

ENAC Autorità per l'Aviazione Civile



Rapporto e Bilancio Sociale 2017

ENAC Autorità per l'Aviazione Civile

Rapporto e Bilancio Sociale 2017



Vito Riggio

PRESIDENTE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Alessio Quaranta

DIRETTORE GENERALE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Alessandro Cardì

VICE DIRETTORE GENERALE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE



INTERVENTI

Vito Riggio

PRESIDENTE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE



Nel celebre frammento 119, Eraclito sembra dire che il carattere di un uomo è il suo destino. Tralasciando le tantissime discussioni e interpretazioni si può convenire che questa massima implica che nell'uomo, nel singolo essere umano, ci sono delle invarianti, una costante che coincide con l'area fondamentale della sua personalità e che ne definisce non solo lo svolgersi ma anche il divenire verso la meta, ciò che chiamiamo destino e che il filosofo definisce daimon.

Se si potesse applicare questa intuizione anche ai soggetti giuridici, agli enti, agenzie, autorità che popolano il mondo attuale assai più di quello antico, quale dovrebbe essere il carattere dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, quel soggetto che ci è così familiare e del quale conosciamo la forma giuridica, l'aspetto fisionomico, la struttura?

Non si tratta solo del figurino giuridico che fin dall'atto istitutivo, quello appunto di cui celebriamo il ventennale dell'entrata in vigore, è chiaramente delineato come ente pubblico non economico da trasformarsi entro e non oltre il 31 luglio 1999 in ente pubblico economico. Ma della sua struttura, delle forme effettive della sua autonomia, della sua capacità di proposta e di ascolto nei confronti della comunità che serve, quella degli utenti dell'amministrazione, le compagnie aeree, l'industria nazionale dell'aviazione, gli aeroporti e così elencando.

Della sostanza della sua attività amministrativa e contabile; del suo modo di rispondere alle domande e alle aspettative, in una parola della sua costituzione effettiva.

Della sua condizione di soggetto creato per una decisione legislativa e soprattutto governativa, per rispondere a una esigenza internazionale di garanzia dell'adeguamento a certi parametri di sicurezza e, tuttavia, poi messo in astratto nella condizione di sviluppare la sua identità collocandosi a poco a poco nel mondo degli oggetti giuridici.

Ma, soprattutto, della soggettività istituzionale in un contesto di dialogo con il Ministero vigilante e di collaborazione con altri soggetti come Enav, da ente trasformato poi in SpA e parzialmente privatizzato egregiamente, e le altre creature, dagli aeroporti alle compagnie aeree, all'industria di settore.

E sempre con la sua peculiare capacità di trasformare gli enti originari fusi dal provvedimento legislativo, il RAI e la Direzione Generale dell'Aviazione Civile del Ministero dei Trasporti, nonché i pochi addetti alla Gente dell'aria, in un nuovo protagonista, ricco di esperienza, fortemente ancorato alla sua missione internazionale, in grado di farsi riconoscere e se possibile apprezzare dall'opinione pubblica e non solo dagli addetti ai lavori.

In altre parole, la definizione dell'ENAC come carattere non può prescindere dall'amministrazione effettuale, da quella concretezza di cui i padri del diritto amministrativo, da Orlando a Ranelletti a Romano, ci hanno parlato quando in sostanza spiegavano che è l'amministrare, il fare reale e nel mondo reale che dice come i soggetti veramente sono al di là delle loro illusioni o anche delle aspettative costituzionali. E che insomma, la costituzione senza amministrazione si può volgere in un bel sogno. Poco conta dunque la definizione giuridica se ad essa non si aggiunge un'analisi del modo in cui le funzioni sono esercitate, della struttura di linguaggio e di comprensione che circola nella vita del soggetto, della formazione culturale che vi prevale, nelle



tendenze ad una estenuata burocratizzazione ovvero al piglio manageriale che dovrebbe gettare luce sul fondo dell'azione, dare speranza e fiducia all'universo circostante.

Ecco perché, nel ventennale, non mi incanta la discussione sulla natura giuridica se essa significa solo la trasformazione formale come previsto dall'ignorato articolo 1 del decreto legislativo istitutivo. L'incanto degli anniversari avrebbe spinto a porre una data che sarebbe in astratto ancora in vigore, ma che nessun Ministro di quelli che egregiamente si sono succeduti in questi anni (e sono stati nove) ha mai inteso veramente rispettare.

Il Duemila, immaginato come terra felice e rivelatosi subito assai dolente col doppio shock delle Twin Towers, e per noi col terribile incidente di Linate, consigliò di aspettare intanto che il carattere del soggetto si formasse, che la fusione, rivelatasi non semplice da gestire in termini di resistenze, corporativismi, competenze di partenza fortemente differenziate e stili non omogenei, andasse avanti.

Poi la crisi non solo della maggiore compagnia, un tempo monopolista, crisi che ancora dura inesorabile a dare conto di un ritardo nell'uscire dai monopoli, dalle garanzie occupazionali pur doverose, a porre in primo piano i temi della competitività e dell'efficienza; poi fu, in tempi più recenti, l'illusione, anche in qualche modo esplicitata in letteratura, di una possibile trasformazione in Autorità indipendente, un capovolgimento del ruolo di servizio nei confronti del Ministro vigilante e l'affermazione di uno scenario radicalmente diverso, ma in realtà non coerente con i disegni di una parte afflitta da illusioni demolitrici senza esito; infine la crisi economica, la più devastante che fu affrontata, come mille volte inutilmente denunciato, senza vedere le differenze, come nel nostro caso.

Mentre gli altri enti piangevano miseria e grondavano lacrime per i tagli lineari, l'ENAC riusciva a sviluppare un assetto finanziario che gli dava un altissimo rendimento, in primo luogo correttamente rivolto ad un incremento di investimenti e, successivamente, normalizzato il rapporto con i concessionari, impiegabile, ridotto doverosamente l'organico, per favorire il necessario avvicendamento.

Alla fine di questo percorso che andrà meglio approfondito in altra sede (e già si è dato incarico al Prof. Sabino Cassese, sempre attentissimo interprete della nostra realtà istituzionale ed economica, di aiutarci, dopo la bella monografia a cura di Demetra), ENAC non è ancora quello che forse avrebbe dovuto essere ma non è più nemmeno quello che alcuni pensavano fosse nella sua forma. La sostanza dell'internazionalizzazione e dell'uropeizzazione hanno stravolto tutte le pretese di costruire recinti di parole, che è la grande storica tentazione del giurista, e hanno travolto gli argini. Oggi l'ENAC è una sezione dinamica di realtà europee. È cioè una espressione di quella limitazione di sovranità consentita, di cui ci parla la Costituzione del '48. Un soggetto che si conquista autorevolezza per la circostanza che da Linate a oggi l'aviazione commerciale, pur essendo fortemente cimentata dall'incremento formidabile di traffico e dalla crescita esponenziale degli aeroporti, non ha registrato morti. Finora, è bene dire, ma certo con fortuna e qualche merito nell'aver saputo impostare una collaborazione con i protagonisti, spostando sempre di più le responsabilità verso di loro, dando i necessari poteri anche di coordinamento come previsto dalla normativa europea. Insomma un dato di carattere più che legislativo.

Tuttavia anche in Italia, qualcuno aveva maturato lo sciagurato disegno di festeggiare l'ENAC sostituendolo con qualcosa d'altro. Disegno in parte ancora in piedi, ma fortunatamente sempre meno forte in sede nazionale, anche se a Bruxelles non riescono ancora a spiegarsi come, in analogia ad altri Paesi, la regolazione tecnica e quella economica siano state tenute insieme. Questo vale per i tre maggiori aeroporti che hanno prodotto risultati invidiabili come qualità e ammontare degli investimenti, nonché nel rapporto con i viaggiatori, competenze entrambe attribuite in supporto e controllo all'Ente di cui parliamo, nonostante le goffe pretese di altri soggetti in cerca di spazio. Basti pensare al lusinghiero risultato di Aeroporti di Roma, meglio di Fiumicino, addirittura migliore al mondo! Mentre ci aspettiamo analoghi risultati anche per Ciam-



pino. Insomma, il carattere di ENAC noi non lo conosciamo bene fino in fondo.

Qualche volta ci sembra che sia riuscito un processo di sburocratizzazione, di velocizzazione, di avvicinamento alla comunità. Un processo di internazionalizzazione vero, forte, costante come dimostra la presenza diffusa e apprezzata in organismi europei e internazionali. Qualche volta ripiombiamo nella palude, nella paura, nell'esitazione che caratterizzano purtroppo ampie parti delle macchine pubbliche e anche delle società private operanti nel nostro Paese.

Ma poiché il destino è ancora da compiersi, benché venti anni siano un'età sufficiente, per dirla con Camus, perché ciascuno sia responsabile della sua faccia, toccherà a chi ci lavora e a coloro con i quali l'ENAC lavora e soprattutto a quelli per cui lavora, fare in modo che il volto si rischiari, che le mete si illimpidiscano, che il carattere se c'è, quello che c'è, che si è riusciti a costruire, emerga con chiarezza e nitore.

Molto dipenderà dalla capacità di usare bene le risorse disponibili per colmare i vuoti e formare personale sempre più specializzato, come serve.





Alessio Quaranta

DIRETTORE GENERALE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Vent'anni hanno visto non solo la trasformazione dell'aviazione civile nazionale ed europea, ma anche profondi cambiamenti a livello mondiale. Basti pensare alla prorompente affermazione sui mercati dei vettori low cost che in queste due decadi hanno stravolto il tradizionale concetto di trasporto aereo accompagnandolo nella trasformazione in trasporto di massa, contribuendo enormemente allo sviluppo non solo del settore aeronautico ma anche di tutta l'economia mondiale nel suo complesso.

La stessa affermazione dei cosiddetti mercati emergenti ha notevolmente contribuito allo spostamento dell'asse dello sviluppo del trasporto aereo mondiale che se fino a vent'anni fa era incentrato prevalentemente sulle relazioni verso il Nord/Sud America e all'interno del continente europeo, oggi vede una sempre maggiore affermazione dell'area mediorientale, e in particolare del Golfo Persico e del Sud/Est asiatico e non è un caso che i maggiori investimenti nel settore aereo provengano da quelle aree, come, ad esempio, i massicci ordini di nuovi aeroplani recentemente avutisi da parte di compagnie aeree della penisola arabica.

Ciò, inevitabilmente, costringe il sistema della "vecchia Europa" a confrontarsi con una nuova realtà non sempre agevole da un lato, ma ricca di opportunità dall'altro.

Nel contesto comunitario abbiamo assistito in questi anni all'attuazione effettiva e al rinnovamento del processo di liberalizzazione del mercato interno del trasporto aereo europeo, iniziato nella prima metà degli anni Novanta attraverso il cosiddetto "terzo pacchetto" e, di fatto, non ancora concluso nel suo divenire fortemente condizionato dall'evoluzione delle dinamiche internazionali mondiali che durante gli anni passati ha visto il settore attraversare la peggiore crisi dalla nascita, negli anni Quaranta, del trasporto aereo commerciale.

Si è passati, così, dalla liberalizzazione dell'accesso alle rotte intracomunitarie e nazionali, a favore delle compagnie aeree con licenza rilasciata da uno Stato comunitario, alla creazione di un sistema trasparente di gestione delle bande orarie sugli aeroporti europei congestionati, alla definizione di un quadro unico di riferimento per l'utilizzazione dei sistemi telematici di prenotazione della biglietteria aerea, fino alla definizione di un sistema tariffario per gli aeroporti, finalmente orientato ai costi, che ha consentito un ordinato sviluppo delle infrastrutture, sempre più spesso finanziate con risorse provenienti dal mercato.

Il tutto è avvenuto e sta avvenendo attraverso un unico filo conduttore che ha ricollocato al centro del sistema la figura del passeggero aereo e la sua tutela, quale elemento unificante dei vari sottosistemi che non avrebbero alcuna ragion d'essere ove non fosse presente una domanda di mobilità proveniente dai cittadini.

Proprio alla luce dei cambiamenti che il settore ha vissuto in questi venti anni è necessario ripensare alcuni assiomi in funzione dello sviluppo che si vuole assicurare. In particolare, occorrerebbe superare alcuni concetti posti inizialmente alla base del processo di liberalizzazione europeo oggi non più validi o comunque non più all'avanguardia in un settore caratterizzato da un dinamismo senza precedenti; ad iniziare dalla clausola sulla proprietà sostanziale e con-



trollo effettivo sulle compagnie aeree che, se negli anni Novanta aveva una logica legata al superamento dei nazionalismi pur mantenendo una forma di protezionismo all'interno della Comunità europea in un momento di forte spinta innovativa per l'epoca, oggi andrebbe rivisitata alla luce delle dinamiche commerciali che vedono sempre più spesso la necessità di integrazioni e alleanze ad ampio spettro che mal sopportano limitazioni legate a specifiche realtà geografiche.

Se, sia pur attraverso queste brevi riflessioni, risulta evidente l'elevato grado di maturità raggiunto dal settore del trasporto aereo continentale, grazie anche agli sforzi profusi dall'ENAC in questi vent'anni di vita come unica autorità aeronautica nazionale, occorre, però, pensare al futuro; un futuro da immaginare e da costruire e che, partendo dall'esperienza trascorsa, non può non tenere in debita considerazione una serena analisi dell'esistente.

In tale contesto è doveroso ricordare l'articolazione molto ampia di competenze iniziali attribuite con lungimiranza all'ENAC dal Parlamento; competenze che si sono arricchite nel tempo e hanno consentito l'evoluzione del sistema dell'aviazione civile in Italia rafforzando il ruolo centrale dell'Ente.

In merito alla capacità dell'ENAC di interpretare il momento per cercare le migliori risposte in termini di efficienza ed efficacia a favore dello sviluppo, va evidenziato l'impegno nel garantire l'esercizio delle proprie funzioni anche a fronte di una forte riduzione di personale dovuta alle misure della finanza pubblica. Sfida in parte vinta attraverso un'attenta semplificazione delle attività a tutto vantaggio del sistema e del recupero di risorse.

Le stesse recenti misure che consentono di poter acquisire nuovo personale, se da un lato rappresentano una nota di forte positività, dando una nuova tranquillità nel presente, dall'altro non costituiscono una garanzia per il futuro in considerazione dell'aumento di attività previsto sia nei settori tradizionali che in quelli emergenti.

Con l'auspicio che l'intero sistema trovi costantemente il proprio equilibrio in una comune crescita vien da augurare all'aviazione civile italiana ulteriori venti anni ricchi di sfide quali quelli appena trascorsi.





Alessandro Cardi

VICE DIRETTORE GENERALE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Come in tutte le vicende umane con l'avvento della maturità arriva anche il momento dei bilanci. I venti anni appena trascorsi hanno indiscutibilmente portato il sistema aviazione civile a un livello di maturità pieno: da trasporto elitario è costantemente evoluto verso un trasporto di massa arricchendo l'offerta multimodale a servizio del diritto alla mobilità del cittadino. Ciò induce a riflettere sulle attività e sul lavoro svolto, soprattutto nel conseguimento dei livelli di sicurezza che i cittadini italiani e non si attendono dal trasporto aereo. In questo periodo sono state poste le basi per una politica europea del trasporto, assumendo nella dimensione continentale l'unica concreta chance di questa particolare industria per competere a pari condizioni con i grandi sistemi internazionali. Ciò ha consentito all'ENAC di partecipare attivamente e con un agevole coordinamento con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla costruzione della comune casa europea. Abbiamo assistito in questi venti anni a una completa devoluzione dal livello nazionale alla dimensione comunitaria di competenze sempre più ampie, dalla navigabilità degli aeromobili, progettazione, costruzione e manutenzione alle operazioni di volo e licenze del personale di volo per poi completare il quadro con la devoluzione di competenze in materia di aeroporti e spazio aereo. Un percorso particolarmente impegnativo che ha richiesto anni di intenso lavoro e un significativo impegno da parte delle Istituzioni europee e delle Autorità nazionali per pervenire a un assetto regolamentare nuovo e soprattutto armonizzato e comune a tutti i Paesi dell'Unione, con il superamento dei tanti e singoli ordinamenti nazionali e le loro differenze, percorso reso ancor più difficoltoso dalle necessità di superamento di culture differenti stratificate nel tempo e divenute per questo parte integrante di modalità operative e procedurali da sostituire quindi per intervenuta obsolescenza.

