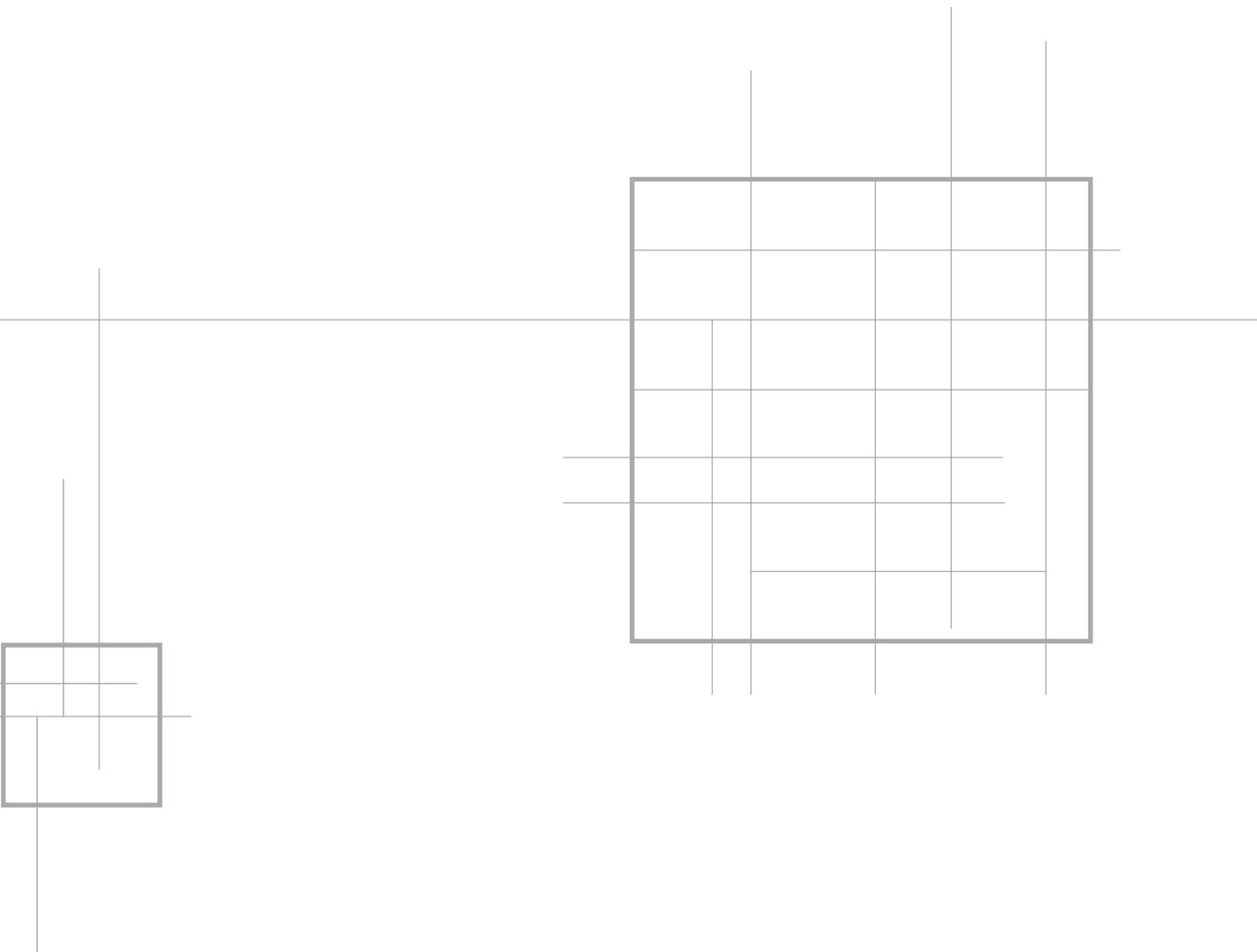


# L'AUTORITÀ NELL'AVIAZIONE CIVILE

RAPPORTO 2007





PRESIDENZA E DIREZIONE GENERALE

Viale Castro Pretorio, 118 - 00185 Roma  
Telefono 06 44596-1 • Fax 06 44596493  
[www.enac-italia.it](http://www.enac-italia.it)

PROGETTO GRAFICO-EDITORIALE

Procom Communication Group - Roma

*Finito di stampare nel mese di giugno 2007 da  
E.M.S. Easy Management Solutions srl - Roma*

ENAC - DIREZIONE COMUNICAZIONE

Telefono 06 44596372 • Fax 06 44596371  
[comunicazione@enac.rupa.it](mailto:comunicazione@enac.rupa.it)

# SOMMARIO



## L'AUTORITÀ NELL'AVIAZIONE CIVILE

Vito Riggio, *Presidente Enac*

pag. 5



## INTRODUZIONE

1. Il ruolo dell'Enac nell'Aviazione civile pag. 26
  - 1.1 Le principali attività pag. 27
2. Gli organi dell'Enac pag. 31
3. L'organigramma Enac pag. 32



