia che utilizzano tratte aeree in arrivo e partenza nei grandi aeroporti europei** percorrendo con mezzi gommati il tragitto tra questi scali e il nostro Paese («aviocamionato»); tale valore è pari a un terzo del totale delle merci che poi vengono spedite tramite mezzo aereo».

Fonte: MIT, Position Paper
Azioni per il rilancio del cargo aereo
Ottobre 2017

- 1) SINTESI DEGLI ANDAMENTI GENERALI
- 2) LA RILEVANZA DEL SEGMENTO IN ITALIA
- 3) I PRINCIPALI FABBISOGNI
- 4) **LE PROPOSTE**

LA MATRICE FABBISOGNI - PROPOSTE

Ambito	Fabbisogni	Proposte									
		Infrastrutture e servizi					Policies e norme				
		Accelerazione progetti esistenti e completamento dei collegamenti ferroviari verso gli aeroporti nazionali	Estendere perimetro dei co-finanziamenti pubblici per la sostenibilità degli aeroporti	Estendere perimetro dei co-finanziamenti pubblici per la digitalizzazione degli aeroporti	Razionalizzazione degli incentivi ai vettori	Potenziamento delle cargo cities aeroportuali e sviluppo servizi cargo	Governance della rete aeroportuale	Potenziamento OSP nelle aree remote	Definizione della governance e del posizionamento strategico di ITA Airways	Digitalizzazione per la movimentazione cargo	Incremento tutele professionali e salariali e omogenizzazione dei contratti del comparto
Accessibilità aeroportuale	Incrementare l'accessibilità aeroportuale su ferro e altri mezzi pubblici										
	Ridurre i divari regionali e locali di accessibilità agli aeroporti di riferimento										
Connettività aerea	Incrementare la connettività aerea del nostro Paese										
	Ridurre la remotness di alcune aree del paese										
	Un vettore nazionale all'altezza del paese										

LA MATRICE FABBISOGNI - PROPOSTE

Ambito	Fabbisogni	Proposte									
		Infrastrutture e servizi					Policies e norme				
		Accelerazione progetti esistenti e completamento dei collegamenti ferroviari verso gli aeroporti nazionali	Estendere perimetro dei co-finanziamenti pubblici per la sostenibilità degli aeroporti	Estendere perimetro dei co-finanziamenti pubblici per la digitalizzazione degli aeroporti	Razionalizzazione degli incentivi ai vettori	Potenziamento o delle cargo cities aeroportuali e sviluppo servizi cargo	Governance della rete aeroportuale	Potenziamento OSP nelle aree remote	Definizione della governance e del posizionamento strategico di ITA Airways	Digitalizzazione per la movimentazione cargo	Incremento tutele professionali e salariali e omogenizzazione dei contratti del comparto
Reddittività e sostenibilità del settore	Necessari ingenti investimenti degli operatori per adeguamento capacità, digitalizzazione e sostenibilità ambientale										
	Tensione finanziaria dei vettori aerei con ripercussioni sull'occupazione										
	Limitata efficacia e parcellizzazione della contrattualistica del lavoro										
Cargo aereo	Migliorare l'accessibilità dei tessuti produttivi ai nodi del cargo aereo										
	Recuperare market share nel mercato europeo										