Per l'intero settore non è stato facile e se l'industria del trasporto aereo, dai costruttori ai vettori aerei, dai gestori aeroportuali ai gestori dei servizi di navigazione aerea, ha vissuto anni di continua trasformazione, sia nelle regole di sicurezza e correlate periodiche revisioni sia con le regole del mercato sempre più liberalizzato e concorrenziale, lo stesso può ben dirsi per l'ENAC che ha dovuto rimodellare l'assetto regolatorio nazionale in una continua rincorsa alla coerenza con il nascente sistema europeo e con la corposa produzione regolamentare dell'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea - EASA, unitamente alla gestione dei cambiamenti dei modelli operativi e ai correlati aspetti culturali del proprio personale.

Il cambiamento intervenuto nel continente europeo è stato epocale, alle Autorità nazionali si è sovrapposta un'Autorità europea con ampie competenze che, se da un lato ha sostituito le stesse in alcuni compiti, dall'altro ne ha richiesto il sostegno per la costruzione di un sistema europeo sempre più integrato con le Autorità nazionali chiamate ad assolvere anche parte dei compiti dell'EASA in un concetto di partnership e comunque di sussidiarietà. Come noto i grandi cambiamenti istituzionali e organizzativi possono costituire elemento di sviluppo o anche presentare criticità sul piano dei risultati e in questo senso è corretto chiedersi se e come è cambiata la safety in questo lungo periodo, se i livelli di sicurezza globali del nostro sistema sono migliorati o meno. In merito al primo quesito ritengo si possa rispondere affermativamente in quanto la



“regulatory safety”, ovvero la concezione della sicurezza che promana dalle scelte regolamentari e dalla loro applicazione, è oggettivamente mutata. Oggi la regolamentazione di sicurezza ha decisamente imboccato la strada del cambiamento passando da una formulazione di tipo prescrittivo, che spesso non tiene conto dell’evoluzione tecnologica e delle differenze delle singole aziende in termini di complessità e di ambiente operativo fissando quindi termini e modalità di compliance uguali per tutti, a un approccio basato sulla valutazione del rischio e delle performance degli operatori nota come “performance based regulation”. Tale orientamento si va sempre più consolidando facendo prevedere un’ulteriore stagione evolutiva che porti l’intero quadro regolamentare a utilizzare questi concetti, lasciando alla componente prescrittiva solo quelle situazioni che ne possano beneficiare per motivi di standardizzazione e mutuo riconoscimento. Analogo approccio è stato assunto per le funzioni di sorveglianza e controllo che vengono oggi svolte con forte orientamento alla valutazione del rischio connesso alle attività sorvegliate e alle performance espresse dalle singole imprese. Certo il presidio della safety è notevolmente cambiato negli ultimi venti anni così come si è modificato il profilo professionale del personale specialistico e ispettivo dell’ENAC che ha arricchito la propria capacità di competenze sempre più sofisticate e con percorsi formativi sempre più evoluti per il conseguimento dei livelli prescritti e il loro mantenimento nel tempo; percorsi che si rivelano impegnativi per il personale e al tempo stesso onerosi per l’Ente che è chiamato a garantire una costante ed elevata capacità di presidio del settore, pena l’emarginazione dal contesto europeo.

Sull’altro fronte, ovvero quello del risultato dell’azione di regolazione da parte dell’ENAC e della contestuale capacità e competenza dell’industria del trasporto aereo che realizza in concreto le condizioni di sicurezza, c’è da rilevare una sostanziale crescita in tutti i segmenti dell’aviazione civile che negli anni hanno segnato un passo avanti importante, conseguendo livelli mai visti prima. Ne è prova il consolidamento di un miglioramento del livello di sicurezza del trasporto commerciale che negli ultimi recenti anni mostra una ricorrenza di eventi catastrofici pari ad uno ogni dieci milioni di voli per i vettori occidentali, Europa e America del Nord, ove fino a pochi anni fa la ricorrenza era dieci volte superiore, ovvero un evento ogni milione di voli. Sono questi traguardi che fanno ben sperare per il futuro e che presuppongono una forte e continua tensione delle Istituzioni e dell’industria di settore nel mantenimento e possibilmente nel conseguimento di ulteriori obiettivi che, senza trascurare altri elementi, non possono prescindere dal contributo della tecnologia, della consapevolezza e responsabilizzazione degli operatori aeronautici e nella costante dedizione delle Autorità dell’aviazione civile nella loro continua opera di certificazione, approvazione e di safety oversight.

Un sistema complesso come il mondo del trasporto aereo può sicuramente evolvere solo a condizione che ogni componente, inclusa l’Autorità di sorveglianza, esprima capacità effettive e sia parte proattiva assumendo le conseguenti responsabilità.

In sostanza vi sono buone ragioni per ritenere che la devoluzione di competenze dai Paesi membri all’Unione europea e la costruzione di un sistema integrato EASA - Autorità nazionali abbia consentito in questi venti anni una significativa crescita della sicurezza del trasporto aereo e che il sistema tutto ha subito una forte evoluzione imparando dagli errori ma anche dotandosi di strumenti nuovi e approcci regolamentari più sofisticati, investendo significativamente nella qualità delle proprie risorse. L’Italia con le sue aziende e con l’ENAC ha seguito pienamente il fenomeno evolutivo europeo, ne è stata artefice e partecipe ed ha conseguito sul piano nazionale risultati in linea e a volte migliori della media europea, in tutti i segmenti della filiera.

In tema di sicurezza è doveroso ricordare il percorso virtuoso e il forte impegno profuso dall’ENAC e dai gestori aeroportuali nel realizzare il rilevante cambiamento intervenuto nel settore degli aeroporti che, con l’incidente di Linate del 2001, aveva mostrato serie crepe nell’assetto regolatorio, sia sotto il profilo degli standard utilizzati per le infrastrutture che per l’assetto di ruoli e competenze istituzionali. Da una situazione ove non esistevano standard univoci e requisiti



regolamentari, che aveva ingenerato una realtà quanto mai variegata nella realizzazione dei singoli scali, si è passati in pochissimi anni a una puntuale regolamentazione e definizione del livello di sicurezza da conseguire e delle capacità e competenze che il gestore doveva porre in essere e quindi a un sistema pienamente certificato e in grado di correggere le situazioni di difformità. Ha inoltre consentito al sistema aeroportuale di compiere l'ulteriore salto di qualità nel passaggio al regolamento europeo n. 139/2014 avvenuta con soddisfazione entro il 2017, in linea con le aspettative comunitarie.

È però doveroso evidenziare che le vicende nazionali che hanno visto la continua adozione di misure di contenimento della spesa pubblica hanno inciso profondamente sulla capacità dell'ENAC di fornire all'industria del trasporto risposte tempestive e con il giusto livello di approfondimento dei problemi, sempre più spesso infatti la strutturale carenza di figure professionali sta comportando ritardi nelle approvazioni e autorizzazioni e un sovraccarico di attività che non possono non creare nell'attualità e ancor più in prospettiva potenziali inadeguatezze nell'azione di oversight che l'Ente è tenuto a garantire, oltre a un danno per gli operatori del settore che vivono una stagione di forte competizione con i concorrenti europei.





VENTI ANNI DALL'ISTITUZIONE DELL'ENAC

Nella redazione del Rapporto e Bilancio Sociale 2017 si è ritenuto di dover dar conto dello sviluppo del sistema del trasporto aereo a venti anni dall'istituzione dell'ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, avvenuta il 25 luglio 1997 con il Decreto Legislativo n. 250/97, che ha riunito tre organizzazioni preesistenti, ciascuna con diverse prerogative: la Direzione Generale dell'Aviazione Civile (DGAC), il Registro Aeronautico Italiano (RAI) e l'Ente Nazionale Gente dell'Aria (ENGA). Con l'ampliamento delle competenze di regolazione anche dello spazio aereo, a conclusione di un significativo processo di trasformazione che ha portato al riassetto complessivo del trasporto aereo in Italia, l'ENAC dal 2004 ha assunto in pieno il ruolo di Autorità unica di regolazione, controllo e certificazione.

L'istituzione dell'ENAC ha dunque rappresentato la sintesi di una illuminata volontà politica dell'intero Parlamento che ha sentito la necessità di un'evoluzione dell'intero comparto e che, intuendo l'innovazione del settore, ha arricchito il panorama istituzionale di un ulteriore attore dotato di particolari caratteristiche di legge che riportano all'autonomia organizzativa regolamentare e finanziaria: un Ente in grado di essere autonomo sotto vari profili non appesantendo la spesa pubblica e, al contempo, dotato delle capacità e degli strumenti giuridici necessari a poter garantire il governo e il presidio del sistema dell'aviazione civile.

È importante sottolineare che il trasporto aereo venti anni fa si presentava come un settore, se non di nicchia, comunque elitario; nel corso del tempo invece è diventato un vero e proprio fenomeno di massa che movimentava centinaia di milioni di passeggeri, oltre 174 milioni nel 2017 in Italia; il mezzo aereo, accessibile ormai a ogni classe sociale, arricchisce quindi l'offerta di mobilità a integrazione delle altre forme più classiche legate alle ferrovie e alle strade.

L'editoriale sui venti anni dell'ENAC intende, quindi, rappresentare il percorso evolutivo, nel periodo 1997-2017, delle componenti significative della filiera del trasporto aereo: dalla safety alla security, dagli aeroporti alla regolazione economica, dallo spazio aereo all'ambiente, con particolare attenzione ai passeggeri quali utenti finali.

In tale contesto si inserisce il ruolo dell'ENAC che, con la sua attività, ha garantito la crescita che vede oggi l'Italia dotata di un trasporto aereo di qualità.

SAFETY

La sicurezza del trasporto aereo assume rilevanza internazionale con la Conferenza di Chicago del 1944 nel corso della quale fu stipulata la "Convenzione sull'aviazione civile internazionale" e successivamente fondata l'ICAO, organizzazione dell'ONU preposta ad attuare i principi stabiliti nella convenzione stessa.

Dall'inizio della sua attività, l'ICAO ha pubblicato 19 Allegati tecnici che delineano gli standard e le "pratiche raccomandate" per il funzionamento dell'aviazione civile internazionale. Ad oggi sono 192 gli Stati aderenti.

A maggio del 2000, l'ENAC affrontava il primo audit del programma USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme) ICAO con le strutture RAI e DGAC che avevano da poco iniziato un difficile processo di convergenza soprattutto nel settore della sicurezza del volo. L'audit ICAO focalizzava l'attenzione proprio sugli aspetti normativi e organizzativi della sicurezza, all'epoca limitatamente alle funzioni relative alle licenze, alle operazioni di volo e all'aeronavigabilità con un voluminoso questionario in cinque sezioni (LEG, ORG, PEL, OPS e AIR) e con verifiche mirate a dimostrare al team ICAO la ragionevole certezza che il settore della sicurezza del volo



fosse adeguatamente presidiato in Italia sia dal punto di vista delle regole che della sorveglianza sui soggetti e le organizzazioni aeronautiche.

Questa prima esperienza di verifica ispettiva esterna, al di là dei risultati abbastanza soddisfacenti, fece comprendere come fosse importante un approccio strutturato alle regole della safety e un'organizzazione univoca che potesse governare il settore con risorse numericamente adeguate alle esigenze del contesto nazionale e internazionale di riferimento, con conoscenze e capacità coerenti con le professionalità delle organizzazioni con le quali ci si confrontava sul territorio nazionale e nei nascenti organismi europei.

Era già delineata, infatti, la creazione di un'agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) che vide la luce due anni dopo con il Regolamento europeo 1592/2002, sancendo per gli Stati membri la necessità di partecipare a tutti i livelli nei processi regolamentari e certificativi comunitari. Si disse allora, a ragione, che nel settore della sicurezza aerea non era "l'Italia che entrava in Europa" bensì "l'Europa che entrava in Italia" per significare che non era una scelta quella di partecipare ai contesti europei quanto un obbligo dovuto dall'appartenenza all'Unione europea.

E quindi, oltre al potenziamento della funzione tecnica (peraltro all'epoca sufficiente in termini di risorse umane, ma tale da non coprire le nuove esigenze organizzative scaturenti dall'adeguamento dei processi di regolamentazione, sorveglianza e partecipazione internazionale), fu fondamentale il reclutamento di un numero consistente di professionalità operative - ispettori di volo - quasi tutti con esperienze in compagnie di trasporto aereo e con licenze professionali in corso di validità.

L'idea, rivelatasi vincente, di far lavorare ingegneri (o periti industriali) e ispettori di volo in team nei processi di certificazione e sorveglianza di operatori aerei, organizzazioni di addestramento e successivamente aeroporti, ha consentito di amalgamare professionalità e mentalità per troppo tempo distanti ed eliminare un dualismo che non favoriva l'obiettivo di garantire un'efficace funzione di gestione della sicurezza.

A questo si è aggiunta la consapevolezza che la preparazione di base e l'esperienza professionale devono essere corroborate da processi formativi continuativi, non solo nelle materie normative ma anche di crescita operativa, gestionale e motivazionale.

La dolorosa esperienza dell'incidente di Linate dell'8 ottobre 2001 ha portato, fra le altre cose, all'emissione del Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti e, nei tre anni successivi, alla certificazione di tutti gli aeroporti aperti al traffico commerciale, sanando una significativa carenza normativa e di sorveglianza tecnica.

L'insieme di questi fattori ha contribuito a far sì che i dati della sicurezza, notoriamente misurati con il rateo di incidenti aerei, in Italia siano stati per dieci anni uguali o inferiori a quelli della media europea, rateo che a sua volta è, da vari anni, il più basso fra le regioni del mondo.

Per quanto riguarda gli audit dell'ICAO sull'ENAC, essi si sono ripetuti nel 2006 e nel 2011, allargati anche alla sorveglianza degli aeroporti, dello spazio aereo e alle inchieste sugli incidenti aerei (di competenza dell'ANSV) con risultati sempre migliori: il dato che dà evidenza della capacità di un'autorità dell'aviazione civile di assicurare la "Safety Oversight" è la percentuale di efficace attuazione (Effective Implementation - EI) degli standard e delle pratiche raccomandate (SARPs) contenuti negli Allegati tecnici alla Convenzione Internazionale dell'Aviazione Civile (c.d. Annessi ICAO). Questo valore deve essere il più alto possibile: la EI dell'Italia è attualmente 89,22%, notevolmente superiore alla media mondiale (60%) e tra le più alte dei Paesi europei.

Per un'efficace svolgimento del suo mandato istituzionale, una delle prime strategie sviluppate dall'ENAC nel settore della sicurezza aerea, così come negli altri settori del trasporto aereo attribuiti all'Ente, è stata quella di massimizzare la partecipazione ai consessi internazionali, sia per il presidio delle regole e delle politiche che per fornire il suo contributo a beneficio dell'industria aeronautica e del trasporto aereo nazionale. Dalle poche unità di dirigenti e funzionari coinvolti all'inizio dell'attività dell'Ente, oggi, solo nel settore della sicurezza aerea sono presidiati oltre 100 organismi e consessi non occasionali presso l'ICAO, l'ECAC, l'Unione europea, l'EASA, Eurocontrol, etc.





I contributi italiani alle attività di tali consessi sono sempre più di alto livello: fra tutti è doveroso ricordare quelli forniti da apprezzati professionisti purtroppo scomparsi prematuramente: l'ing. Giuliana Tamburro nel settore dell'avionica e dei sistemi aerei a pilotaggio remoto e l'ing. Bruno Moitre nel settore della navigabilità degli aeromobili e dei materiali compositi.

Peraltro negli anni un sempre maggior numero di personale dell'ENAC ha assunto ruoli direttivi nei consessi internazionali (presidenti di organismi, comitati, coordinatori di gruppi di lavoro) a testimonianza della crescita di competenze, capacità e autorevolezza conseguita con l'esperienza, la formazione e la partecipazione internazionale.

A partire dal 2004, l'introduzione delle norme europee sviluppate in EASA - con il contributo rilevante e qualificato degli esperti dell'ENAC - che hanno gradualmente sostituito le norme JAR e quelle nazionali, ha effettivamente omogeneizzato il contesto normativo e della sorveglianza. Ciò ha favorito, oltre che l'integrazione europea, l'eliminazione delle differenze sia normative che applicative che sono state sempre oggetto di lamentela soprattutto nell'aviazione generale a causa dell'impostazione cautelativa della normativa aeronautica nazionale e della sua applicazione rispetto ai Paesi limitrofi.