## LA SICUREZZA DEL VOLO - LA SAFETY

- Introduzione pag. 40
- La valutazione del rischio pag. 44
  - Il contesto pag. 46
  - 1. La sicurezza degli aeromobili e degli operatori aerei pag. 51
    - 1.1 Le regole per la sicurezza del volo pag. 51
    - 1.2 La sorveglianza sugli operatori nazionali di trasporto aereo e il Programma SANA pag. 58
    - 1.3 Le modalità della sorveglianza sulla navigabilità e sulla manutenzione degli aeromobili nazionali pag. 60
    - 1.4 La sorveglianza sui vettori esteri e il Programma SAFA pag. 64
    - 1.5 La certificazione e la sorveglianza delle imprese di progettazione e di produzione aeronautica pag. 70
    - 1.6 La certificazione del personale del trasporto aereo pag. 76
  - 2. La certificazione degli aeroporti pag. 79
    - 2.1 Il Safety Management System pag. 81
    - 2.2 Il processo di certificazione degli aeroporti italiani: lo scenario attuale pag. 83
    - 2.3 Le nuove tecnologie dedicate alla safety aeroportuale pag. 83
    - 2.4 Le attività di audit e di sorveglianza pag. 86
    - 2.5 L'attività di sorveglianza svolta dall'Icao pag. 87
  - 3. La regolazione dello spazio aereo nel cielo unico europeo pag. 89
    - 3.1 La certificazione l'Enav SpA pag. 90



## LA SICUREZZA DEL VOLO - LA SECURITY

- Introduzione pag. 92
1. Il programma nazionale di sicurezza pag. 93
    - 1.1 Le nuove regole di sicurezza negli aeroporti dell'Unione Europea pag. 97

- 2. La privatizzazione dei servizi di sicurezza aeroportuali e il ruolo dell'Enac *pag. 99*
- 2.1 I Controlli della Qualità della sicurezza e l'attività ispettiva *pag. 99*
- 2.2 Il coordinamento aeroportuale delle attività di Security *pag. 101*



### III LA REGOLAZIONE ECONOMICA

- Introduzione *pag. 104*
- 1. Le condizioni per l'affidamento in gestione degli aeroporti *pag. 105*
  - 1.1 Il Contratto di Programma *pag. 106*
- 2. Il panorama attuale delle gestioni aeroportuali *pag. 108*
  - 2.1 Uno sguardo al panorama europeo *pag. 111*
- 3. Le licenze di esercizio e il monitoraggio economico-finanziario dei vettori *pag. 116*
  - 3.1 L'attuale contesto italiano *pag. 118*
- 4. Gli accordi di traffico *pag. 120*
  - 4.1 L'assegnazione dei diritti di traffico *pag. 122*
- 5. Il diritto alla mobilità: gli oneri servizio pubblico *pag. 126*
- 6. La liberalizzazione della fornitura dei servizi di terra *pag. 129*



### IV QUALITÀ DEI SERVIZI E DIRITTI DEI PASSEGGERI

- Introduzione *pag. 132*
- 1. Gli interventi infrastrutturali *pag. 138*
  - 1.1 Il programma di investimenti aeroporti del Mezzogiorno *pag. 146*
- 2. La Carta dei Servizi standard e il regolamento di scalo *pag. 162*
  - 2.1 Il progetto sulla Qualità dei Servizi aeroportuali *pag. 165*
- 3. La Carta dei Diritti del Passeggero *pag. 165*
- 4. La procedura di gestione dei reclami e i procedimenti sanzionatori *pag. 166*
- 5. I canali informativi e interattivi *pag. 170*
  - 5.1 I comunicati stampa *pag. 170*
  - 5.2 Il sito web [www.enac-italia.it](http://www.enac-italia.it) *pag. 171*
  - 5.3 Il Numero Verde *pag. 172*
  - 5.4 Il servizio Isoradio *pag. 174*



### V L'AMBIENTE

- Introduzione *pag. 176*
- 1. Le linee programmatiche dell'Enac *pag. 179*
- 2. Quadro normativo nazionale *pag. 179*
- 3. L'evoluzione dello scenario normativo *pag. 183*
- 4. Attività internazionale *pag. 175*
- 5. Attività di studio e ricerca *pag. 186*



**Vito Riggio**  
*Presidente Enac*

## L'AUTORITÀ NELL'AVIAZIONE CIVILE

L'aviazione civile ha sessant'anni. Tanti ne sono trascorsi da quando il 4 aprile del 1947 è stata istituita l'Icao, l'Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile.

L'Enac, l'Autorità italiana prevista dal nuovo Codice della Navigazione, come soggetto unico di regolazione, controllo e certificazione, celebra quest'anno il decennale. Un tempo di grandi trasformazioni, in cui il trasporto aereo e l'attività complessa che lo regge, si sono imposti come elemento centrale della globalizzazione.

Dalla riduzione delle distanze, alla velocità degli spostamenti, alla realizzazione del trasporto rapido di massa con l'emergere di tanti vettori che praticano tariffe alla portata dei giovani e delle persone meno abbienti. L'aviazione civile, compresa quella generale, è divenuta, in questi anni, un elemento fondamentale del nostro panorama quotidiano. Ad essa è dunque doveroso dedicare attenzione, ascolto e indirizzare risorse culturali e finanziarie per elevare il livello di sicurezza, rendere effettivo il diritto alla mobilità, certificare la qualità dei servizi resi dai diversi operatori a cominciare dai gestori aeroportuali, detentori per un tempo ormai certo di un

monopolio naturale controllabile a vantaggio dei cittadini che lo usano, e dai vettori del servizio aereo, ormai operanti in un settore completamente liberalizzato.

Una politica del trasporto aereo è fondamentalmente la buona gestione degli indirizzi internazionali assunti a livello europeo. È un fenomeno che riguarda quasi tutti i campi dell'economia e della vita civile.

Ma specialmente il trasporto aereo è un settore completamente denazionalizzato, il cui rilievo internazionale è inversamente proporzionale alle dimensioni geografiche dei singoli paesi. L'aviazione civile è naturalmente vocata alle grandi distanze e abbisogna quindi di specifiche tecniche di gestione adeguate alla dimensione sopranazionale che fin dalle origini la caratterizza. La metanorma che regge tutta l'impalcatura del *Trattato di Chicago* e degli *Annessi* che ne sono derivati è quel forte sentimento di superamento dei conflitti fra i popoli, prepotentemente emerso subito dopo la Seconda Guerra mondiale e i suoi orrori. Il principio guida della pacifica convivenza tra i popoli e le Nazioni è iscritto nelle *Premesse* del 1944 al *Trattato* e risuona con gli stessi toni nella Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo e nell'art. 11 della nostra Costituzione.