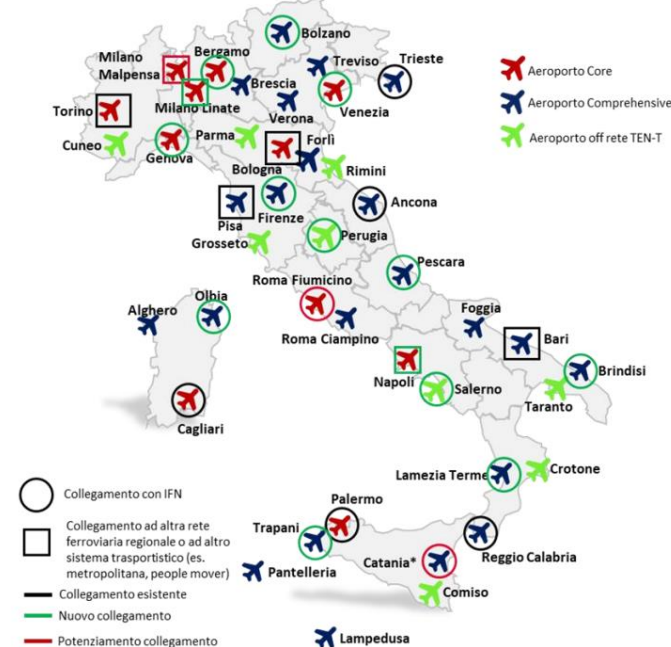


Accelerazione progetti esistenti e completamento dei collegamenti ferroviari verso gli aeroporti di rilevanza nazionale

- Accelerare su progetti di connessione ferroviaria (rete nazionale o altra rete o rete ferro urbana) agli aeroporti già pianificati che riguardano il 2031 (GE, BG, Linate, BZ, VE, NA, SA, TP, PG, PE, Lamezia, BR)
- Completamento delle connessioni ferroviarie e di trasporto urbano su ferro degli scali di rilevante interesse nazionale anche a carattere di continuità territoriale (RN, VR, FG, KR, CN)
- Connessioni alla rete e ai servizi AV per i grandi hub intercontinentali (Fiumicino, Malpensa, Venezia)



Collegamenti ferroviari aeroporti italiani al 2031





Estendere perimetro dei co-finanziamenti pubblici per la sostenibilità degli aeroporti

- Vista la mancanza di risorse PNRR e PNC destinate ad investimenti per sostenibilità del trasporto aereo, appare necessario supportare con risorse nazionali i seguenti interventi, aggiornando ove necessario i rapporti concessori:
 - Interventi di efficientamento energetico edifici aeroportuali ed autoproduzione energetica
 - Rinnovo flotte a basso/nullo impatto ambientale per servizi dedicati allo staff, passeggeri e handling
 - Sviluppo infrastrutture per l'approvvigionamento da carburanti alternativi dei mezzi aeroportuali di terra
 - Sviluppo infrastrutture per il rifornimento e la logistica dei SAF e degli e-fuels negli aeroporti





Estendere perimetro dei co-finanziamenti pubblici per la digitalizzazione degli aeroporti

- Oltre a quanto previsto dal PNRR Investimento 2.2 M3C2 con soggetto attuatore ENAV, appare necessario supportare con risorse nazionali, aggiornando ove necessario i rapporti concessori con i gestori aeroportuali, gli investimenti in procedure di sicurezza e servizi self-service per i passeggeri, controllo del traffico aereo (A-CDM, ADS-B) e bigliettazione multimodale integrata
- Attenzione particolare agli investimenti per sistemi di Cybersecurity



Razionalizzazione degli incentivi ai vettori

- Ok sezione «incentivi per lo sviluppo» delineato nel PNA 2035 con sussidi su rotte continentali «compensate» con l'attivazione di servizi domestici verso gli hub intercontinentali nazionali(*);
- Definire tuttavia con precisione a quale attore spetta l'onere «compensativo»
- Revisione delle normative sui diritti aeroportuali per promuovere schemi di incentivi a favore dei vettori «green» (impegnati nell'uso di SAF, riduzione esternalità negative, etc.....)





Potenziamento delle cargo cities aeroportuali e sviluppo servizi cargo

- Miglioramento delle infrastrutture dedicate al cargo aereo nei principali aeroporti nazionali (in primis Malpensa e Fiumicino): estensione piazzali, magazzini, centri servizi cargo
- Potenziamento infrastrutturale delle cargo cities in aree ad oggi a bassa o nulla accessibilità (per infrastrutture e servizi aerei) ma con potenziale di sviluppo per filiere ad esempio agroalimentare deperibile (es. Ancona, Catania, Taranto, Lamezia Terme)
- Potenziamento delle aree di sosta per veicoli pesanti a servizio delle principali cargo cities nazionali (Malpensa, Fiumicino, Tessera, Brescia, Catania, etc...)
- Miglioramento connettività aeroporti-interporti/hub logistici urbani per consolidamento e distribuzione merce diretta/proveniente dagli hub aeroportuali
- Incentivi e sussidi alle aziende ed agli operatori logistici («Air cargo bonus») a copertura dei costi di trasporto sostenuti per arrivare o partire da aeroporti italiani anziché esteri