L'ENAC è stato fra le prime autorità europee a partecipare al programma SAFA (Safety Oversight of Foreign Aircraft) consistente in ispezioni di rampa presso gli aeroporti di transito degli aeromobili con marche straniere, nato in ambito ECAC e assorbito nelle competenze EASA nel 2008. Per il programma SAFA, del quale un dirigente dell'ENAC è stato presidente dal 2004 fino alla transizione in EASA, sono stati impiegati dall'Ente prevalentemente ispettori aeroportuali, qualificati secondo gli standard europei, dislocati presso i maggiori aeroporti nazionali, con i quali l'ENAC è riuscito a totalizzare da 800 a circa 1.000 ispezioni per anno, ponendosi fra le prime autorità per numero e qualità delle ispezioni e contribuendo efficacemente ad alimentare la banca dati europea delle ispezioni che è attualmente la fonte primaria per la redazione della "EU Safety List" prevista dal Regolamento europeo 2111/2005.

L'utilizzo degli ispettori aeroportuali per le ispezioni di rampa ha dimostrato come sia possibile valorizzare e professionalizzare per alcune attività tecniche anche personale non dotato in origine di una base culturale prettamente tecnica, facendo leva sulle capacità e sulla motivazione individuale e di gruppo. È peraltro risultata vincente la scelta come coordinatori nazionali del programma di professionisti particolarmente dotati di capacità organizzative oltre che tecniche.

Grazie anche all'introduzione del Sistema di Gestione della Sicurezza (Safety Management System) nel proprio contesto organizzativo, l'ENAC è stato tra le prime autorità europee a sviluppare, con il contributo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'ANSV, dell'Aeronautica Militare e dell'ENAV, il programma di sicurezza dello Stato (State Safety Programme - Italia) pubblicato per la prima volta nel 2011 e attualmente giunto alla 3ª edizione. E nella consapevolezza che i principi della gestione della sicurezza vanno non solo enunciati, ma efficacemente applicati, l'ENAC si è dotato di un sistema computerizzato di raccolta degli eventi aeronautici (inconvenienti e incidenti), eE-MOR, che è all'avanguardia fra quelli europei. Ma la sfida a cui sono sottoposte tutte le autorità dell'aviazione civile è di individuare le strategie che possano mantenere i valori della sicurezza a livelli socialmente accettabili, nella consapevolezza che la sicurezza assoluta (zero incidenti fatali a prescindere dal periodo temporale di riferimento) non è raggiungibile in nessuna delle attività umane.

Come noto, il miglioramento della sicurezza, a fronte di una costante crescita dell'utilizzo del mezzo aereo, si basa sui contributi forniti dai fattori tecnici, umani e organizzativi. Questi ultimi sono stati oggetto di considerazione in un passato abbastanza recente: da ciò discendono le elaborazioni normative sul rischio organizzativo e sulla sorveglianza delle imprese e degli aeromobili basata sulla valutazione del rischio (Risk Based Oversight).

A partire dal 2014 l'ENAC ha introdotto il Risk Management non solo come mezzo di attuazione del Safety Management System per gli operatori aerei, i centri di addestramento e gli aeroporti,

ma anche come strumento organizzativo, sviluppando un proprio sistema di valutazione dei rischi inizialmente applicabile ai processi tecnici di certificazione e sorveglianza e tralasciando l'applicazione ai processi gestionali e amministrativi.

Ciò nella consapevolezza che è l'organizzazione nel suo complesso, e non solo la sua componente tecnica, che deve contribuire ad attuare le politiche e le strategie per il miglioramento della sicurezza del volo.

Per quanto riguarda la Risk Based Oversight, l'ENAC ha elaborato e sta applicando il sistema di valutazioni dei rischi nelle attività ispettive dei piani di sorveglianza sulle imprese certificate, rispondendo ai requisiti previsti dalle norme europee e ponendo le basi per un'attività di sorveglianza ottimizzata in base alla complessità organizzativa delle imprese e al livello di rischio di ciascun tipo e caratteristiche del soggetto da controllare.

Purtroppo, a partire dal 2011 la politica governativa di riduzione della spesa pubblica ha frenato la crescita organizzativa dell'Ente, impedendo un tempestivo ricambio generazionale delle risorse specialistiche (ingegneri e ispettori di volo) dedicate ai processi della sicurezza aerea. L'urgente recupero di questo gap è fondamentale per affrontare, con la stessa capacità dimostrata negli anni trascorsi, le sfide più avanzate in un settore così cruciale come quello della sicurezza aerea in ambito civile.

SECURITY

In tema di security, intesa come l'insieme delle attività tese alla sicurezza a terra, a bordo degli aeromobili, all'interno e all'esterno degli aeroporti per la prevenzione di atti illeciti, sin dagli anni '70 il problema più rilevante da affrontare a livello internazionale fu quello inerente i dirottamenti degli aeromobili (per l'Italia è degli anni '70 la legge 694/74 "Disciplina del porto delle armi a bordo degli aeromobili").

Le convenzioni internazionali di Tokyo (1963), dell'Aja (1970), di Montreal (1971) erano infatti indirizzate a fronteggiare l'emergente fenomeno del terrorismo; negli anni successivi le nuove forme di atti criminali contro la sicurezza dei trasporti hanno reso insufficienti gli strumenti indicati dalle Convenzioni. I fatti di cronaca succedutisi hanno dimostrato che l'operato dei terroristi e la stessa loro mentalità erano in continua evoluzione; valga solo un esempio: da un passato in cui gli attentatori che effettuavano un dirottamento dovevano cercare successivamente una via di fuga ad una nuova realtà in cui sono pronti a morire in nome di un ideale terroristico-politico-religioso. Gli attacchi terroristici dell'11 settembre 2001 negli USA (e in precedenza, l'esplosione in volo di un aeromobile della compagnia Pan American a Lockerbie nel dicembre 1988) hanno provocato uno shock nell'opinione pubblica e un ripensamento globale del paradigma della security del trasporto aereo da parte delle istituzioni politiche e delle autorità preposte alla sicurezza dell'aviazione civile. Da questo punto di vista le normative in tale ambito sono state sempre più stringenti dovendo affrontare tematiche sempre più complesse con un ampliamento degli ambienti di osservazione o di potenziale attacco, passando quindi dall'aereo in quanto tale, in caso di dirottamento, all'intero sistema da proteggere: gli aeroporti, i servizi di navigazione aerea, le compagnie aeree, per arrivare poi all'ultima frontiera caratterizzata dagli attacchi cibernetici. La forte digitalizzazione che il settore ha messo in atto negli ultimi anni, data la sua continua evoluzione, ha riguardato oltre l'aereo stesso (comandi e impianti di bordo), anche altri aspetti, quali i collegamenti con le torri di controllo del traffico aereo e tutta la gestione operativa e funzionale di un aeroporto in quanto infrastruttura complessa. Da questo punto di vista, quindi, la cybersecurity è un ulteriore elemento della escalation degli attacchi terroristici in grado di creare possibili interruzioni nella catena con conseguente effetto domino su tutte le funzioni, incidendo sull'affidabilità stessa del sistema di trasporto.

Oggi ci troviamo, quindi, in un panorama normativo strutturato che prevede specifici obblighi e condizioni per poter accedere al trasporto aereo da parte dei passeggeri: sono stati infatti





significativi i cambiamenti avvenuti negli ultimi venti anni e che hanno visto modificare anche radicalmente le abitudini di chi usufruisce del mezzo aereo per i propri spostamenti. In passato infatti l'imbarco e, in generale, l'accesso alle aree sterili era più semplice e meno strutturato, data l'intrinseca sicurezza dal punto di vista della security - se non si considera il fenomeno dei dirottamenti - a seguito dell'uso degli aerei come armi così come hanno dimostrato gli attentati negli USA del 2001, sono state adottate misure di prevenzione atte a evitare il ripetersi di questi fenomeni, cercando di intercettare preventivamente i potenziali pericoli aggiungendo una pluralità di controlli. Tali e sempre più evoluti controlli tendono a costituire ulteriori barriere, con impatto sulla fruibilità nella fase di accessibilità al trasporto, ma ciò nonostante lo rendono sicuro e hanno tra l'altro contribuito a recuperare non solo la credibilità del sistema, ma anche attrattività per i passeggeri visto che comunque lo sviluppo e la crescita del traffico aereo, a prescindere dagli atti terroristici, continua a rappresentare un fenomeno economico inarrestabile che tende al sostanziale raddoppio nei prossimi venti anni.

In Italia già dagli anni '90 fu creato il C.I.S. - Comitato interministeriale per la sicurezza (oggi C.I.S.A. Comitato interministeriale per la sicurezza aerea), il quale prese nuova vita all'indomani degli attentati dell'11 settembre 2001 quando, con il Decreto ministeriale n. 107 T del 2/10/2001, vennero attribuiti all'ENAC i compiti di Autorità nel settore security, affidando all'Ente anche la presidenza del C.I.S.A.

Per il primo Programma Nazionale di Sicurezza (PNS) strutturato si deve attendere il 2002; esso era suddiviso in schede che rappresentavano le aree di applicazione.

A livello europeo venne approvato il Regolamento (CE) n. 2320/2002 che istituisce "norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile" ed è suddiviso in 13 aree tematiche basate sulle Raccomandazioni del Doc. 30 ECAC.

Oggi le regole emanate dall'Unione europea che costituiscono il quadro di riferimento per tutte le misure di security possono essere ricondotte al Reg. (CE) n. 300/2008 più volte modificato e in continuo aggiornamento.

In tale contesto l'ENAC, già dall'attribuzione del ruolo di Autorità nel settore della security nell'aviazione civile in Italia, ha investito risorse e ha posto particolare attenzione nella formazione del proprio personale e nello sviluppo di competenze e capacità. Oggi, come riconosciuto dalle frequenti ispezioni in ambito security da parte della Commissione europea, finalizzate alla verifica della conformità dell'attuazione delle regole comunitarie e dei comportamenti e delle capacità che le singole autorità pongono in essere sul piano nazionale, è evidente l'attività positiva che l'ENAC anche con il supporto di altri Enti di Stato, in particolare della Polizia di Stato, ha sviluppato nel corso degli anni.

Il percorso legislativo fa ben comprendere come la normativa di security sia in continua evoluzione per poter risultare sempre efficace e attuale al fine di contrastare e prevenire gli atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile.

La rapida modifica delle disposizioni legislative dell'Unione, delle disposizioni attuative nazionali (PNS) e di conseguenza delle procedure adottate in Italia dall'ENAC evidenziano, però, che la battaglia da vincere è contro il tempo; gli adeguamenti normativi, ma soprattutto applicativi e operativi devono tener conto della rapidità con la quale si evolvono le tecniche adottate dai terroristi; solo una preventiva e accurata e comune azione di contrasto può risultare adeguata a scongiurare i rischi delle azioni terroristiche.

Pertanto appare di fondamentale importanza l'attività di aggiornamento e trasmissione delle conoscenze alle migliaia di addetti alla sicurezza operanti negli aeroporti.

L'ENAC, proprio per garantire la migliore diffusione della cultura in tema di security, attraverso un corpo di docenti qualificati con un elevato livello di competenze da diffondere a coloro che svolgono i controlli di sicurezza negli aeroporti, ha emanato specifica normativa che contiene le disposizioni per il mantenimento e l'ottenimento della qualifica di istruttori di security.

Oggi la componente security nella filiera del trasporto aereo registra un progressivo aumento di

Auditors e di personale qualificato che presso i soggetti certificati (gestori aeroportuali, fornitori di servizi, operatori aerei, etc.) garantiscono l'attuazione di programmi e misure volte a mitigare e ridurre al minimo il rischio di attentati nel trasporto aereo.

AEROPORTI

La pianificazione aeroportuale

Lo sviluppo del settore dell'aviazione costituisce uno dei driver principali in grado di sostenere la crescita socio-economica di un Paese favorendo la mobilità dei cittadini e il loro accesso alla rete globale di trasporto, nonché gli scambi economici con i mercati internazionali.

Elemento fondamentale alla base della crescita del settore dell'aviazione è rappresentato dallo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti che costituiscono i nodi di accesso alla rete di trasporto. Tale sviluppo non può prescindere infatti dalla corretta programmazione degli interventi infrastrutturali sugli aeroporti che, in relazione alle previsioni di sviluppo del traffico, costituisce principio di riferimento per il costante mantenimento del livello di sicurezza operativa e di qualità del servizio.

Fino alla fine degli anni '90, gli interventi di potenziamento venivano programmati e realizzati sulla base delle esigenze del momento senza che gli stessi fossero inquadrati in una visione di medio-lungo periodo che tenesse conto delle stime di crescita delle diverse componenti di traffico. Venivano quindi realizzati interventi puntuali, caratterizzati anche da elevati costi di costruzione, che negli anni potevano rilevarsi non adeguati alle reali esigenze degli scali.

La corretta pianificazione delle opere è stata raggiunta negli ultimi anni grazie a un'attenta attività svolta dall'ENAC che ha portato oggi la quasi totalità degli aeroporti aperti al traffico commerciale a essere dotati di un Master Plan (Piano di Sviluppo Aeroportuale).

Nei Master Plan vengono individuate le principali caratteristiche tecnico-progettuali-funzionali delle opere di potenziamento degli scali, nel breve-medio-lungo periodo, definite al fine di supportare adeguatamente i volumi di traffico stimati. I Master Plan quindi localizzano le opere all'interno del sedime garantendone uno sviluppo armonico nell'arco temporale degli stessi.

In venti anni si è pertanto passati dalla mancanza di un quadro di pianificazione e di programmazione di dettaglio per gli aeroporti a un sistema nel quale ogni scalo è dotato di strumenti guida per la realizzazione di opere di potenziamento, costituito sia dai Master Plan e dai Piani di intervento di breve periodo, alla base dei Contratti di Programma per la regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali.

L'ENAC approva i Master Plan, predisposti dalle società di gestione, verificandone la coerenza delle strategie di sviluppo con le indicazioni contenute nel d.P.R. n. 201/2015 che ha individuato gli aeroporti di interesse nazionale e il Piano Nazionale degli Aeroporti.

Inoltre i Master Plan, una volta completato il relativo iter approvativo che comporta lo svolgimento delle verifiche di compatibilità ambientale e urbanistica con l'acquisizione delle relative autorizzazioni, consentono la diretta cantierabilità delle opere garantendone la certezza dei tempi di realizzazione. A dimostrazione di ciò basti pensare a come negli ultimi anni si sia assistito alla realizzazione di importanti interventi di sviluppo, come per esempio gli ampliamenti dei terminal di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia, che hanno elevato la qualità architettonica e il livello di servizio offerto all'utenza.

In tale intensa attività istruttoria di valutazione e approvazione dei Master Plan, particolare attenzione è stata posta allo sviluppo sostenibile delle infrastrutture aeroportuali; in linea con la Mission dell'ENAC che è diretta a prevenire, ridurre ed evitare che lo sviluppo del trasporto aereo comporti un danno per l'ambiente.

Passo fondamentale dell'iter di approvazione dei Master Plan è costituito dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) svolta dall'ENAC in qualità di Ente proponente presso i competenti Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.



Oggi la quasi totalità degli aeroporti è dotato di un Master Plan sul quale è stata conclusa positivamente la procedura di V.I.A.; la realizzazione delle opere avviene così nel massimo rispetto dell'ambiente garantendo al tempo stesso l'attuazione di tutte quelle opere e attività, indicate dai competenti Ministeri, finalizzate alla mitigazione e alla compensazione degli impatti generati dalla loro realizzazione ed esercizio.

La progettazione e i livelli di tutela e servizio offerti al passeggero

L'attività istituzionale condotta dalle strutture tecniche dell'Ente nella valutazione e approvazione dei progetti di opere aeroportuali è stata in questi anni particolarmente orientata a incidere sulla qualità architettonica degli interventi proposti, attraverso una costante collaborazione assicurata ai gestori aeroportuali e ai progettisti, sia nelle fasi di sviluppo ed elaborazione dell'idea progettuale sia nella successiva fase di esame progetto. Tale attività è stata tesa a indirizzare il connubio inscindibile tra forma e funzione verso interventi di qualità, tecnicamente validi, atti a concorrere allo sviluppo dell'aeroporto quale sistema architettonico-urbanistico organico, integrato con il contesto territoriale attraverso la valorizzazione degli elementi culturali e delle eccellenze del territorio. Con particolare riferimento ai terminal aeroportuali, la qualità architettonica è stata affrontata nella progettazione delle facciate, dei volumi, delle sistemazioni esterne, degli spazi interni, per accogliere il passeggero in arrivo e accompagnare il passeggero in partenza, attraverso una porta di ingresso-uscita che costituisce il biglietto da visita della città, della Regione, del Paese. Nello sviluppo di forma-funzione-qualità tecnica del progetto, l'attività di vigilanza tecnica è stata costantemente volta a garantire al passeggero un'esperienza di viaggio caratterizzata da un adeguato Level of service (LOS), elevati standard di safety e security, nel rispetto dell'ambiente e all'insegna di un corretto rapporto costi-benefici tra gli oneri economici sostenuti dal passeggero nel biglietto di viaggio e la qualità, nel senso più ampio, dello spazio/servizio fruito.