Il ripudio della guerra come strumento di risoluzione dei conflitti, è sempre accompagnato alla rinuncia, alla volontaria cessione della sovranità nazionale che fonda una comunità più ampia nella quale avvengano le regolazioni tecniche e politiche necessarie per evitare il ripetersi delle guerre. Questa sovranità più alta non è, se non apparentemente, limitatrice della sovranità nazionale. Essa, infatti, comporta un continuo aggiustamento, a livello delle fonti e del potere politico che esse esprimono, ma soprattutto comporta un



riallineamento delle amministrazioni, degli apparati, del fattore umano dedicato alla concreta attuazione degli indirizzi normativi.

Con l'attentato alle Torri Gemelle, l'illusione di un nuovo secolo interamente pacificato e dedito alla continua espansione del benessere e dei diritti, viene travolta. Cadono le profezie sulla fine della storia. L'umanità e i suoi organismi internazionali sono costretti a misurarsi con una insidia mortale che attacca al cuore proprio quel processo di armonizzazione e di sicurezza che fonda l'aviazione civile mondiale. La reazione è stata forte ma ha imposto ulteriori limitazioni e regole che possono anche essere avvertite come eccessive o incongrue nei momenti di tranquillità, anche solo apparente. Sono però necessarie per continuare a garantire, per quanto possibile, un diritto alla mobilità sicura e puntuale che è la nuova versione del principio di libera circolazione delle persone e delle merci.

Al Presidente dell'Enac, nel nostro paese, è stata affidata dal 2001 la responsabilità di presiedere il Cisa, il Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Aerei e degli Aeroporti, che detta la disciplina operativa per le operazioni di sicurezza intesa come ordine pubblico negli aeroporti e sugli aerei. Un compito svolto con la presenza di tutte le componenti del trasporto aereo e che si è allargato anche ai consumatori nell'occasione del recente tentativo di attentato con i liquidi a Londra, che ha portato alla immediata emanazione del nuovo regolamento europeo in materia.

Ovviamente in questo ambito le strutture centrali e periferiche dell'Enac si uniformano alle decisioni ultime della Polizia di Stato con cui esiste un livello alto e pieno di cooperazione e a cui spetta la vigilanza su tutte le possibilità di

rischio. Desidero ringraziare tutte le forze dell'ordine per il lavoro difficile e costante di tenuta della sicurezza ai vari livelli ed invoco, come ha già fatto il Ministro Amato, una migliore definizione delle risorse soprattutto per snellire i movimenti durante i periodi di intensificazione dei flussi come l'estate o le feste natalizie.

In generale, dal 2004, l'Enac svolge di fatto i compiti propri dell'Autorità nazionale dell'Aviazione Civile prevista dalla normativa europea, così come prevede il nuovo Codice della Navigazione, faticosamente varato in due tempi dal Governo su delega parlamentare dopo una corposa istruttoria quinquennale.

Siamo oggi alla vigilia di innovazioni che riguardano il settore e più in generale il mondo dei trasporti, data la previsione di istituire un'Autorità di regolazione tariffaria e di rivedere i rapporti tra i diversi soggetti operanti nel settore del trasporto aereo e il Ministro vigilante.

La nostra opinione è che sia necessario distinguere il trasporto aereo, per la sua specificità e per il fatto che i processi di liberalizzazione nel campo dell'aviazione civile sono già in fase avanzata. Si pone quindi acutamente da subito l'esigenza di dotare il settore di una specifica e piena Autorità, da non confondere con un'eventuale Autorità dei trasporti, che ingloberebbe anche il settore stradale, ferroviario e marittimo.

Ovviamente rispetteremo le decisioni del Parlamento in materia. Osserviamo tuttavia che sarebbe sbagliato tornare indietro rispetto ad un processo, iniziato appunto dieci anni orsono e che prevedeva un necessario compimento nella creazione di un soggetto unico di regolazione tecnica, controllo e guida del settore, proprio nel momento in cui si prefigura un'ulteriore espansione del traffico.