Governance della rete aeroportuale

- Ok alla cooperazione per «reti territoriali» come definite nel PNA 2035 con articolazione tripartita degli aeroporti, ma necessità di definire con precisione anche la fase di integrazione gestionale nel caso di scali soggetti a titolarità differente:
 - quali strumenti di cooperazione?
 - chi decide sulle specializzazioni?
 - come vengono ripartiti gli investimenti sul singolo scalo ma funzionali a tutta la rete territoriale?



Potenziamento OSP per le aree remote

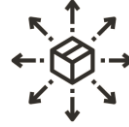
- Fermo restando quanto previsto nelle proposte di miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti secondari e di «razionalizzazione degli incentivi ai vettori», risulta prioritario potenziare gli OSP dei servizi di connessione con i principali hub nazionali per le tratte da/per Bolzano, Albenga, Cuneo, Perugia, Ancona, Salerno e Crotone.





Definizione governance e posizionamento strategico ITA Airways

- Celere chiusura dell'accordo con Lufthansa con garanzie per il personale ex-Alitalia
- Definizione di un piano industriale integrato con il vettore tedesco ed adeguato per la copertura del bacino mediterraneo ed il medio-lungo raggio Europa-Africa
- Valorizzazione divisione cargo della compagnia a supporto delle aziende nazionali



Digitalizzazione per la movimentazione cargo

- Estensione della sperimentazione del Fast Transfer ad altri aeroporti nazionali, oltre a Malpensa
- Adozione dello Sportello unico Doganale e dei Controlli (con estensione degli orari di apertura dei diversi uffici preposti ai controlli)
- Sviluppo e omogenizzazione dei Cargo Community System con interoperabilità sistemi ADM (su modello dei PCS portuali)
- Estensione pre-clearing su tutte le tipologie di merci, ai voli all cargo e cargo belly (con garanzie di affidabilità dell'operatore)
- Possibilità di creare linea di finanziamenti ad hoc a valere su Log-In Business PNRR M3C2 Investimento 2.1 per gli operatori logistici del cargo aereo





Incremento tutele professionali e salariali e omogenizzazione dei contratti del comparto

- In generale: ricordarsi formazione





Incremento tutele professionali e salariali e omogenizzazione dei contratti del comparto

- Personale di volo:



- Personale di terra:

- Personale gestione aeroportuale:

CONCLUSIONI

L'attivazione di un tavolo permanente sul trasporto aereo presso il MIT, articolato in segmento passeggeri e segmento cargo aereo, e aperto a tutti gli stakeholders e agli attori delle altre modalità di trasporto in base all'ODG, appare lo strumento di condivisione, ascolto e raccolta delle istanze più efficace.

Il ventaglio di proposte di FAST-CONFSAL qui sinteticamente presentate, basate su fabbisogni reali del comparto, sono finalizzate ad incrementare:

- **la competitività** delle aziende del settore
- **l'accessibilità** domestica, continentale ed intercontinentale per i cittadini e le imprese nazionali
- **la qualità e la quantità occupazionale**
- **la sostenibilità** del percorso di transizione energetica
- **la percezione pubblica** del settore aereo, ad oggi incentrata sul «flygskam»

Segretario Generale FAST

Dott. Pietro Serbassi – serbassi@sindacatofast.it

Segretario nazionale FAST Comparto aereo

Dott. Stefano Francucci – francucci@sindacatofast.it

CONFSAL

Confederazione generale Sindacati Autonomi Lavoratori

Viale di Trastevere 60, 00153 Roma

Tel: 06.585207.1

E-MAIL: info@confsal.it

FAST-Confasal

Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti

Via Prenestina, 170, 00176 Roma RM

Tel: 06 89535974 - 06 89535975 FAX:06 89535976 Tel FS: 970 67666

WWW.CONFSAL.IT

WWW.SINDACATOFAST.IT