In tema di tutela da rischio sismico, l'ENAC ha avviato, congiuntamente ai gestori aeroportuali, una puntuale attività di verifica sismica delle opere strategiche su tutti gli aeroporti aperti al traffico commerciale del territorio nazionale. Parallelamente è iniziata una sistematica programmazione e realizzazione di interventi strutturali di miglioramento/adeguamento sismico sulle opere aeroportuali, finalizzati al raggiungimento di un ottimale comportamento delle strutture a un'eventuale azione sismica.

L'insieme delle infrastrutture aeroportuali, riqualificate anche dal punto di vista della resilienza ad eventi catastrofici, costituisce un elemento di particolare pregio per le strategie in materia di Protezione Civile, assumendo un ruolo di immediata fruibilità nella gestione delle emergenze nazionali.

Concessioni e Contratti di Programma

Attraverso lo strumento delle concessioni, l'amministrazione pubblica assolve a una precipua responsabilità di garantire lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi del trasporto aereo al Paese. In tal senso la concessione ha l'effetto di traslare questi compiti e responsabilità in capo a un soggetto privato che può muoversi più agevolmente secondo regole di mercato.

La riforma delle gestioni è stata avviata con la legge 537/93 e attuata con il DM 521/97 e si basava su tre elementi fondanti: l'affidamento ad apposite società di capitale della gestione dei servizi e della realizzazione delle infrastrutture, l'eliminazione del vincolo della proprietà maggioritaria pubblica e la liberalizzazione dei servizi di handling.

L'obiettivo era trasformare gli scali aeroportuali da mera infrastruttura a centro di molteplici attività da gestire con logiche e metodiche imprenditoriali per attrarre capitali privati, produrre profitti per incrementare le risorse disponibili e potenziare le infrastrutture senza oneri per lo Stato, accrescendo i livelli di sicurezza e di qualità dei servizi.

Tale trasformazione, come noto, è stata conclamata dall'art. 704 del Codice della Navigazione revisionato che, nell'individuare nel gestore l'elemento centrale delle politiche di sviluppo delle infrastrutture, ha esaltato l'aspetto organizzativo e imprenditoriale e delineato la concessione come l'affidamento di un servizio pubblico d'impresa: si tratta di una concessione costitutiva e



quindi di una concessione contratto nella quale la disciplina del rapporto trova origine da un'attività di tipo negoziale nel quale coesistono aspetti di natura privatistica e pubblicistica.

La riforma delle gestioni dall'attuazione dell'affidamento della concessione totale a un soggetto prima a maggioranza pubblica e poi a un soggetto privato ha scontato diverse difficoltà sia per la novità dello strumento sia per la complessità delle procedure concessorie che vedono interessati dapprima l'ENAC e in successione il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze e il Ministero della Difesa. Il processo, vista la sua complessità, si è protratto oltre i limiti temporali che la legge stessa aveva previsto, determinando continue proroghe fino ad arrivare ai recenti anni dove il sistema è transitato dai vecchi modelli delle gestioni precarie o parziali al modello delle gestioni totali. Gran parte degli ultimi venti anni è stata dedicata alla conversione del sistema fino ad arrivare oggi alla piena e completa privatizzazione delle gestioni. Appare il caso di evidenziare come il modello delle concessioni oggi è la base essenziale e ineludibile affinché il sistema possa effettivamente evolvere avendo individuato in un meccanismo trasparente e netto in termini di ruoli e responsabilità ciò che l'amministrazione pubblica deve fare e ciò che invece è delegato al concessionario che non casualmente in base alla concessione assume funzioni pubblicistiche. Nell'ambito del rapporto concessorio rimangono all'autorità, oltre che i poteri di vigilanza e controllo, tutte quelle attività che afferiscono invece all'esercizio di pubblici poteri, quali le funzioni di polizia di aerodromo e di navigazione aerea che sono in capo all'ENAC.

Oggi, terminata la fase di trasformazione delle precedenti concessioni da parziali o precarie a totali, ai sensi della legge 537/93, cominciano a trovare applicazione i principi stabiliti dall'art. 704 del CdN ovvero l'attivazione di gare a evidenza pubblica per l'individuazione di nuovi gestori per quegli aeroporti oggetto di fallimenti o insuccessi.

Nell'assetto che vede oggi la concessione come strumento principe nella gestione delle infrastrutture nazionali è necessario rilevare come il gestore nel tempo ha assunto un ruolo molto più ampio nel coordinare l'intera filiera incluse le infrastrutture di volo e tutto quello che è il rapporto dell'infrastruttura con il territorio, al fine di garantirne lo sviluppo. Il gestore ha specializzato sempre più questa sua vocazione, affinché i servizi di handling fossero di fatto incorporati da quelle che inizialmente erano anche attribuzioni molto spesso esercitate direttamente. In questi anni, tale evoluzione ha consentito l'attuazione, su base nazionale, del fenomeno di liberalizzazione del settore dell'handling che ha origine nelle direttive europee. In tale ambito, l'ENAC ha elaborato un approccio al tema della prestazione in sicurezza delle funzioni di handling attraverso una regolamentazione ad hoc per la certificazione che oggi tende a includere anche il subappalto e quindi l'uso di ulteriori fornitori nell'ambito della certificazione di un handler principale.

Strumento essenziale, affinché il gestore possa assumere compiutamente il ruolo e le responsabilità derivanti dalla sua nuova veste di gestore totale e quindi anche di soggetto responsabile della sicurezza e dell'efficienza del funzionamento dell'intera infrastruttura, è il Contratto di Programma, sottoscritto dall'ENAC e approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. Il Contratto di Programma rappresenta una mediazione tra gli investimenti, i costi di gestione dell'infrastruttura, la qualità dei servizi resa al passeggero e il ritorno degli investimenti incluso il giusto profitto che va a remunerare l'impegno richiesto al soggetto privato nel supportare le politiche pubbliche nazionali che invece afferiscono e rimangono in capo alle amministrazioni competenti tra cui nello specifico il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e lo stesso ENAC.

La disciplina dei Contratti di Programma, quale strumento a sostegno delle concessioni di pubblico servizio, parte dalle delibere del CIPE a carattere generale che danno le prime linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, passando con un approccio sempre più settoriale nel 2000 in particolare, e poi successivamente nel 2005, 2007 e 2009, quindi a cadenza regolare, ad aggiornamenti sempre più finalizzati.

La Delibera del CIPE 24 aprile 1996 rappresenta il caposaldo della regolazione economica dei





servizi di pubblica utilità in Italia, recante “Linee Guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità” e costituiva atto di riferimento per tutte le amministrazioni pubbliche competenti nella regolazione dei servizi di pubblica utilità, individuando il Contratto di Programma, di durata pluriennale, da stipularsi tra l’Amministrazione competente e l’impresa concessionaria, quale strumento idoneo per conseguire condizioni di efficienza prossime a quelle garantite da mercati concorrenziali. Le finalità del Contratto di Programma sono insite nella definizione del Piano degli investimenti da realizzare in autofinanziamento nel periodo regolatorio, nella fissazione di obiettivi di produttività, efficientamento e qualità dei servizi resi in esclusiva e nell’individuazione di condizioni di equilibrio finanziario, idonee a consentire alla concessionaria di far fronte agli impegni scaturenti dal rapporto concessorio.

Il passaggio al Contratto di Programma rappresenta un punto di svolta significativo in quanto riesce a correlare le tariffe aeroportuali ai costi sostenuti per l’erogazione del servizio. Tale meccanismo supera il preesistente schema nel quale le tariffe venivano stabilite sulla base di decreti ministeriali che normalmente non si correlavano ad una logica degli investimenti determinandone una sostanziale stasi. Investimenti che peraltro erano spesso disposti con leggi di finanziamento pubblico che non riuscivano a seguire lo sviluppo determinato dal mercato. L’attuale situazione appare viceversa pienamente matura in quanto la quasi totalità degli aeroporti gode di un Contratto di Programma sottoscritto e in validità, dando luogo a quel meccanismo virtuoso che consente oggi ai gestori di poter pianificare gli investimenti, attuarli e ottenere, secondo logiche di giusto profitto, il ritorno degli stessi nei tempi previsti dalla pianificazione correlata alla crescita del traffico.

Al fine di incentivare il necessario e urgente riavvio degli investimenti volti all’ampliamento e all’ammodernamento dei maggiori sistemi aeroportuali nazionali, il legislatore ha autorizzato l’ENAC a stipulare Contratti di Programma in deroga, per i sistemi aeroportuali di Roma e Milano e l’aeroporto di Venezia, rispetto a quanto previsto dalla vigente normativa in materia regolatoria, laddove gli investimenti si fondino sull’utilizzo di capitali di mercato del gestore.

Tra le novità più significative che sono state introdotte, al fine di creare un contesto regolamentare certo e stabile, favorevole agli investimenti privati, merita evidenziare la definizione, per tali Contratti, di un set di regole valide per la durata dell’intero periodo concessorio nonché l’estensione, a dieci anni, della durata contrattuale, articolata in ulteriori sottoperiodi quinquennali, tale da garantire una pianificazione degli interventi su di un arco temporale sufficientemente lungo per assicurare l’effettivo processo di ammodernamento e di sviluppo dei grandi sistemi aeroportuali nazionali. L’implementazione, nell’ordinamento giuridico nazionale, della direttiva 2009/12/CE concernente i diritti aeroportuali e l’istituzione dell’Autorità Nazionale di Vigilanza, come previsto dalla nuova disciplina europea, hanno mutato il quadro di riferimento normativo in materia tariffaria e determinato una profonda riforma dell’assetto regolatorio, con una sostanziale riorganizzazione dei compiti e delle responsabilità facenti capo alle diverse Amministrazioni di settore. Detta Autorità nazionale di vigilanza, identificata in Italia con l’Autorità di Regolazione dei Trasporti, è entrata in operatività nel 2014 e svolge, con particolare riferimento al settore aeroportuale, tutte le funzioni di Autorità di vigilanza, in attuazione della direttiva 2009/12/CE, con compiti di regolazione economica, di vigilanza e di approvazione dei sistemi di tariffazione, definiti anche su base pluriennale. L’ENAC, viceversa, come definitivamente chiarito dal Ministro dei Trasporti con proprio Atto di indirizzo del 2016, si configura quale Autorità di vigilanza per i Contratti di Programma in deroga, stipulati con i sistemi aeroportuali di Roma, Milano e con lo scalo di Venezia, nonché Autorità tecnica di settore preposta all’approvazione dei Piani di intervento, del traffico, della qualità e tutela ambientale, propedeutici alla stipula dei Contratti di Programma ex D.L. 133/2014.

Finanziamenti

In merito ai finanziamenti è significativo notare come il sistema abbia modificato radicalmente la gestione degli stessi sulle infrastrutture, passando da un quadro disomogeneo ove la gran

parte dei finanziamenti aveva natura pubblica, spesso in base a leggi speciali con interventi di carattere estemporaneo, ad una modalità di finanziamento delle opere e dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali gestiti attraverso una finanza totalmente in capo al soggetto privato che, tramite momenti di confronto con l'ENAC, ministeri vigilanti e con gli Enti locali, determinano una qualità dell'investimento direttamente correlato alle esigenze che il mercato esprime. L'insieme dei finanziamenti, che nel settore delle infrastrutture aeroportuali viene rappresentato nei Piani quadriennali per gli investimenti di breve periodo e nei Master Plan per gli investimenti di medio-lungo periodo, entrambi alla base dei Contratti di Programma (ordinari e in deroga), ammonta per il breve periodo a circa 4,1 miliardi di Euro (orizzonte temporale riconducibile al 2020-2022), e per il medio-lungo periodo ammonta a circa 11,2 miliardi di Euro (orizzonti variabili tra il 2025 e il 2030). È interessante notare come la scelta nazionale di porre in capo a un soggetto privato una funzione pubblica, quale lo sviluppo delle infrastrutture a servizio della mobilità dei cittadini e a supporto dello sviluppo economico del Paese, abbia prodotto frutti fino a pochi anni fa insperati che oggi stanno dando nuova linfa al sistema del trasporto aereo che non casualmente si prevede vada verso un sostanziale raddoppio di capacità nei prossimi 20 anni e necessita quindi di forte investimento sia sotto il profilo delle infrastrutture aeroportuali e opere di accessibilità sia sotto il profilo degli investimenti nella gestione dello spazio aereo.

LA REGOLAZIONE ECONOMICA

Liberalizzazione e abbandono del monopolio

A partire dal 1992 l'Unione europea ha adottato una serie di regolamenti per avviare un processo di liberalizzazione nel mercato del trasporto aereo che ha segnato il passaggio dai precedenti regimi regolatori nazionali, improntati al protezionismo delle compagnie aeree di bandiera, a un mercato liberalizzato e aperto alla concorrenza.

In particolare è stato posto in essere a livello europeo un processo di liberalizzazione del mercato e di armonizzazione delle regole.

All'interno del mercato europeo, il processo di cambiamento ha assunto una definitiva configurazione con l'adozione del terzo pacchetto che ha dettato una disciplina uniforme in materia di licenze (vettore comunitario) e ha previsto regole comuni per la creazione di un mercato liberalizzato che, dal 1° aprile 1997, consente anche lo svolgimento di servizi in cabotaggio all'interno di ciascuno Stato membro da parte di vettori con licenza di altri Paesi dell'Unione. Oggi le compagnie aeree dell'UE possono pertanto operare liberamente su ogni rotta all'interno dell'Unione. Ciò ha determinato il passaggio dal mercato monopolistico, caratterizzato dalla figura del vettore di bandiera e di aeroporti gestiti dagli Stati membri, ad un mercato unico che ha visto l'abolizione di tutte le restrizioni commerciali preesistenti (limiti di rotta, numero dei voli e liberalizzazione delle tariffe). Nel quadro descritto l'ENAC si è sempre posto quale garante dell'equa competitività e delle pari condizioni di accesso al mercato per gli operatori europei presenti in Italia e ha partecipato attivamente in tutte le sedi europee e internazionali (Commissione europea, ECAC, ICAO, gruppi di lavoro, etc.) per l'implementazione dei principi fondamentali in materia di liberalizzazione del trasporto aereo.

Come sopra descritto, gli ultimi venti anni sono stati caratterizzati da profondi mutamenti nel settore dell'aviazione civile. Insieme alla liberalizzazione del mercato del trasporto aereo e all'armonizzazione delle regole si è anche andata sviluppando una politica di apertura degli accordi internazionali relativi ai diritti di traffico.

Anche l'Unione europea ha sviluppato una strategia generale in coerenza con la politica di libera movimentazione dei servizi e dei mercati nel senso di un'apertura:

- alle libertà previste dal mercato unico con particolare riferimento alla libertà di stabilimento



- delle compagnie aeree per lo svolgimento di servizi verso paesi extra UE;
- con i Paesi vicini del Mediterraneo e dell'Est europeo per la creazione di un'area aerea comune;
- allo sviluppo di accordi open sky con altri partner chiave a livello internazionale.

Sul piano nazionale si è posta in atto una politica di altrettanta apertura e sviluppo del mercato che, avviata con l'atto di indirizzo di cui alla Direttiva ministeriale del 7 luglio 2000, ha trovato piena applicazione con la legge 2/2009, modificata nel 2014 dalla legge 164.

In particolare, a seguito del dehubbing di Alitalia da Malpensa, a decorrere dal 2008, in attuazione degli indirizzi politici di governo, costante attenzione è stata prestata allo sviluppo di detto scalo milanese e degli altri aeroporti nazionali. Le norme richiamate hanno sostanzialmente consentito la liberalizzazione dei servizi in terza e quarta libertà e previsto altresì un'esplicita apertura alle quinte libertà, introducendo una procedura di rilascio di nulla osta da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT). In sostanza, lasciando al MIT e al Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale l'onere di promuovere la definizione di nuovi accordi bilaterali o di modificare quelli esistenti, si è prevista la possibilità che l'ENAC, nelle more della definizione dei predetti accordi, possa rilasciare, previo nulla osta del MIT, autorizzazioni temporanee (in deroga alle intese vigenti) ai vettori esteri che ne facciano richiesta (incluse le autorizzazioni allo svolgimento di servizi in quinta libertà) e con validità non inferiore ai 18 mesi.