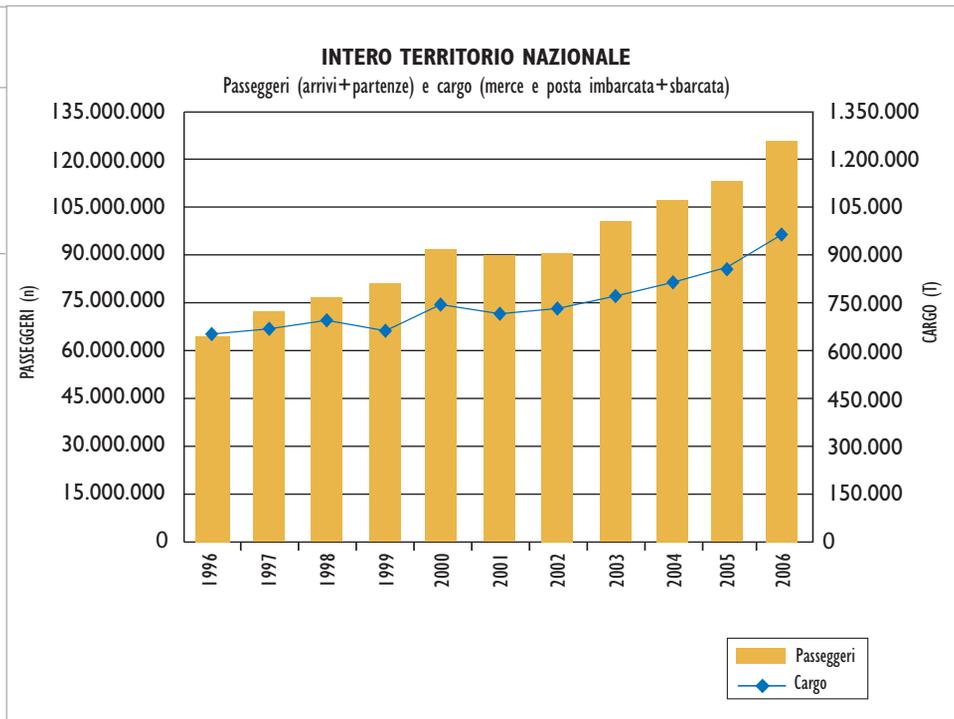


Un numero crescente di italiani, infatti, preferisce l'aereo per i suoi spostamenti. Nostro compito è quello di riconoscere sempre più la sovranità del passeggero negli scenari futuri della mobilità aerea: un passeggero capace di scegliere collegamenti punto a punto, tariffe snelle, servizi di qualità nei quali la sicurezza resta l'elemento decisivo. L'aereo è considerato ormai una *commodity*, un bene a basso potenziale di differenziazione per il quale il prezzo diventa l'elemento determinante della scelta.

La maggiore propensione all'uso dell'aereo da parte degli italiani è immediatamente confortata dall'analisi dei dati di traffico: il numero dei passeggeri è raddoppiato negli ultimi dieci anni.

#### TOTALITÀ SCALI ITALIANI Traffico commerciale (arrivi + partenze)

Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri	Variazioni anno prec. (%)	Cargo (Tonn.)	Variazioni anno prec. (%)
1996	860.774	12,13	64.761.093	10,58	655.543	4,13
1997	930.974	8,16	72.465.744	11,90	681.300	3,93
1998	1.012.549	8,76	76.539.726	5,62	695.904	2,14
1999	1.144.454	13,03	82.013.810	7,15	673.952	-3,15
2000	1.247.419	9,00	91.454.127	11,51	748.821	11,11
2001	1.238.179	-0,74	90.209.768	-1,36	723.003	-3,45
2002	1.216.750	-1,73	90.609.737	0,44	736.707	1,90
2003	1.301.868	7,00	100.107.925	10,48	822.615	10,4
2004	1.312.445	0,81	106.989.798	6,87	820.167	-0,29
2005	1.348.715	2,76	112.931.916	5,55	868.553	5,60
2006	1.410.722	4,39	122.792.061	8,02	911.411	4,70



Nel 2006 abbiamo superato i centoventi milioni di passeggeri e potremmo arrivare a duecento milioni, se la domanda in forte crescita non fosse mitigata dagli elementi di anelasticità del sistema. I fattori di espansione sono fortemente subordinati alla soluzione positiva della crisi del maggior vettore nazionale, al proseguimento del piano di infrastrutturazione necessario. Ma soprattutto l'intero comparto dell'aviazione civile è vincolato all'effettiva esistenza di un'autorità dotata di strumenti non solo formali. Auspicio, se non la creazione, il consolidamento di un'autorità dell'aviazione civile che gestisca risorse, uomini e competenze per esercitare un ruolo che l'incertezza legislativa a lungo protratta potrebbe mettere in discussione. Nei sistemi complessi, l'elemento determinante sia a fini di investimento che di gestione corretta dell'ordinario, è la cer-



tezza e la stabilità delle regole e dei soggetti preposti alla delicata funzione di indirizzo e controllo, così come è altrettanto determinante che vi sia un unico presidio a garantire la sicurezza dei passeggeri. Nei sistemi complessi, infatti, la relazione fra gli elementi del sistema è importante altrettanto quanto gli elementi stessi. Solamente un soggetto capace di controllare l'effetto combinato dei vari comportamenti è in condizione di intervenire sulle relazioni potenzialmente degenerative.

Per quanto riguarda le tariffe per i fornitori di servizi aeroportuali (gestori, handler, servizi commerciali, ecc.) al momento non resta che applicare la legislazione vigente. Attualmente la norma prevede che la determinazione delle tariffe con relativo contratto di programma sia deliberata dal Cipe a seguito di un'istruttoria complessa, da anni predisposta dall'Enac pur con le risorse limitate di cui al momento dispone. È tempo di deliberare, come del resto risulta dalla chiara volontà del Governo, consentendo la stipula dei contratti di programma che prevedono la misurazione della qualità dei servizi resi e le necessarie misure di verifica.

Nonostante l'Enac sia nato come Ente pubblico non economico, in breve tempo ha acquisito una progressiva autonomia finanziaria, che gli ha consentito di restituire al Ministro vigilante fondi per 67 milioni di investimenti infrastrutturali negli aeroporti di Fiumicino, Pescara, Bologna, Torino. Si tratta di un avanzo derivante dalla circostanza che le rotte sociali per la Sardegna sono state svolte senza costi pubblici, grazie ad una azione rigorosa di confronto con la crescita del mercato che ha posto la questione dell'insularità in una dimensione più adeguata alle necessità crescenti di mobilità dei viaggiatori da e per la Sardegna.

Perciò è ancor più essenziale approvare le tariffe tenendo conto delle indicazioni del regolatore per dare respiro e certezza agli investitori che oggi sono ancora in larga misura pubblici, ma che presto dovrebbero divenire privati, imprenditori specializzati secondo l'auspicio della legge e della logica.