Numerosi sono i risultati ottenuti in termini di svolgimento di negoziati e di accordi stipulati al fine di costituire la base per lo sviluppo della connettività del Paese. Il concreto perseguimento di tale scopo è stato anche realizzato con il rilascio di un certo numero di autorizzazioni di volo a favore di vettori esteri, in deroga alle intese vigenti, come stabilito dalle norme di cui trattasi. In detto contesto, a decorrere dal 2009, l'Italia ha dato vita a un'intensa attività negoziale e ha sottoscritto oltre 78 accordi per ampliare i diritti di traffico.

Operatori aerei e flotte

Al momento dell'entrata in vigore del decreto istitutivo dell'Ente (1997) erano attive le licenze di esercizio di 106 vettori aerei [20 di categoria A (≥ 20 pax) e 86 di categoria B (<19 pax)]; oggi, a distanza di 20 anni, il numero di vettori aerei con licenza rilasciata dall'ENAC è sceso a 57 [11 di categoria A (di cui 2 solo cargo) e 46 di categoria B (28 ala rotante, 15 ala fissa e 3 ala fissa e rotante)].

I fattori di cambiamento del sistema del trasporto aereo che hanno influito sui vettori nazionali negli ultimi 20 anni sono stati particolarmente intensi e caratterizzati da un'evidente competitività che in prima battuta ha interessato il mercato intracomunitario e successivamente, con la globalizzazione, è intervenuta su tutto il fronte delle attività economiche.

La riduzione di circa il 45% del numero di vettori aerei in Italia negli ultimi venti anni è dovuta, come anticipato, a più fattori, alcuni di carattere economico finanziario, come ad es. il fallimento di alcune compagnie aeree, la fusione/incorporazione di più soggetti in un unico soggetto, altri di carattere più generale, quali lo sviluppo del sistema ferroviario ad alta velocità che ha determinato una rilevante riduzione del traffico aereo di breve raggio su determinate rotte. Probabilmente, nel periodo in considerazione, anche il susseguirsi di norme comunitarie sempre più stringenti può essere stato elemento che ha influito sulla decisione di alcuni operatori di uscire dal mercato o di trovare nuove forme di collaborazione e di accordi che consentano una qualche forma di condivisione di rischi, costi e responsabilità.

Anche la composizione della flotta degli operatori nazionali nel tempo ha subito modifiche (non solo, come è evidente, per esigenze di modernizzazione). Infatti, negli ultimi venti anni, il numero di aeromobili dei vettori nazionali è diminuito in termini quantitativi passando da 213 a 188, nonostante il forte aumento di traffico registrato e pur tenendo conto che gli operatori utilizzano aeromobili di capacità maggiore, anche in ragione di un mancato incremento dei diritti di traffico. L'evoluzione del sistema del trasporto aereo e delle attività dell'ENAC nei venti anni dalla sua



istituzione non può non soffermarsi sul tema dei vettori low cost.

Nel contesto del mercato liberalizzato, il modello di business low cost si pone come ulteriore sfida nel sistema nazionale, infatti nuove compagnie aeree si sono imposte all'attenzione dell'utenza mondiale divenendo player fondamentali del settore e giungendo a detenere importanti quote di mercato del trasporto aereo, non senza conseguenze sulle stesse infrastrutture aeroportuali.

Nel nostro Paese, di elevato interesse turistico e culturale, il fenomeno low cost ha registrato tassi di crescita molto significativi a partire dal 2004 e oggi le compagnie low cost trasportano mediamente il 50% del traffico aereo italiano, con picchi superiori al 90% su determinati aeroporti. Pur in presenza di alcune interessanti iniziative, questo modello di business non ha prodotto alcun vettore nazionale, permanendo di fatto una presenza sul mercato italiano solo di vettori comunitari. In linea con il ruolo affidatogli dal Codice della Navigazione (art. 687), l'ENAC, come le altre Autorità nazionali deputate alla regolamentazione del settore, ha mantenuto ferma la priorità del rispetto dei requisiti di safety e security da parte di tutti gli operatori anche stranieri presenti in Italia. Nel quadro descritto, che ha visto l'ingresso in Italia di nuovi player soprattutto con licenza rilasciata da Stati membri dell'UE, si è comunque continuato ad assicurare e monitorare il livello di correttezza e l'adeguatezza degli impegni economici destinati a garantire la sicurezza, in linea con la regolamentazione vigente.

Nei venti anni di sviluppo del sistema aviazione civile va rilevato come anche il settore cargo, da fenomeno marginale nell'ambito delle attività dell'aviazione civile, ha assunto negli ultimi anni dimensioni quantitative e qualitative di particolare rilievo rappresentando un elemento essenziale nella crescita economica del Paese. Non è casuale che aeroporti nazionali oggi siano nelle prime posizioni anche in Europa per i servizi connessi a questa tipologia di attività. L'evoluzione del sistema del trasporto aereo, nel relativamente breve periodo di venti anni, ha notevolmente modificato non solo le consuetudini, ma anche le impostazioni e la mentalità degli operatori e dei soggetti protagonisti del sistema del trasporto aereo.

I cambiamenti analizzati, oltre che impattare significativamente sullo sviluppo economico del Paese, hanno comportato una sfida anche per l'ENAC che, per svolgere il ruolo di Autorità di regolazione, ha dovuto modificare significativamente le regole e le modalità di governare, presidiare e interagire nel mercato. Tale modernizzazione è avvenuta anche mediante una riorganizzazione strutturale che ha visto lo sviluppo di nuovi profili professionali e importanti iniziative di riqualificazione delle risorse umane al fine di mettere l'Ente in grado di interloquire e interagire in un sistema nel quale sono interconnessi a livello internazionale la definizione delle regole da attuare e sul piano nazionale l'attuazione e la verifica delle norme.

Nel corso degli anni il rapporto tra l'Ente e i suoi interlocutori è profondamente cambiato, divenendo ancora più efficace in termini di efficienza e di trasparenza, integrandosi pienamente nella cultura internazionale che caratterizza il settore dell'aviazione civile. Nel più ampio panorama della semplificazione dell'azione della P.A., volta a un rapporto più diretto tra il cittadino e gli operatori, l'ENAC ha attivato forme di partecipazione dell'industria di settore e dei soggetti interessati al processo di definizione delle regole tese a garantire imparzialità e pari condizioni. Rimanere al passo con la realtà dell'aviazione civile ha reso necessario velocizzare e semplificare i modi e i tempi di risposta alle legittime esigenze del settore regolato.

La semplificazione normativa portata avanti dall'Ente negli ultimi anni è stata finalizzata alla riduzione degli oneri burocratici mediante l'introduzione di moduli procedurali diretti ad alleggerire sia la propria attività attraverso l'utilizzo di piattaforme informatiche e banche dati, sia del soggetto interessato, si pensi ad esempio all'introduzione della modulistica per l'avvio del procedimento ad istanza di parte. A tal riguardo è interessante quanto posto in essere per il rilascio di Accredamenti e Autorizzazioni per le attività effettuate da compagnie aeree che operano voli schedati e non schedati da/per Paesi esterni all'Unione europea. Allo stato attuale sono operative sui nostri scali circa 300 compagnie non comunitarie.



Da diversi anni i vettori aerei si rapportano con l'Ente attraverso sistemi informatici che consentono un riscontro pressoché immediato alle loro istanze, riscontro sempre più essenziale a motivo delle esigenze di un mercato in rapida evoluzione e della peculiarità delle attività di volo legata a nuove regole di concorrenza che richiede tempi molto rapidi di reazione alle diverse esigenze. L'ENAC oggi è in grado di finalizzare l'attività amministrativa in tempi notevolmente ridotti rispetto al passato, risultato che acquisisce una valenza ancor maggiore se si considera che l'evoluzione normativa intervenuta negli ultimi anni in materia di safety e security pone in capo all'ENAC una serie di attività, anche a tutela del passeggero, sempre più onerose e stringenti. Molte delle numerose attività dell'Ente vengono gestite in cooperazione con l'EASA. Tra queste rientra la gestione coordinata delle autorizzazioni operative per operazioni commerciali dei vettori Third Country (TCO) per gli aspetti di safety seguiti dall'Agenzia. Proprio grazie alle moderne tecnologie, le comunicazioni con l'EASA avvengono per la quasi totalità per via informatica, note e comunicazioni vengono condivise su piattaforme funzionali costantemente accessibili e ciò pone le Autorità dei Paesi Membri e l'EASA stessa in condizioni di operare al meglio e con la massima condivisione delle informazioni.

Quanto realizzato nel corso dei vent'anni dall'istituzione dell'Ente ha prodotto risultati rilevanti e importanti che, lungi dall'essere considerati un punto di arrivo, rappresentano un percorso in continua evoluzione che va di pari passo con lo sviluppo dell'aviazione civile.

AMBIENTE

L'attenzione per le problematiche ambientali è sempre stata per l'ENAC un obiettivo centrale della propria attività di regolazione e controllo e rappresenta, in modo esplicito, una delle missioni istituzionali dell'Ente quale Autorità nazionale dell'aviazione civile. La sfida che ha visto impegnato l'Ente su questo fronte, durante questi venti anni, è ambiziosa e non potrebbe essere portata a termine con esito positivo se non attraverso una costante cooperazione internazionale con l'ICAO, l'ECAC, la Commissione europea, l'EASA e le altre Autorità aeronautiche a livello mondiale. A livello nazionale, invece, si svolge un confronto continuo con i Ministeri competenti: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), Ministero dello Sviluppo Economico, Aeronautica Militare, oltre che con tutti gli altri stakeholder interessati, primi fra tutti gli operatori aerei e aeroportuali e l'ENAV. Fin dalla sua istituzione l'ENAC, con i propri esperti, rappresenta l'Italia all'interno del Comitato consultivo del Consiglio ICAO per la protezione ambientale nel trasporto aereo (CAEP Committee on Aviation Environmental Protection), organismo dedicato all'aggiornamento e allo sviluppo della normativa sui vari aspetti ambientali dell'aviazione civile internazionale, contenuta nell'Annesso 16 alla Convenzione di Chicago.

L'impegno nel cercare di coniugare le esigenze ambientali con la continua crescita del traffico aereo è stato, concretamente, orientato all'elaborazione delle azioni necessarie per minimizzare gli effetti ambientali avversi prodotti dall'aviazione civile. Tre gli obiettivi principali: limitare il numero di persone colpite da rumore significativo prodotto dagli aeromobili, limitare l'impatto delle emissioni degli aeromobili sulla qualità locale dell'aria e limitare l'impatto delle emissioni di gas ad effetto serra sul clima globale.

Uno degli elementi di particolare attenzione è quindi la capacità di coniugare lo sviluppo con la tutela ambientale: dall'ampliamento delle infrastrutture, che inevitabilmente hanno impatto ambientale sul territorio, all'aumento dei voli che costituiscono un elemento di aggravio per quanto attiene la tematica dei gas a effetto serra.

È altrettanto evidente che, ove non si dovesse riuscire a bilanciare la tutela ambientale con lo sviluppo delle infrastrutture, si determinerebbe una difficoltà nel fornire i livelli attesi di capacità e di qualità di servizio.

Il tema è però ragionevolmente indirizzato da una capacità di pianificazione e non a caso i



Master Plan che governano lo sviluppo delle infrastrutture e il rapporto con il territorio, godono essi stessi di una valutazione di impatto ambientale che, ove non fosse positiva, non consente l'approvazione del Master Plan.

Possiamo da questo punto di vista concludere che con l'avvento del Master Plan anche la coerenza e la compatibilità dello sviluppo delle infrastrutture tiene la tutela ambientale tra gli output fondamentali della propria strutturazione e formazione: il che significa che oggi lo sviluppo degli aeroporti avviene nel rispetto della tutela dell'ambiente.

In ambito ambientale, il rumore del traffico aereo è una delle fonti di inquinamento maggiormente avvertite dalla popolazione che vive in prossimità degli aeroporti. L'attività dell'ENAC si sviluppa contemporaneamente su più fronti con l'intento di individuare le soluzioni più idonee a garantire la crescita sostenibile delle attività aeronautiche, secondo il principio ICAO del "Balanced Approach" e la normativa comunitaria che ne ha dato attuazione. Le aree di intervento sono la certificazione acustica degli aeromobili registrati in Italia, la zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, le procedure operative di abbattimento del rumore e le restrizioni alla capacità operativa negli aeroporti. A seguito della Legge Quadro sull'inquinamento acustico 447/1995, la gestione del rumore a livello locale è affidata alle Commissioni aeroportuali istituite presso le Direzioni Aeroportuali dell'Ente e da queste presiedute. Vi partecipano, in un costante confronto con le istanze associative dei cittadini residenti, gli Enti territoriali, il MATTM, l'Agenzia Regionale per l'ambiente, l'ENAV, gli operatori aerei e la società di gestione dello scalo.

Nella lotta al cambiamento climatico la normativa ambientale è stata influenzata dallo spartiacque del Protocollo di Kyoto del 1997, che ha stabilito un piano di interventi indispensabili alla riduzione delle emissioni dei gas ad effetto serra e al contenimento del riscaldamento globale. L'impegno politico a livello internazionale è stato condiviso via via da tutti i Paesi, consapevoli dell'impatto e delle conseguenze negative dell'inquinamento gassoso sull'ambiente. Il legislatore europeo ha voluto introdurre, fin dal 2003, norme ancora più stringenti per limitare le emissioni di CO₂, gas principalmente responsabile dell'effetto serra, attraverso il meccanismo basato su misure di mercato noto come ETS - Emission Trading Scheme, il quale implica una commercializzazione delle quote di CO₂, al di sopra di una soglia di gratuità, con effetti di riduzione delle emissioni sul lungo periodo.

In tale contesto l'ENAC ha partecipato alla fase di recepimento della normativa europea che ha esteso, a partire dal 2012, il sistema ETS al settore del trasporto aereo. Inoltre da alcuni anni l'Ente è entrato a far parte del Comitato nazionale per l'implementazione della Direttiva ETS, l'organismo interministeriale presieduto dal MATTM che svolge il ruolo di Autorità nazionale competente e per la gestione delle azioni richieste dal Protocollo di Kyoto.

Nell'ambito delle iniziative promosse dall'ICAO, l'Action Plan italiano per la riduzione delle emissioni di CO₂ rappresenta il contributo del Paese agli obiettivi condivisi in sede internazionale, raccogliendo le esperienze dei principali stakeholder nazionali: operatori aerei, gestori aeroportuali, ENAV, industria aeronautica ed enti di ricerca aeronautica. Il documento, dal 2012 pubblicato e aggiornato dall'ENAC sulla base delle linee guida dell'ICAO, rappresenta lo scenario completo delle iniziative assunte a livello nazionale ed europeo per il contenimento delle emissioni gassose, a livello tecnologico, operativo, della navigazione aerea, infrastrutturale e della ricerca scientifica, con la quantificazione dei benefici ottenuti e degli effetti positivi stimabili nel breve e medio periodo. L'attenzione agli aspetti ambientali ha anche determinato un nuovo approccio regolatorio in materia di interventi infrastrutturali, volto alla pianificazione e allo sviluppo ecosostenibile degli aeroporti. Fondamentale è la predisposizione, da parte delle società di gestione aeroportuale e degli operatori dell'handling dei Piani per la tutela ambientale e anche l'introduzione, tra i parametri di regolazione tariffaria stabiliti nei Contratti di Programma stipulati dall'Ente con i gestori, di specifici obiettivi e relativi indicatori ambientali. Altri importanti risultati sono stati raggiunti, negli ultimi anni, con l'attuazione del Programma Operativo Inter-



regionale Energie Rinnovabili e Risparmio Energetico (POI); l'iniziativa, condotta in collaborazione con il MATTM, ha permesso di definire un quadro conoscitivo delle prestazioni energetiche di un campione significativo di aeroporti, consolidando così conoscenze e metodologie da applicare nei restanti scali della rete nazionale.

L'aviazione è il mezzo di trasporto più veloce per persone e cose sulle lunghe distanze e il suo notevole sviluppo negli ultimi anni è sicuramente uno degli aspetti che caratterizzano la società contemporanea, con effetti che hanno però un impatto sull'intero pianeta. La strategia vincente può dunque essere solo quella della convergenza, da parte di tutti gli Stati, delle azioni intraprese a difesa dell'ambiente. Molto è stato fatto in tal senso, ma molto impegno è tuttavia ancora necessario. L'ENAC continua pertanto a prestare ogni cooperazione utile ai progetti che vedono coinvolta la comunità internazionale, come ad esempio la prossima implementazione dello schema CORSIA (Carbon Offsetting Reduction Scheme for International Aviation), il meccanismo globale applicabile ai voli internazionali basato sulla compensazione delle quote di CO₂ emesse, sull'ottimizzazione dei servizi di navigazione aerea di terra e in rotta, sullo sviluppo del quadro normativo relativo agli Alternative Fuels, quale strumento anch'esso utile per perseguire il contenimento/riduzione delle emissioni di gas serra, insieme al continuo miglioramento dell'efficienza dei motori aeronautici attraverso le procedure di certificazione. Ciò nella consapevolezza che l'esperienza e la professionalità maturata dall'Ente nell'arco di questi venti anni di attività contribuirà allo sviluppo di un'aviazione civile sostenibile.

PASSEGGERI

Nell'ambito del sistema liberalizzato del trasporto aereo si è avvertita la necessità di assicurare al passeggero una maggiore tutela che garantisca un set minimo di diritti essenziali in caso di disservizio.

L'ENAC, sensibile sin dai primi anni della sua istituzione alle esigenze dei passeggeri e, a conferma del proprio impegno nell'informare in modo puntuale e trasparente quei cittadini che sempre più numerosi scelgono l'aereo per gli spostamenti, a maggio del 2001, ponendosi tra le prime autorità europee, pubblica la 1° edizione della "Carta dei Diritti dei Passeggeri", successivamente realizzata anche in versione Braille.

Nel 2004 il Parlamento europeo e il Consiglio adottano il Regolamento (CE) 261 che istituisce regole comuni in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato, a seguito del fallito tentativo di assicurare la tutela del passeggero tramite "impegni volontari" da parte dei gestori aeroportuali e dei vettori aerei avviato sotto l'egida della Commissione europea e dell'ECAC.

In tale contesto, l'ENAC viene designato dallo Stato italiano quale Organismo responsabile della corretta applicazione negli aeroporti nazionali della normativa comunitaria in tema di tutela dei diritti dei passeggeri con potere sanzionatorio per le possibili violazioni delle citate disposizioni. L'attività di tutela dei passeggeri, nel pieno rispetto della Mission istituzionale, ha rappresentato per l'Ente un impegno costante, esercitato attraverso una serie di iniziative di regolazione e di divulgazione, nonché attività ispettive e sanzionatorie nei confronti dei soggetti vigilati, a cui si aggiunge una presenza propositiva costante e un confronto costruttivo nei consessi internazionali, europei e nazionali dell'aviazione civile.

A distanza di venti anni dall'istituzione dell'Ente si può affermare che il "sistema Italia", relativamente alla tutela dei diritti dei passeggeri in caso di disservizi - come attestato anche dalle risultanze delle verifiche effettuate dai competenti organismi europei di controllo - è considerato in Europa uno dei maggiormente evoluti e rappresenta una best practice anche per la specificità dell'organizzazione ENAC, che costituisce un unicum rispetto alle altre Autorità, in considerazione dei presidi ispettivi negli aeroporti che garantiscono la tutela sistematica dei diritti dei passeggeri per assicurare la qualità dei servizi offerti da vettori e gestori.



La tutela offerta al passeggero appare oggi di elevata qualità in considerazione della sensibilità che le istituzioni hanno dedicato al tema dei servizi, alla fruibilità, all'accesso e al rispetto dei diritti ed è da considerarsi un elemento di particolare pregio del sistema dell'aviazione civile europea e quindi anche nazionale.

In aggiunta alla consolidata attività di monitoraggio della funzione ispettiva presente sul territorio, l'Ente ha implementato da tempo una funzione di audit centralizzato, il che rafforza indubbiamente il ruolo di vigilanza e controllo che l'ENAC è tenuto a svolgere in piena applicazione del suo mandato istituzionale e rappresenta indubbiamente un punto di forza che consolida il confronto e la cooperazione tra le Direzioni dell'Ente responsabili per le attività infrastrutturali e consente di esercitare un'azione sinergica e coordinata nei confronti del soggetto gestore aeroportuale.

In tema di tutela del passeggero una menzione a parte va fatta riguardo alle iniziative dell'Ente per i passeggeri a ridotta mobilità (PRM), attenuate a seguito dell'emanazione del Reg. UE 1107 del 2006 in vigore dal luglio 2008, volto ad assicurare che le persone con disabilità e a mobilità ridotta possano viaggiare con il mezzo aereo a condizioni simili a quelle degli altri cittadini e per il quale l'Ente è stato designato Organismo responsabile dell'applicazione in ambito nazionale. Pregio unico nel panorama europeo è per l'ENAC l'aver definito in una circolare applicativa del regolamento stesso anche contenuti e tempistiche dell'attività di formazione che coinvolge in modo preponderante le società di gestione aeroportuale accanto al vettore aereo. In questo ambito l'Ente è dunque incaricato dell'attuazione della normativa, della gestione del sistema di vigilanza sulla qualità del servizio sia a livello aeroportuale e sia del vettore, nonché dell'applicazione delle sanzioni.

La qualità dei servizi diventa principio imprescindibile quando il processo coinvolto è quello dell'assistenza speciale erogata ai PRM e in tale ambito l'Ente, non solo ha definito gli standard minimi dei servizi rispettivamente del gestore aeroportuale e del vettore aereo, ha inoltre avviato una serie di attività costantemente aggiornate e funzionali a garantire la realizzazione e il rispetto delle strategie dell'Ente.

Particolare menzione tra le iniziative poste in essere dall'ENAC in questi anni a favore dei passeggeri PRM non può non essere dedicata al progetto "Autismo, in viaggio attraverso l'aeroporto": ideato nel 2015 in collaborazione con Assaeroporti con l'obiettivo di fornire raccomandazioni e suggerimenti per aiutare le persone autistiche e i loro accompagnatori ad affrontare serenamente il percorso e l'esperienza di viaggio e permettendo loro, al contempo, attraverso un iter individuato, di poter visitare anticipatamente la realtà aeroportuale di interesse. Ad oggi il progetto vede il coinvolgimento e l'adesione dei maggiori scali nazionali.

Si ricorda, inoltre, un'altra iniziativa di significativo rilievo nazionale e internazionale in tema di assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari: l'ENAC nel rispondere alle raccomandazioni ICAO (documenti 9973 e 9998) e a quanto previsto dall'art. 21 del Regolamento UE 996 del 2010, ha elaborato nel 2014, in collaborazione con la Fondazione 8 Ottobre 2001, un'apposita Circolare, successivamente presentata nel corso della Conferenza sulla Safety (High Level Safety Conference) presso l'ICAO.

L'Italia così, insieme alla Spagna, è risultato il primo Paese in Europa a garantire, in primo luogo, il coordinamento tra gli attori interessati alla predisposizione delle misure di assistenza previste alle vittime e ai loro familiari in caso di incidente aereo prevedendo che tutte le compagnie aeree registrate sul loro territorio dispongano di un piano di assistenza adeguato alle circostanze.

SPAZIO AEREO

Il settore dello spazio aereo e della fornitura dei servizi di navigazione ha subito nel corso degli ultimi venti anni un profondo mutamento che ha inciso in modo sostanziale sia sulla qualità della fornitura dei servizi che sulla formazione dei costi dei servizi stessi. I mutamenti hanno anche inciso significativamente sull'assetto statutario con la separazione tra essi e le funzioni di regolazione



e controllo e la determinante allocazione in ENAC, con la legge 265/2004, di fondamentali competenze in tema di gestione e uso dello spazio aereo e di certificazione e controllo dei fornitori di servizi di navigazione aerea, attribuendo a esso la qualità di unico ente regolatore e garante dell'applicazione delle normative comunitarie.

È interessante notare come in questo campo l'assetto determinato negli anni '80 dalla smilitarizzazione del controllo dello spazio aereo con l'istituzione dell'Azienda autonoma di assistenza al volo e per il traffico aereo generale, successivamente evoluta nell'attuale ENAV, abbia portato a una settorializzazione dello spazio aereo con le due componenti, civile e militare, chiamate ad autoregolare i propri servizi in uno spazio aereo compartimentato in base alle porzioni di spazio e relativi servizi ad esse attribuite.

I limiti dell'assetto precedente, già percepiti dalle evidenze emerse nel corso dell'indagine sull'incidente di Linate del 2001, fu poi definitivamente superato dall'adozione del c.d. pacchetto Cielo Unico Europeo adottato dalla Comunità europea, che introduce l'obbligo di separazione tra le funzioni di regolazione e quelle di erogazione dei servizi, chiedendo altresì agli Stati membri l'identificazione di un'Autorità nazionale terza (National Supervisory Authority) che provvedesse alla certificazione dei fornitori dei servizi di navigazione aerea e al loro controllo. I regolamenti comunitari hanno inoltre previsto che la predetta Autorità assumesse anche le competenze in tema di regolazione dell'uso e della gestione dello spazio aereo al fine di garantire regole certe e trasparenti per tutti gli utenti dello spazio aereo e un livello di regole comuni per i vari fornitori di servizi, nazionali o comunitari, che hanno libertà di stabilimento in ogni Paese della comunità in regime di concorrenza.

Il passaggio dal sistema di sostanziale autoregolazione preesistente al nuovo impianto normativo ha richiesto notevoli sforzi a tutti i soggetti coinvolti chiedendo ad essi, in particolare ai fornitori civili, di modificare profondamente procedure organizzative e modalità lavorative per poter essere conformi ai nuovi e stringenti regolamenti comunitari, passando dalla volontarietà dei comportamenti alla necessità di fornire in ogni momento evidenze oggettive e trasparenti del proprio operato. Gli stessi Enti militari sono stati interessati dai regolamenti comunitari in quanto, pur non essendo direttamente assoggettati ad essi, hanno nondimeno il dovere di attestare, secondo criteri condivisi con l'ENAC, una sostanziale equivalenza dei propri servizi di navigazione aerea resi all'aviazione civile.

Dal 2009, il secondo pacchetto di regolamenti dell'iniziativa Cielo Unico Europeo, noto come Single Sky II, ha assegnato all'agenzia europea EASA la competenza sulla regolazione dello spazio aereo (ora ATM/ANS in ossequio alla terminologia unionale), lasciando alle autorità nazionali il ruolo di regolatore secondo il principio di sussidiarietà, ma esaltando il ruolo di cooperazione nei processi decisionali dell'Unione.

In questo secondo periodo, un misto di espansione e consolidamento, l'ENAC ha anche affrontato la costituzione del Blocco Funzionale di Spazio Aereo BLUE MED FAB con Malta, Cipro e Grecia, e la costituzione dei sistemi di prestazione e di tariffazione derivanti dai regolamenti Cielo Unico II. Nell'ultimo decennio il sistema di tariffazione dei costi dei servizi di navigazione aerea ha infatti subito un profondo e significativo cambiamento transitando dalla sfera nazionale a quella comunitaria, almeno per gli aeroporti con traffico superiore a 50.000 movimenti/anno. La tariffazione è infatti legata oggi al rispetto di precisi parametri di prestazione, con obbligo di miglioramento negli anni che rientrano nel periodo di riferimento, e per quanto sia particolarmente sfidante per i fornitori di servizi, contribuisce al contenimento dei costi del trasporto aereo. Ad oggi il panorama appare in buona parte soddisfacente con un'applicazione della normativa europea accertata quale adeguata dalla Commissione europea e dall'EASA, che nel frattempo ha dato attuazione al mandato dall'Unione europea di regolamentare anche il settore dell'Air Traffic Management. Gli ultimi audit condotti hanno infatti dato un positivo riscontro agli sforzi posti in essere dall'ENAC, inclusa la qualità della certificazione di cui godono oggi i fornitori di servizi di navigazione aerea, in primis l'ENAV.



Se si volge lo sguardo a un'essenziale componente del sistema nazionale quale l'ENAV si riscontra una forte evoluzione che, nei venti anni trascorsi, ha portato il fornitore nazionale dall'indeterminatezza del precedente ruolo in cui forniva servizi secondo proprie regole, gestiva impianti aeroportuali quali gli aiuti visivi luminosi (di pertinenza del gestore aeroportuale) e si sovrapponeva con i compiti dell'allora autorità dell'aviazione civile, alla chiarezza delle attività da svolgere, agli standard di sicurezza da applicare e alla certezza dei ruoli e delle relazioni con l'attuale autorità dell'aviazione civile, l'ENAC.

Tutto ciò ha consentito all'ENAV di poter evolvere verso assetti giuridici e forme societarie più consone alla sua natura e sviluppare la vocazione industriale e quindi la capacità di gestire i propri asset secondo logiche di mercato, anche al fine di un posizionamento internazionale che porta beneficio al Paese.

Anche l'ENAC ha faticosamente affrontato un lungo periodo di intensa attività per far fronte ai nuovi compiti e sviluppare al proprio interno una competenza sostanziale e una capacità di regolazione, inesistente al momento dell'ampliamento delle proprie attribuzioni, basata su una decisa riconversione delle professionalità presenti e sull'utilizzo di personale militare, assegnato dall'Aeronautica Militare (AM) in accordo alle previsioni della legge 265/2004.

L'ampiezza e l'articolazione della disciplina e le specifiche professionalità richieste rendono il percorso particolarmente complesso e ancora oggi, complici le misure di finanza pubblica che rendono difficoltosa l'acquisizione di personale, quello militare fornito dall'AM rappresenta ancora oggi oltre il 50% del fabbisogno. L'Ente è riuscito finora a presidiare importanti consessi internazionali presso la Commissione europea ed Eurocontrol.

In termini generali si può affermare che gli ultimi venti anni sono stati una vera rivoluzione per lo spazio aereo e per la fornitura dei servizi di navigazione aerea, peraltro interessata oggi da un salto tecnologico rilevantissimo quale il passaggio al sistema di navigazione satellitare e conseguente superamento dei precedenti sistemi e impianti di radioassistenza basati a terra.

SFIDE FUTURE

I venti anni appena trascorsi sono stati per l'aviazione civile nel suo complesso anni di profonda trasformazione che ha portato a un generale miglioramento: nessun settore è rimasto uguale a se stesso. L'ENAC dalla sua istituzione è stato parte di questo cambiamento sia nel doversi adeguare a mutamenti generati da fenomeni esterni, quali la devoluzione di competenze dagli Stati membri all'Unione europea, sia nell'assumere un ruolo attivo orientando e sostenendo il cambiamento generato dall'allora nascente mercato intracomunitario. Nel primo caso abbiamo assistito a continui adattamenti in quanto dalla devoluzione a livello comunitario di competenze di regolamentazione nazionali, dalla navigabilità alle operazioni di volo, dalle licenze del personale di volo agli aeroporti e allo spazio aereo con la creazione del Single European Sky, sono derivati nuovi equilibri e funzioni diverse, in continua evoluzione, incluse nuove attribuzioni come nel caso delle competenze assegnate nel campo della security, dei diritti dei passeggeri e dello spazio aereo.

Per far fronte ai cambiamenti che continuamente hanno interessato l'Ente nel corso degli anni, dopo il primo modello organizzativo che ha assolto il compito di unificare gli Enti di provenienza, l'ENAC è passato attraverso profonde riorganizzazioni che hanno consentito di rendere più efficiente la gestione operativa e i processi decisionali, al fine di assolvere nel modo migliore le proprie funzioni e restare per l'industria del trasporto un referente sempre pronto ed efficace nella propria azione.

Un'ulteriore sfida è stata sostenuta nel far fronte alle carenze di personale, inizialmente per assenza di specifiche professionalità quali gli ispettori di volo, successivamente per mancato ricambio da turn over determinato dal blocco delle assunzioni. Su questo tema le sfide intraprese hanno riguardato la capacità di migliorare e semplificare i processi lavorativi, anche a vantaggio di un'utenza sempre più impegnata in nuovi scenari portati dal fenomeno competitivo. Da oltre dieci anni, a seguito di puntuali analisi, sono stati reingegnerizzati a più riprese i processi lavorativi per un re-





cupero di risorse, consentendo di far fronte al continuo depauperamento dell'organico. Attraverso l'efficientamento dell'organizzazione e la semplificazione dei processi lavorativi l'ENAC ha governato un cambiamento che ha visto una riduzione delle strutture dirigenziali dalle 75 iniziali alle 41 attuali. Risulta però doveroso sottolineare come negli anni il personale, a seguito del blocco del turn over, abbia subito significative riduzioni: professionisti (ingegneri, avvocati, psicologi, revisori dei conti, periti e geometri) da 271 a 171, tecnici-economici-amministrativi da 921 a 556 e ispettori di volo/traffico aereo da 50 a 26, passando così da un organico iniziale di 1.317 unità (compreso il personale dirigenziale) a un organico di 794 unità al 31 dicembre 2017. In tale contesto occorre evidenziare che gli organici non risultano determinati su basi scientifiche di analisi dei fabbisogni, ma sono frutto dei tagli lineari imposti dalle leggi di contenimento della spesa pubblica. Leggi che hanno imposto dal 2005 in poi vincoli stringenti anche nei confronti dell'ENAC, un Ente pubblico dotato di una propria autonomia economica in grado di sostenere i costi per il personale necessario al proprio funzionamento.