L'Enac si è mosso con ottica imprenditoriale nel riassetto del sistema aeroportuale, attuando e portando a termine un vasto piano di investimenti infrastrutturali. Con la consapevolezza che non di nuovi aeroporti avessimo bisogno, ma di aeroporti nuovi, cioè rinnovati ed efficienti, soprattutto nel sud Italia che lamentava gravi carenze infrastrutturali.

Oggi Crotone, Brindisi, Bari, Alghero, Cagliari, Olbia, Palermo e Catania hanno aeroporti nuovi, finanziati all'interno di un piano di investimenti per oltre 900 milioni di euro, secondo quanto previsto dagli Accordi di Programma Quadro sottoscritti con le singole regioni.

Come ha affermato di recente il Presidente del Consiglio Romano Prodi, oggi l'Italia del Sud dispone di un sistema aeroportuale in grado di dare una reale competitività funzionale ad un'area geografica sempre più strategica all'interno del bacino del Mediterraneo. In quest'ottica il Sud Italia da area ai margini dei processi di sviluppo può diventare

### FINANZIAMENTI APQ

Campania	111.014.000
Puglia	184.277.000
Calabria	114.637.000
Sicilia	344.837.000
Sardegna	152.649.000
<b>Totale</b>	<b>907.414.000</b>



punto focale dei flussi di uomini e merci in Europa, specie in rapporto alle rotte asiatiche.

I territori ed i sistemi produttivi e sociali del Mezzogiorno costituiscono un bacino di traffico capace di intercettare nel 2006 oltre 25 milioni di passeggeri, con un tasso di crescita complessivo negli ultimi cinque anni che sfiora il 50%.

Il singolo cittadino può valutare con i propri occhi il tenore degli interventi realizzati passando per le nuove, accoglienti aerostazioni. Inoltre a Comiso l'aeroporto militare è in fase di riconversione a usi civili, con un investimento complessivo di 50 milioni di euro. A Taranto Grottaglie, abbiamo investito 118 milioni per la realizzazione di una piattaforma logistica, dove Alenia ha creato un centro di eccellenza per la produzione di sezioni della fusoliera del Boeing 787 Dreamliner.

È stata, finora, fronteggiata la nevrosi del localismo, vero cancro della cattiva politica sotto ogni latitudine. Un occhio di riguardo è andato a quelle realtà geograficamente svantaggiate, ma non per questo minori. Oltre a Crotona, che dispone già di una nuova aerostazione, sono in fase di realizzazione quelle di Lampedusa e di Pantelleria. Spesso operiamo in contesti di grande bellezza paesaggistica e ambientale, tanto preziosi quanto fragili. Per questo tutte le nuove opere realizzate sono state sottoposte a un attento vaglio d'impatto ambientale, dal momento che l'attenzione agli aspetti ecologici si traduce in un aumento netto dei servizi e dei vantaggi resi ai cittadini, senza ridurre e mortificare gli spazi vitali. E finalmente le opere realizzate con fondi pubblici cominciano a incrociare la necessità della dimensione estetica e non solo funzionale. La creazione dell'Europa impone di garantire la continuità territoriale alle aree insulari e periferiche, la cui posizione eccentrica rischia di essere un fattore di penalizzazione eco-

nomica e civile. Per questo si è proceduto ad affidare con oneri di servizio pubblico le tratte sociali per i collegamenti di insularità. Anche in questo ambito occorrerà adeguarsi ai nuovi orientamenti europei, sfruttandone le potenzialità per lo sviluppo, come sta già facendo la Puglia. Sarebbe opportuno rivedere le ipotesi di affidamento degli oneri e di trattazione degli slot che potrebbero essere concentrate completamente in capo all'Enac, che ne porta già adesso la sostanziale responsabilità.

Numerosi anche gli interventi pubblici e privati portati a termine o in fase di compimento negli aeroporti dell'Italia centrale e settentrionale. In Lombardia in particolare si segnala la costruzione a Malpensa del terzo satellite (il "terzo

## INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI: ITALIA DEL SUD E ISOLE

Aeroporto	Costo (milioni di euro)	Stato di attuazione
Bari	156	eseguito
Brindisi	56	eseguito
Taranto	118	in corso
Cagliari	144	eseguito
Olbia	73	eseguito
Alghero	69	eseguito
Catania	134	eseguito
Palermo	91	eseguito
Lampedusa	26	in corso
Pantelleria	35	in corso
Comiso	40	in corso
Crotone	28	eseguito



terzo") che prevede un piano di investimenti di 370 milioni di euro. Con il completamento dell'opera nel 2012 gli spazi totali dello scalo aumenteranno del 53% e quelli commerciali del 25%.

A Torino investimenti per circa 70 milioni di euro hanno consentito l'ampliamento dell'aerostazione e la riqualifica dei piazzali di sosta aeromobili.

A Bologna con circa 20 milioni di euro di investimenti è stata allungata la pista di volo, trasformando lo scalo in un aeroporto internazionale.

Investimenti di circa 20 milioni di euro ciascuno hanno permesso la realizzazione della nuova aerostazione passeggeri a Treviso e ad Ancona, e importanti lavori di ampliamento a Pisa. Allo stato attuale diventa essenziale il piano generale degli aeroporti, previsto dalla legge del 1997 come competenza fondamentale del Ministero, sul quale sta lavorando il Ministro dei Trasporti e che sarà la chiave di volta della stabilizzazione di un sistema che presenta in realtà non più di 38 aeroporti serviti dall'Enav e dei quali poco più di venti sono in grado di svolgere un ruolo realmente competitivo, riservandosi ad altre realtà minori, di dimensione regionale o subregionale, compiti di protezione civile, di collegamento interregionale, di sviluppo turistico, con ciò realizzando, in linea con la Unione Europea e le sue direttive, un compiuto meccanismo di selezione del trasporto aereo *market oriented*.

Si pone, tuttavia, con chiarezza l'esigenza di sanzioni intermedie per inerzie e ritardi colpevoli da parte delle società. Troppo spesso infatti registriamo ritardi anche da parte di società integralmente private che vivono momenti di difficile governance i cui costi non possono essere fatti ricadere sui processi concordati ed assentiti di ristrutturazione e di

ammodernamento. Ne va della competitività dell'intero sistema e più in generale del Paese. Un'autorità effettiva che non sia ridotta al ruolo di regolatore senza autorità, non può prescindere dalla possibilità di disporre di un'articolata gamma di sanzioni, secondo i principi della proporzione, della dissuasione e della gradualità, senza agitare lo spauracchio della revoca della concessione, ad oggi unica sanzione possibile e di fatto non applicata nel suo estremismo unilaterale. La sanzione è infatti uno strumento di indirizzo dei comportamenti dei concessionari verso un maggior rispetto degli impegni presi nei confronti di chi viaggia. È impegno dell'Enac, assunto dal suo organo di direzione, di non tollerare in alcun modo ritardi o inerzie anche a legislazione invariata. A questo fine sono in corso tutte le procedure per tenere sotto costante controllo i programmi di investimento presentati ed approvati in sede di stipula delle Convenzioni. Il contributo dell'Enac allo sviluppo del settore dell'aviazione civile non può prescindere dalla sfida di certificare l'alta tec-

### INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI: ITALIA CENTRALE E SETTENTRIONALE

Aeroporto	Costo (milioni di euro)	Stato di attuazione
Ancona	20	eseguito
Bologna	20	eseguito
Milano	370	in corso
Perugia	12,5	parzialmente eseguito
Pisa	20	eseguito
Torino	20	eseguito
Treviso	20	eseguito



nologia con la quale l'Italia ha conquistato un ruolo chiave nei più recenti programmi aeronautici internazionali: penso alla certificazione del CJ 27 prodotto da Alenia oltre che alla già citata realizzazione sempre da parte di Alenia della piattaforma a Grottaglie per la produzione del Boeing 787 Dreamliner ed alla importante produzione elicotteristica dispiegata in termini di ricerca e sviluppo da Augusta.

Nei rapporti con l'industria, l'Enac è chiamato a certificare realtà di eccellenza tecnologica e di rilevanza strategica per l'industria italiana, che si sviluppano con prodotti e servizi per i più importanti operatori mondiali. Siamo facilitati in questo dagli ottimi rapporti con il gruppo Finmeccanica e con le altre aziende del settore. L'industria meccanica resta il cuore produttivo e quindi il punto di riferimento per il rilancio del nostro paese, vale da sola 60 miliardi di euro. Una somma pari a quella del deficit energetico, di poco superiore al valore aggiunto di tutta l'industria farmaceutica dei 27 paesi dell'Unione Europea.

In questi anni l'Enac è diventato centrale, operando come soggetto giuridico di diritto pubblico con finalità di rilevanza costituzionale, che toccano delicati aspetti tecnico-amministrativi e giurisdizionali.

Dopo anni di stasi delle istituzioni è iniziata l'adozione degli standard internazionali, con delegificazione grazie alla Legge 166 del 2002, che ha rinviato al Consiglio d'Amministrazione dell'Ente il compito di recepire le norme internazionali con adattamento, dopo doverose consultazioni ma senza paralisi dovuta ad ingorgo concertatorio. Questo ha permesso all'Ente l'avvio di un percorso di riallineamento normativo che ha reso l'Italia paritaria agli altri paesi aeronauticamente più sviluppati e ha reso visibili, attraverso la

comparabilità diretta, quelle aree in cui il paese può vantare posizioni di preminenza.

Proprio in quest'ottica dal 2003 sono sedici i Regolamenti elaborati dall'Enac, approvati e entrati in vigore, a testimonianza di un'intensa attività per la disciplina delle operazioni di volo, delle licenze del personale di volo, dello spazio aereo, delle infrastrutture aeroportuali.

Lo sforzo più ampio, con un'iniziativa che ha visto coinvolta una notevole quantità di risorse professionali per un arco temporale pari a circa due anni, che è consistito nell'elaborazione di un regolamento completo per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, che accoglie e sviluppa con chiarezza e dettaglio gli standard e le raccomandazioni contenuti nell'*Annesso 14* Icao e l'avvio del processo di certificazione. Già nel 2005 l'Enac ha certificato, secondo rigorosi standard internazionali gli aeroporti e sui quali gravita oltre il 95% del traffico; pochi paesi al mondo possono vantare un tale risultato.

Senza ulteriori interventi legislativi, ma con la sola puntuale emanazione di una serie di *Linee Guida*, è stato riattivato e portato a termine il processo di affidamento delle gestioni aeroportuali a società di capitale oggi partecipate per la maggior parte da enti locali, sia territoriali che funzionali.

Questo è il passo preliminare per procedere all'effettiva privatizzazione del settore.

Nel complesso di attività che rientrano nel mandato istituzionale dell'Enac, nonostante la vistosa diminuzione di organico, è stato rafforzato il presidio della *safety*, la sicurezza dal punto di vista della progettazione, costruzione, manutenzione ed esercizio degli aeromobili.