Se sono state queste finora le sfide, resta però da chiedersi se per il futuro è sufficiente quanto ad oggi esperito e se l'industria del trasporto aereo (costruttori, gestori aeroportuali, vettori, etc.) può ancora fare affidamento sulla capacità dell'Ente a fornire le risposte che essa si attende.

I meccanismi produttivi dei soggetti economici che oggi operano nel settore dell'aviazione civile sono fortemente dipendenti dalle decisioni che le Autorità nazionali assumono nei loro confronti, quali approvazioni, autorizzazioni, certificazioni, etc. Dall'efficienza e dall'efficacia con le quali tali atti dell'Autorità vengono assunti dipende fortemente la riuscita di un'impresa aeronautica e soprattutto il mantenimento dei livelli competitivi che la stessa esprime nei confronti dei competitor. L'Ente, in ragione della contrazione di personale, pur avendo efficientato tutti i processi lavorativi e decisionali, comincia a mostrare difficoltà nel fornire risposte celeri e quindi produttive agli operatori del settore. Evidenze che iniziano ad essere segnalate nel corso delle visite ispettive da parte degli Organismi internazionali, in particolare di quelli europei. Oggi, peraltro, il forte aumento del traffico che si prevede porterà al raddoppio tra il 2030-2040, comporta un incremento delle attività di certificazione e controllo da parte dell'ENAC che, inoltre, in base ai regolamenti europei, è chiamato a fornire anche servizi di controllo e sorveglianza sugli operatori stranieri che operano in maniera stabile e costante nel territorio nazionale, attuando le previsioni della "cooperative oversight" richiesta nelle citate norme e in coordinamento con le omologhe Autorità dei Paesi di provenienza.

Nella valutazione delle esigenze dell'Ente non si può fare a meno di osservare che la creazione del mercato intracomunitario e la fortissima omogeneizzazione intervenuta con l'insieme dei regolamenti europei stanno portando nei fatti ad una competizione anche tra le Autorità nazionali dell'aviazione civile. È sempre più frequente il trasferimento in Paesi vicini di soggetti industriali che spostano le proprie basi stabilendosi ove ricevono o si aspettano di ricevere trattamenti migliori, sotto il profilo della celerità delle risposte o quello dei controlli.

Celerità ed efficienza nelle approvazioni e proporzionalità ed efficacia nei controlli, sono oggi elementi irrinunciabili per l'industria e la carenza di essi determina uno svantaggio competitivo per il sistema Paese e una conseguente perdita di mercato sia per le imprese che per l'ENAC.

Oggi i requisiti europei che devono essere soddisfatti da parte delle Autorità nazionali sono divenuti particolarmente onerosi e stringenti e sono oggetto di continue verifiche da parte dell'EASA e della Commissione, la loro inottemperanza comporta l'attivazione di procedure di infrazione ai regolamenti comunitari e con il prossimo futuro anche la possibile sostituzione dell'Autorità nazionale da parte dell'EASA o di altre Autorità europee.

Essere parte attiva del sistema comporta quindi il raggiungimento e il mantenimento di elevati standard qualitativi e rappresenta la prima sfida per il futuro dell'Ente e del sistema aviazione civile nel suo complesso.

Ove si dovesse poi valutare l'impatto di alcuni fenomeni emergenti si evidenzerebbero ulteriori

sfide per il presente e il prossimo futuro legate a tecnologie che avranno un sicuro impatto sul sistema, quali i droni, il trasporto commerciale suborbitale e la cybersecurity: ambiti a forte contenuto evolutivo dai quali il sistema industriale del Paese potrebbe trarre interessanti vantaggi. Nel caso dei droni è ormai conclamato il forte interesse a sviluppare tecnologie e sistemi di controllo che consentano il pieno dispiegamento delle potenzialità di questi nuovi mezzi per l'effettuazione di attività industriali e commerciali ad elevato valore aggiunto. Lo sviluppo di tali sistemi è essenziale per la fornitura di servizi di monitoraggio industriale, di controllo delle grandi infrastrutture, di assistenza alle persone in pericolo, di intervento in caso di emergenze e catastrofi, con importante impatto sulla salvaguardia della vita umana. Non vanno peraltro sottovalutate le prime iniziative che vedono anche il trasporto umano sia in scenari urbani che extraurbani, con forte implicazione dei temi relativi alla sicurezza.

Lo sviluppo del trasporto commerciale suborbitale appare invece fondamentale per poter attuare le politiche adottate dal Governo in tema di space economy consentendo al Paese, in questo particolare ambito, un autonomo ed economico accesso allo spazio. Gli ambiti di applicazione, quali la ricerca in assenza di gravità o il posizionamento in orbita di satelliti, sono diversi e tutti con significativo valore aggiunto. Un efficace sviluppo di queste attività in Italia potrebbe inoltre consentire al Paese un importante posizionamento internazionale potendo attrarre anche attività da Paesi terzi. È anche in questa prospettiva che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha riconosciuto nell'ENAC il soggetto istituzionale per elaborare un quadro regolatorio di settore che possa consentire entro il prossimo 2020 l'effettuazione di operazioni commerciali suborbitali. Anche il tema della cybersecurity presenta oggi forti risvolti per l'intero settore del trasporto aereo con l'esigenza di procedere a revisioni globali dei sistemi, delle procedure e della cultura della prevenzione e della capacità di rispondere di tutti i soggetti che costituiscono l'intera filiera, affinché la stessa possa offrire quei livelli di resilienza necessari a garantire la regolarità del trasporto, oltre che le condizioni di sicurezza delle attività di volo.

La capacità di affrontare e presidiare le tecnologie di settore emergenti richiede, per l'Ente, l'acquisizione di nuove risorse specialistiche non pienamente disponibili nell'attuale organico.

In ogni caso l'ENAC si è posta al servizio delle esigenze del Paese elaborando strategie e sviluppando le attività propedeutiche allo sviluppo di queste tecnologie, anche a sostegno dell'industria nazionale, affinché il sistema aviazione civile sia competitivo.

Si potrebbe sostenere che per i primi venti anni le sfide finora affrontate sono state gestite con buon successo, operando su tutte le variabili e con tutti gli strumenti a disposizione, ma per poter fornire le necessarie risposte ai cambiamenti che il sistema aviazione civile affronterà nei prossimi anni ne occorrono di nuovi, una diversa lettura dei fabbisogni organizzativi e rinnovati ambiti di flessibilità e autonomia.

Se inizialmente l'ENAC poteva contare su strumenti giuridici previsti nella legge istitutiva quali l'autonomia organizzativa per definire il proprio organico secondo necessità o l'autonomia contrattuale per poter inserire nuovi profili lavorativi e specialità professionali, oggi tali potenzialità sono state vanificate dai ripetuti interventi di finanza pubblica, al pari della possibilità di assumere il personale necessario in ragione di nuove esigenze.

Dalle nuove sfide che ci attendono emergono precise richieste sulla quantità e qualità delle risorse necessarie per esercitare concretamente le attuali funzioni e comunque per poter sostenere gli ormai imminenti sviluppi dei settori emergenti. Per poter proseguire occorre quindi investire in nuove risorse umane ad elevato profilo specialistico, nei vari domini su cui l'Ente esercita le proprie funzioni, considerando inoltre che costruire una capacità e un'autorevolezza richiede un arco temporale di alcuni anni, difficilmente comprimibile.

Per poter affrontare e possibilmente vincere le sfide del presente e del futuro ed essere protagonista del cambiamento occorre riaffermare quella lungimiranza politica che, come nella fase istitutiva, possa ristabilire, superando la fase delle misure straordinarie, la capacità dell'Ente di gestire in autonomia le proprie esigenze.





**IL TRASPORTO
AEREO IN
ITALIA NEL
2017**

Traffico commerciale complessivo nazionale e internazionale 2017

Servizi di linea e charter (arrivi + partenze)

AEROPORTO	Movimenti		Passeggeri		Transiti		Cargo	
	Numero	Var.% 2017/2016	Numero	Var.% 2017/2016	Numero	Var.% 2017/2016	Tonn.	Var.% 2017/2016
1 ALGERO	9.274	-5,5	1.318.210	-1,8	2.284	-13,6	8	-20,1
2 ANCONA	6.857	-8,5	477.472	0,1	2.493	128,9	6.423	5,7
3 BARI	34.990	5,7	4.669.277	8,4	12.366	65,5	1.573	-28,6
4 BERGAMO	84.554	7,9	12.230.942	10,6	3.356	26,0	125.888	7,0
5 BOLOGNA	67.088	2,5	8.181.654	6,8	8.218	-28,8	41.986	12,1
6 BOLZANO	136	4,6	5.912	-4,5	-	0,0	-	0,0
7 BRESCIA	2.907	5,9	8.057	-37,0	-	0,0	19.434	129,6
8 BRINDISI	15.831	-2,9	2.314.619	-0,2	3.053	-13,2	54	305,0
9 CAGLIARI	31.351	6,4	4.149.585	11,8	2.447	-13,2	2.839	-5,4
10 CATANIA	66.156	11,7	9.027.604	15,3	6.684	-15,5	6.686	5,0
11 COMISO	2.796	-7,2	436.633	-4,9	291	19,3	-	-100,0
12 CUNEO	776	-17,5	116.343	-10,6	2.012	-28,1	-	0,0
13 ELBA	854	-10,4	9.227	0,4	-	0,0	-	0,0
14 FIRENZE	29.068	0,9	2.646.050	5,7	163	365,7	62	-12,3
15 FOGGIA	2	0,0	70	100,0	-	0,0	-	-100,0
16 GENOVA	12.861	0,1	1.241.502	-1,6	1.686	32,0	158	-23,7
17 GROSSETO	86	975,0	7.774	3.009,6	-	0,0	-	0,0
18 LAMEZIA TERME	17.302	-1,8	2.539.233	1,0	7.094	-7,2	987	-16,5
19 LAMPEDUSA	3.924	7,1	253.710	13,1	-	0,0	15	7,5
20 MILANO LINATE	96.467	-1,4	9.503.065	-1,4	984	-56,7	13.814	-10,1
21 MILANO MALPENSA	174.754	7,4	22.037.241	14,1	122.849	22,7	589.719	7,5
22 NAPOLI	66.856	21,2	8.552.223	26,6	13.968	51,4	8.643	3,2
23 OLBIA	22.922	6,8	2.785.263	10,6	3.001	-33,8	189	9,1
24 PALERMO	44.021	4,8	5.753.046	8,3	16.336	49,0	324	-20,4
25 PANTELLERIA	3.339	1,5	151.917	8,6	-	0,0	25	-5,7
26 PARMA	1.108	-14,8	157.463	-16,4	659	229,5	-	0,0
27 PERUGIA	1.772	-18,6	246.543	12,9	14	100,0	-	0,0
28 PESCARA	5.431	5,2	658.412	18,7	518	100,0	16	0,2
29 PISA	37.536	2,6	5.222.427	4,9	2.283	-36,2	10.208	3,0
30 REGGIO CALABRIA	3.317	-21,6	380.062	-20,7	-	-100,0	33	-10,2
31 RIMINI	1.977	-5,8	300.774	27,0	719	-56,5	4	-9,3
32 ROMA CIAMPINO	35.412	5,7	5.855.450	9,1	-	0,0	17.041	7,9
33 ROMA FIUMICINO	294.790	-5,2	40.841.141	-1,8	127.615	-24,7	185.590	15,4
34 SALERNO	140	-1,4	3.028	3,6	-	0,0	-	0,0
35 TARANTO	346	83,1	-	-100,0	-	0,0	6.235	16,4
36 TORINO	39.725	4,7	4.165.930	5,8	2.935	-39,0	417	-72,7
37 TRAPANI	9.002	-12,2	1.291.186	-13,4	317	-66,1	35	51,2
38 TREVISO	17.868	12,9	2.982.741	14,5	563	0,9	0	-48,3
39 TRIESTE	8.663	2,9	777.575	7,3	190	-60,3	106	70,9
40 VENEZIA	85.324	1,1	10.282.611	7,7	7.828	14,2	52.038	6,1
41 VERONA	26.981	5,1	3.046.269	10,8	15.121	-42,1	375	-0,9
TOTALE	1.364.564	2,4	174.628.241	6,2	368.047	-6,5	1.090.923	9,2

Traffico commerciale complessivo nazionale 2017

Servizi di linea e charter (arrivi + partenze)

AEROPORTO	Movimenti		Passeggeri		Cargo	
	Numero	Var.% 2017/2016	Numero	Var.% 2017/2016	Tonn.	Var.% 2017/2016
1 ALGHERO	7.244	-3,8	993.318	-0,5	8	-20,1
2 ANCONA	3.362	-8,4	163.420	-2,7	6.068	7,6
3 BARI	21.168	2,2	2.833.316	2,1	1.416	-7,3
4 BERGAMO	21.292	2,6	3.242.551	4,6	15.565	10,5
5 BOLOGNA	14.566	3,4	1.935.193	1,2	4.089	6,6
6 BOLZANO	97	29,3	5.331	18,1	-	0,0
7 BRESCIA	2.468	-0,7	74	-97,5	9.005	10,0
8 BRINDISI	12.380	-3,4	1.805.930	-1,3	7	-44,4
9 CAGLIARI	24.794	3,7	3.266.674	6,6	2.802	-2,4
10 CATANIA	45.648	10,5	6.134.148	13,9	5.781	5,0
11 COMISO	1.650	-13,8	262.457	-10,8	-	0,0
12 CUNEO	437	-28,0	77.306	-17,8	-	0,0
13 ELBA	526	-19,0	4.006	-11,0	-	0,0
14 FIRENZE	4.402	13,2	384.556	0,2	13	-40,8
15 FOGGIA	2	100,0	70	100,0	-	0,0
16 GENOVA	7.039	5,8	713.353	3,8	68	-44,1
17 GROSSETO	-	0,0	-	0,0	-	0,0
18 LAMEZIA TERME	13.133	-7,7	1.928.665	-5,2	982	-16,5
19 LAMPEDUSA	3.860	7,5	252.571	13,7	15	7,5
20 MILANO LINATE	50.394	2,5	4.927.688	0,6	1.264	13,0
21 MILANO MALPENSA	22.024	4,5	3.164.224	17,5	1.167	-26,5
22 NAPOLI	28.113	20,9	2.976.752	26,5	8.116	5,1
23 OLBIA	12.681	2,6	1.439.692	6,9	176	4,5
24 PALERMO	34.200	2,7	4.399.691	6,3	318	-21,8
25 PANTELLERIA	3.339	1,5	151.917	8,6	25	-5,7
26 PARMA	808	-4,2	124.127	-4,2	-	0,0
27 PERUGIA	583	-32,4	73.124	73,6	-	0,0
28 PESCARA	3.081	9,5	303.124	19,1	0	-9,2
29 PISA	11.083	-0,4	1.429.703	3,1	2.599	30,8
30 REGGIO CALABRIA	3.317	-21,6	380.062	-20,7	33	-10,2
31 RIMINI	38	-62,7	565	-58,3	-	0,0
32 ROMA CIAMPINO	1.320	-14,2	218.880	-10,0	75	24,1
33 ROMA FIUMICINO	98.780	-7,1	11.469.811	-8,0	3.585	-26,3
34 SALERNO	22	-62,1	343	-74,2	-	0,0
35 TARANTO	115	100,0	-	0,0	27	100,0
36 TORINO	17.755	10,3	2.123.193	6,2	89	-49,4
37 TRAPANI	6.755	-17,2	923.176	-19,8	20	-14,8
38 TREVISO	5.538	22,3	955.480	22,6	0	-80,3
39 TRIESTE	5.600	9,4	514.552	15,0	25	-55,3
40 VENEZIA	12.516	1,6	1.349.932	3,5	2.068	-3,8
41 VERONA	10.120	3,5	1.012.497	14,2	7	-73,9
TOTALE	512.250	1,1	61.941.472	2,7	65.411	3,2