Il sistema di sorveglianza degli operatori italiani di trasporto



## AEROPORTI CERTIFICATI E CON GESTIONE TOTALE

Aeroporto	Gestore
Roma Fiumicino e Ciampino *	ADR Aeroporti di Roma SpA
Milano Linate e Malpensa *	SEA SpA
Venezia Tessera *	SAVE SpA
Torino Caselle *	SAGAT SpA
Genova *	Aeroporto di Genova SpA
Bergamo *	SACBO SpA
Alghero **	SOGEAAL SpA
Bari	Aeroporti di Puglia SpA
Bologna	SAB SpA
Brescia ***	Aeroporto Valerio Catullo SpA
Brindisi	Aeroporti di Puglia SpA
Cagliari **	SOGAER SpA
Catania ***	SAC SpA
Firenze	AdF SpA
Foggia	Aeroporti di Puglia SpA
Lamezia Terme ***	SACAL SpA
Napoli	GESAC SpA
Olbia	GEASAR SpA
Palermo **	GESAP SpA
Pescara **	SAGA SpA
Pisa	SAT SpA
Ronchi dei Legionari **	Aeroporto FVG SpA
Taranto	Aeroporti di Puglia SpA
Verona Villafranca ***	Aeroporto Valerio Catullo SpA

\* *Gestioni totali ex lege*

\*\* *È in corso la predisposizione del decreto interministeriale di affidamento della gestione totale (per lo scalo di Pescara l'affidamento è stato deliberato per un periodo di trenta anni).*

\*\*\* *Il Consiglio di Amministrazione dell'Enac ha deliberato l'affidamento della gestione totale quarantennale.*

aereo è perfettamente in linea con gli standard ICAO e con le normative internazionali. L'ENAC ha infatti adottato le normative europee (JAR-OPS 1 e 3) che regolano rispettivamente il trasporto pubblico con aeroplani ed elicotteri. Il presidio della sicurezza in questo campo si estende anche agli operatori esteri in transito nel territorio italiano, tramite l'attuazione di un programma europeo di ispezioni, il programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft).

Un forte impulso è stato dato alle attività ispettive, che collocano l'Italia ai primi posti in Europa per numero di ispezioni effettuate.

Fondamentale per la garanzia della sicurezza delle operazioni di volo è anche l'attività di recente portata a termine di certificazione dell'Enav, che con la sua fitta rete di controllori di volo offre un servizio indispensabile al corretto funzionamento del sistema nel suo complesso.

Ci siamo posti anche il problema di controllare noi stessi. È stata avviata una riorganizzazione interna, snellendo i livelli gerarchici all'interno delle strutture, si inizia a risolvere il problema delle carenze in organico bandendo i concorsi per il personale e si va sviluppando e applicando un sistema

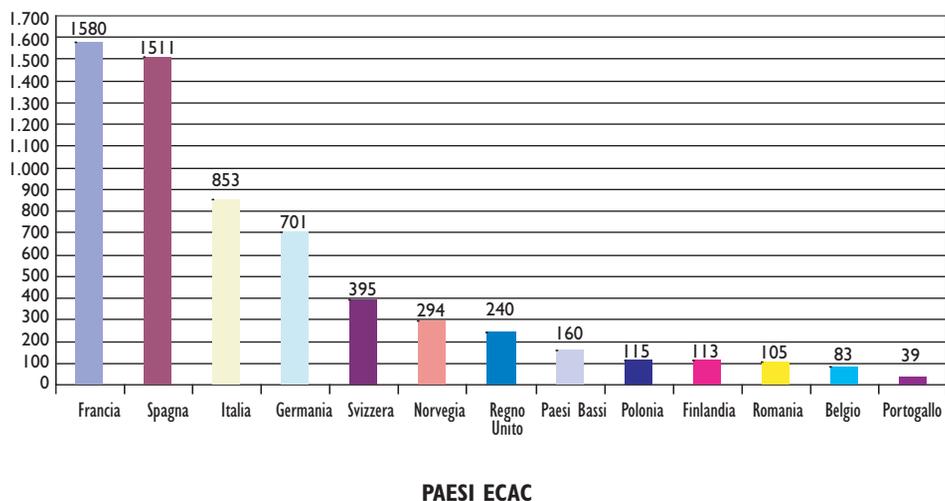
#### ISPEZIONI SAFA 2004-2007

Anno	Numero di ispezioni
2004	624
2005	880
2006	853
2007	238*

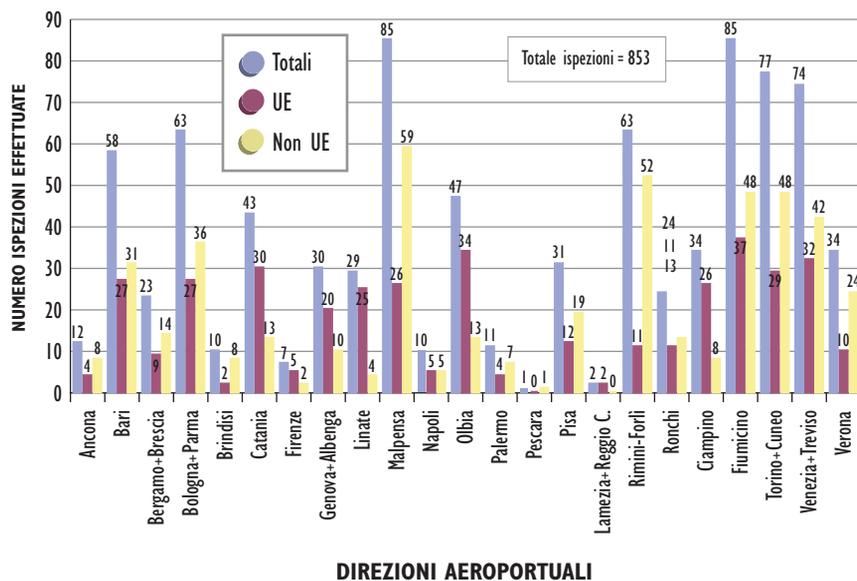
\* Dato dell'anno in corso



### ATTIVITA' SAFA AL 31 DICEMBRE 2006 IN ALCUNI PAESI ECAC



### PROGRAMMA SAFA IN ITALIA NEL 2006



interno per rilevare e misurare la qualità dei servizi da noi stessi offerti.

Il contratto del personale è stato rinnovato dopo anni di problematica attesa per chi lavora all'Enac: adesso compito di tutti è continuare a lavorare con rinnovato impegno e con la serietà consueta. Siamo certi che la recente inclusione dell'Enac tra gli enti preposti alla sicurezza nazionale e perciò esclusi dai limiti imposti alle assunzioni di personale qualificato, darà forte impulso alle attività di certificazione e vigilanza, essenziali per garantire la sicurezza sia in terra che in volo. Il compito essenziale dell'Enac, in aggiunta alla garanzia della sicurezza, è ormai quello della tutela dei diritti dei passeggeri. Occorre uno slancio grande e di una dedizione consapevole. Nella tutela del passeggero con la revisione del regolamento europeo sull'*overbooking*, che prevede una compensazione pecuniaria in caso di mancato imbarco e di cancellazione del volo, nonché assistenza in aeroporto in caso di ritardo significativo. Si tratta di applicare le sanzioni previste da un regolamento comunitario. Ma soprattutto si tratta di prevenire i disagi e di garantire cura ed assistenza a tutti e specialmente ai meno abili ed ai più deboli. Con informazione, puntualità e garanzia di riprotezione. Elementi che danno al viaggio una regola ed un respiro adeguato alle necessità del lavoro e dello svago.

Nel 2006 è stato istituito un tavolo tecnico insieme con le associazioni dei consumatori, le compagnie aeree, i gestori aeroportuali e gli handler, per affrontare e ridurre i disservizi. I primi incontri hanno affrontato il nodo sempre attuale dei ritardi e della cancellazione dei voli.

Inoltre è stato predisposto un accurato quadro normativo e tecnico per i viaggiatori a mobilità ridotta, che consente loro



il pieno accesso agli aeromobili e agli aeroporti e una corretta fruizione di tutti i servizi aeroportuali.

Abbiamo continuato con la pubblicazione e diffusione capillare in tutti gli aeroporti italiani della *Carta dei Diritti del Passeggero*, uno strumento indispensabile, che fornisce agli utenti le indicazioni normative e pratiche per far fronte a ogni tipo di esigenza, dall'ordinaria amministrazione all'emergenza.

Un forte impulso sarà di grande aiuto per realizzare del tutto l'Autorità e affinare tutti i sistemi di controllo, come la vigilanza sui vettori per i diritti del passeggero. Ma l'Autorità sarà pienamente realizzata anche quando si doterà di strumenti per la formazione dei propri quadri, promuovendo la creazione di una Scuola Nazionale per l'Aviazione Civile, che in altri paesi, come la Francia già esiste e si chiama, proprio Enac (Ecole Nationale de l'Aviation Civile). Necessità della formazione che è sempre più urgente visto che Alitalia da una parte e la vecchia scuola dell'IRI rappresentano ormai due esperienze storiche concluse.

I rapporti dell'Enac con il Governo verranno definiti dal Parlamento in sede legislativa, come è opportuno e doveroso. La funzione istituzionale dell'Enac è, con l'insieme delle sue attività, volta a garantire il diritto alla mobilità di ogni cittadino, così come sancito dall'articolo 16 della nostra *Costituzione*. Nell'attuale assetto dell'Enac il Presidente è stato nominato con decreto del Presidente della Repubblica, in seguito a parere favorevole unanime delle commissioni di Camera e Senato, caso piuttosto raro nella passata legislatura ulteriore garanzia di un profilo istituzionale imparziale e equidistante, a tutela del dettato costituzionale.

Un'autorità con un profilo istituzionale di garanzia, tanto più necessario in un settore delicato come l'aviazione civile, esi-

ste già ed è già attiva. È un'autorità che nel suo attuale assetto e nella prevista riforma deve essere sempre di più e meglio al di sopra di interessi di parte e da gruppi di influenza. Presidia la sicurezza del trasporto aereo innalzandone gli standard di per sé elevati, con una pronta ricezione della normativa internazionale e puntuali verifiche sul territorio. Promuove lo sviluppo del settore attraverso investimenti infrastrutturali di importanza strategica per il paese. Certifica l'industria aeronautica, uno dei comparti produttivi cruciali per la tenuta della nostra economia. Tutela i diritti dei passeggeri garantendo loro un'alta qualità dei servizi.

Adesso è quanto mai urgente che l'Enac, Autorità dell'aviazione civile, sia dotato degli strumenti adeguati in termini di risorse umane e finanziarie per perseguire con serena autorevolezza la propria missione istituzionale e per non soffocare nei laccioli di burocrazie, che oltre a essere penalizzanti per l'efficienza dei processi nel settore aeronautico sono quanto mai pericolose.

A questo rafforzamento ed al completamento di tutti i processi di privatizzazione e liberalizzazione dovranno essere dedicate tutte le energie e le competenze dei nuovi organi che il Governo, con il previsto parere del Parlamento, si accinge a rinnovare. Agli organi in scadenza il ringraziamento per il proficuo lavoro svolto ed ai nuovi l'augurio di operare con precisione, accuratezza e generosità nell'esclusivo interesse del Paese.

Vito Riggio  
*Presidente Enac*