Traffico commerciale complessivo internazionale 2017

Servizi di linea e charter (arrivi + partenze)

AEROPORTO	Movimenti		Passeggeri		Cargo	
	Numero	Var.% 2017/2016	Numero	Var.% 2017/2016	Tonn.	Var.% 2017/2016
1 ALGHERO	2.030	-11,2	324.892	-5,8	-	0,0
2 ANCONA	3.495	-8,6	314.052	1,6	355	-18,4
3 BARI	13.822	11,6	1.835.961	19,7	157	-76,8
4 BERGAMO	63.262	9,8	8.988.391	12,9	110.323	6,5
5 BOLOGNA	52.522	2,2	6.246.461	8,6	37.897	12,7
6 BOLZANO	39	-29,1	581	-65,4	-	0,0
7 BRESCIA	439	69,5	7.983	-19,0	10.429	3.640,2
8 BRINDISI	3.451	-0,9	508.689	3,9	47	12.274,1
9 CAGLIARI	6.557	18,1	882.911	36,7	37	-71,3
10 CATANIA	20.508	14,5	2.893.456	18,4	905	4,9
11 COMISO	1.146	4,2	174.176	5,8	-	-100,0
12 CUNEO	339	1,5	39.037	8,2	-	0,0
13 ELBA	328	7,9	5.221	11,4	-	0,0
14 FIRENZE	24.666	-1,0	2.261.494	6,7	49	0,4
15 FOGGIA	-	-100,0	-	0,0	-	-100,0
16 GENOVA	5.822	-5,9	528.149	-8,1	90	4,9
17 GROSSETO	86	100,0	7.774	100,0	-	0,0
18 LAMEZIA TERME	4.169	22,9	610.568	27,5	5	-6,1
19 LAMPEDUSA	64	-9,9	1.139	-47,5	-	0,0
20 MILANO LINATE	46.073	-5,3	4.575.377	-3,4	12.551	-11,9
21 MILANO MALPENSA	152.730	7,9	18.873.017	13,6	588.552	7,6
22 NAPOLI	38.743	21,4	5.575.471	26,7	527	-19,9
23 OLBIA	10.241	12,5	1.345.571	14,8	13	165,1
24 PALERMO	9.821	12,7	1.353.355	15,7	6	780,5
25 PANTELLERIA	-	0,0	-	0,0	-	0,0
26 PARMA	300	-34,4	33.336	-43,4	-	0,0
27 PERUGIA	1.189	-9,5	173.419	-1,6	-	0,0
28 PESCARA	2.350	0,0	355.288	18,3	16	0,4
29 PISA	26.453	4,0	3.792.724	5,6	7.609	-4,0
30 REGGIO CALABRIA	-	0,0	-	0,0	-	0,0
31 RIMINI	1.939	-2,9	300.209	27,4	4	-9,3
32 ROMA CIAMPINO	34.092	6,6	5.636.570	10,0	16.966	7,8
33 ROMA FIUMICINO	196.010	-4,2	29.371.330	0,9	182.005	16,7
34 SALERNO	118	40,5	2.685	68,8	-	0,0
35 TARANTO	231	22,2	-	-100,0	6.207	15,9
36 TORINO	21.970	0,5	2.042.737	5,3	328	-75,8
37 TRAPANI	2.247	7,2	368.010	8,3	15	0,0
38 TREVISO	12.330	9,2	2.027.261	11,1	0	-25,4
39 TRIESTE	3.063	-7,2	263.023	-5,0	82	1.076,9
40 VENEZIA	72.808	1,1	8.932.679	8,3	49.970	6,6
41 VERONA	16.861	6,1	2.033.772	9,1	368	5,1
TOTALE	852.314	3,2	112.686.769	8,3	1.025.512	9,6

Traffico Aerotaxi e Aviazione Generale 2017

AEROPORTO	Aerotaxi				Aviazione Generale			
	Movimenti	Passeggeri	Transiti	Cargo (T)	Movimenti	Passeggeri	Transiti	Cargo (T)
1 ALBENGA	-	-	-	-	3.807	2.986	-	-
2 ALESSANDRIA	-	-	-	-	335	62	-	-
3 ALGHERO	174	448	-	-	534	672	62	-
4 ANCONA	2.187	3.494	9	-	2.030	1.549	-	-
5 AOSTA	60	135	-	-	7.739	3.871	-	-
6 BARI	2.054	1.821	44	-	1.322	1.860	8	0
7 BERGAMO	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1.559	1.993	-	-
8 BIELLA	-	-	-	-	6.987	12.948	-	-
9 BOLOGNA	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	4.790	8.284	-	-
10 BOLZANO	-	-	-	-	12.034	9.782	212	-
11 BRESCIA	-	-	-	-	5.271	5.658	30	-
12 BRINDISI	1.230	1.030	54	-	1.133	2.218	6	-
13 CAGLIARI	1.656	4.189	71	21	1.162	1.199	26	-
14 CAPUA	-	-	-	-	5.128	2	-	-
15 CASALE MONFERRATO	-	-	-	-	371	-	-	-
16 CATANIA	1.362	2.795	-	-	652	1.689	-	-
17 COMISO	93	180	-	-	837	405	-	-
18 CUNEO	327	1.296	2	-	3.736	2.012	-	-
19 ELBA	148	158	-	-	3.274	4.772	-	-
20 FANO	-	-	-	-	1.328	111	-	-
21 FIRENZE	3.202	6.792	11	-	3.089	4.895	-	-
22 FOLIGNO	-	-	-	-	414	50	-	-
23 FOGGIA	38	90	-	-	611	369	3	-
24 GENOVA	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	6.075	6.186	-	-
25 GROSSETO	1.160	2.125	-	-	627	863	-	-
26 L'AQUILA	-	-	-	-	2.078	1.064	-	-
27 LAMEZIA TERME	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	4.528	876	-	-
28 LAMPEDUSA	599	1.273	-	-	261	224	-	-
29 MILANO LINATE	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	21.263	44.314	305	-
30 MILANO MALPENSA	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	4.199	9.077	223	-
31 NAPOLI	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	7.227	11.316	-	-
32 NOVI LIGURE	-	-	-	-	2.796	-	-	-
33 OLBIA	-	-	-	-	11.121	23.120	20	-
34 PALERMO	1.343	2.858	26	-	457	843	63	-
35 PANTELLERIA	326	359	-	2	121	n.d.	-	-
36 PARMA	1.019	1.867	8	-	2.935	1.679	-	-
37 PERUGIA	1.382	2.434	-	-	717	1.142	-	-
38 PESCARA	1.350	706	2	3	1.510	1.398	10	-
39 PISA	3.045	5.904	57	-	1.246	2.595	12	0
40 REGGIO CALABRIA	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	2.333	1.397	-	-
41 RIMINI	1.155	2.278	67	-	653	1.032	31	-
42 ROMA CIAMPINO	8.969	18.310	-	-	9.855	12.052	-	1
43 ROMA FIUMICINO	145	331	-	-	2.556	2.794	-	313
44 ROMA URBE	-	-	-	-	26.298	1.267	-	-
45 SALERNO	910	2.017	-	-	1.559	1.309	-	-
46 SIENA	224	367	-	-	907	765	-	-
47 TARANTO	42	59	-	-	790	97	-	-
48 TORINO AERITALIA	-	-	-	-	21.123	4.414	-	-
49 TORINO CASELLE	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	8.130	7.700	-	-
50 TRAPANI	318	666	4	-	216	417	-	-
51 TRENTO	-	-	-	-	20.760	15.605	-	-
52 TREVISO	1.411	2.478	30	-	1.972	1.338	20	-
53 TRIESTE	819	1.178	34	-	5.484	1.518	32	-
54 VENEZIA	725	1.131	-	-	5.920	14.267	21	-
55 VERCELLI	-	-	-	-	3.934	482	-	-
56 VERONA	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	3.411	6.496	12	-
TOTALE	37.473	68.769	419	25	251.205	245.034	1.096	314

Gli aeroporti che non compaiono nell'elenco non hanno trasmesso i dati.
n.d.: dati non disponibili.

Graduatoria degli scali italiani 2017 in base al numero totale di passeggeri trasportati sui servizi aerei commerciali

AEROPORTO	Passeggeri (numero)	Var. % 2017/2016	Incidenza sul totale (%)	Ripartizione (%)	
				Nazionale	Internazionale
1 ROMA FIUMICINO	40.841.141	-1,8	23,4	28,1	71,9
2 MILANO MALPENSA	22.037.241	14,1	12,6	14,4	85,6
3 BERGAMO	12.230.942	10,6	7,0	26,5	73,5
4 VENEZIA	10.282.611	7,7	5,9	13,1	86,9
5 MILANO LINATE	9.503.065	-1,4	5,4	51,9	48,1
6 CATANIA	9.027.604	15,3	5,2	67,9	32,1
7 NAPOLI	8.552.223	26,6	4,9	34,8	65,2
8 BOLOGNA	8.181.654	6,8	4,7	23,7	76,3
9 ROMA CIAMPINO	5.855.450	9,1	3,4	3,7	96,3
10 PALERMO	5.753.046	8,3	3,3	76,5	23,5
11 PISA	5.222.427	4,9	3,0	27,4	72,6
12 BARI	4.669.277	8,4	2,7	60,7	39,3
13 TORINO	4.165.930	5,8	2,4	51,0	49,0
14 CAGLIARI	4.149.585	11,8	2,4	78,7	21,3
15 VERONA	3.046.269	10,8	1,7	33,2	66,8
16 TREVISO	2.982.741	14,5	1,7	32,0	68,0
17 OLBIA	2.785.263	10,6	1,6	51,7	48,3
18 FIRENZE	2.646.050	5,7	1,5	14,5	85,5
19 LAMEZIA TERME	2.539.233	1,0	1,5	76,0	24,0
20 BRINDISI	2.314.619	-0,2	1,3	78,0	22,0
21 ALGHERO	1.318.210	-1,8	0,8	75,4	24,6
22 TRAPANI	1.291.186	-13,4	0,7	71,5	28,5
23 GENOVA	1.241.502	-1,6	0,7	57,5	42,5
24 TRIESTE	777.575	7,3	0,4	66,2	33,8
25 PESCARA	658.412	18,7	0,4	46,0	54,0
26 ANCONA	477.472	0,1	0,3	34,2	65,8
27 COMISO	436.633	-4,9	0,3	60,1	39,9
28 REGGIO CALABRIA	380.062	-20,7	0,2	100,0	0,0
29 RIMINI	300.774	27,0	0,2	0,2	99,8
30 LAMPEDUSA	253.710	13,1	0,1	99,6	0,4
31 PERUGIA	246.543	12,9	0,1	29,7	70,3
32 PARMA	157.463	-16,4	0,1	78,8	21,2
33 PANTELLERIA	151.917	8,6	0,1	100,0	0,0
34 CUNEO	116.343	-10,6	0,1	66,4	33,6
35 ELBA	9.227	0,4	0,0	43,4	56,6
36 BRESCIA	8.057	-37,0	0,0	0,9	99,1
37 GROSSETO	7.774	3.009,6	0,0	0,0	100,0
38 BOLZANO	5.912	-4,5	0,0	90,2	9,8
39 SALERNO	3.028	3,6	0,0	11,3	88,7
40 FOGGIA	70	100,0	0,0	100,0	0,0
41 TARANTO	-	-100,0	0,0	0,0	0,0
TOTALE	174.628.241	6,2	100,0	35,5	64,5

Traffico complessivo dei primi 50 vettori operanti in Italia

Confronto anni 2017 - 2016

VETTORE	NAZIONALITÀ	PASSEGGERI*		Var. % 2017/2016
		2017	2016	
1 Ryanair	Irlanda	36.272.693	32.615.348	11,2
2 Alitalia	Italia	21.765.476	23.106.354	-5,8
3 Easyjet - Easyjet Switzerland	Gran Bretagna	16.526.021	14.949.980	10,5
4 Vueling Airlines	Spagna	5.873.506	5.901.919	-0,5
5 Deutsche Lufthansa	Germania	4.529.777	4.287.095	5,7
6 Wizz Air	Ungheria	4.307.344	3.517.535	22,5
7 British Airways	Gran Bretagna	3.391.785	3.109.075	9,1
8 Air France	Francia	2.784.450	2.598.309	7,2
9 Meridiana Fly - Air Italy	Italia	2.474.714	2.627.654	-5,8
10 Volotea	Spagna	2.295.845	1.825.076	25,8
11 Emirates	Emirati Arabi Uniti	1.936.043	1.850.198	4,6
12 Klm Royal Dutch Airlines	Olanda	1.917.342	1.802.234	6,4
13 Blue Air	Romania	1.786.026	1.336.070	33,7
14 Turkish Airlines	Turchia	1.552.095	1.554.768	-0,2
15 Eurowings	Germania	1.532.528	353.541	333,5
16 Blue Panorama Airlines	Italia	1.443.652	1.210.902	19,2
17 Air Berlin	Germania	1.353.084	1.873.891	-27,8
18 Iberia	Spagna	1.333.050	1.287.938	3,5
19 Neos	Italia	1.163.808	1.056.137	10,2
20 Swiss Air International	Svizzera	1.079.460	1.068.882	1,0
21 Aeroflot	Russia	1.068.881	889.813	20,1
22 Brussels Airlines	Belgio	1.041.499	854.828	21,8
23 Tap - Air Portugal	Portogallo	970.713	890.762	9,0
24 Air Dolomiti	Italia	912.228	782.566	16,6
25 Qatar Airways	Qatar	850.455	791.612	7,4
26 Delta Air Lines	Usa	835.817	843.970	-1,0
27 Basiq Air - Transavia	Olanda	831.501	891.026	-6,7
28 American Airlines	Usa	830.791	729.671	13,9
29 German Wings	Germania	775.791	1.359.949	-43,0
30 Scandinavian Airlines System (Sas)	Svezia	752.297	717.068	4,9
31 Norwegian Air International	Norvegia	729.810	567.674	28,6
32 Austrian Airlines	Austria	674.074	577.134	16,8
33 Aer Lingus	Irlanda	566.667	528.703	7,2
34 Aegean Aviation	Grecia	557.055	487.056	14,4
35 Mistral Air	Italia	542.916	374.094	45,1
36 Air Europa	Spagna	507.694	494.534	2,7
37 United Airlines	Usa	462.949	473.579	-2,2
38 Ethiad Airways	Emirati Arabi Uniti	441.873	376.147	17,5
39 El Al Israel Airlines	Israele	434.866	417.201	4,2
40 Air Malta	Malta	426.825	363.243	17,5
41 Air China International	Cina	415.923	376.168	10,6
42 Finnair	Finlandia	409.891	389.406	5,3
43 Jet 2 / Channel Express Air Services	Gran Bretagna	409.415	360.282	13,6
44 Royal Air Maroc	Marocco	394.477	352.697	11,8
45 Norwegian Air Shuttle	Norvegia	387.350	384.741	0,7
46 Transavia France	Francia	381.029	435.130	-12,4
47 Ukraine International Airlines	Ucraina	373.769	313.170	19,4
48 Pegasus Hava Tasimaciligi	Turchia	372.413	343.217	8,5
49 Thomson Fly	Gran Bretagna	370.954	401.685	-7,7
50 Monarch Airlines	Gran Bretagna	333.404	377.566	-11,7

* Ai fini di una corretta graduatoria, i passeggeri nazionali sono stati conteggiati solo in partenza.

Graduatoria 2017 dei primi 20 vettori operanti in Italia in base al numero dei passeggeri trasportati per tipo di traffico

Traffico nazionale

VEETTORE	NAZIONALITÀ	PASSEGGERI (partenze)
1 Alitalia	Italia	12.151.108
2 Ryanair	Irlanda	11.104.596
3 Easyjet - Easyjet Switzerland	Gran Bretagna	2.828.289
4 Volotea	Spagna	1.617.120
5 Meridiana Fly - Air Italy	Italia	1.345.741
6 Blue Air	Romania	735.879
7 Vueling Airlines	Spagna	587.904
8 Blue Panorama Airlines	Italia	244.878
9 Mistral Air	Italia	185.072
10 Neos	Italia	68.744
11 Air Horizon	Spagna	24.779
12 Albastar	Spagna	23.943
13 Air Baltic Corporation	Lettonia	12.337
14 Air Dolomiti	Italia	11.511
15 Austrian Airlines	Austria	5.556
16 Silver Air	Repubblica Ceca	3.870
17 Ural Airlines	Russia	3.403
18 Siavia	Slovenia	2.559
19 Adria Airways	Slovenia	2.268
20 Med Avia	Malta	2.007

Traffico internazionale

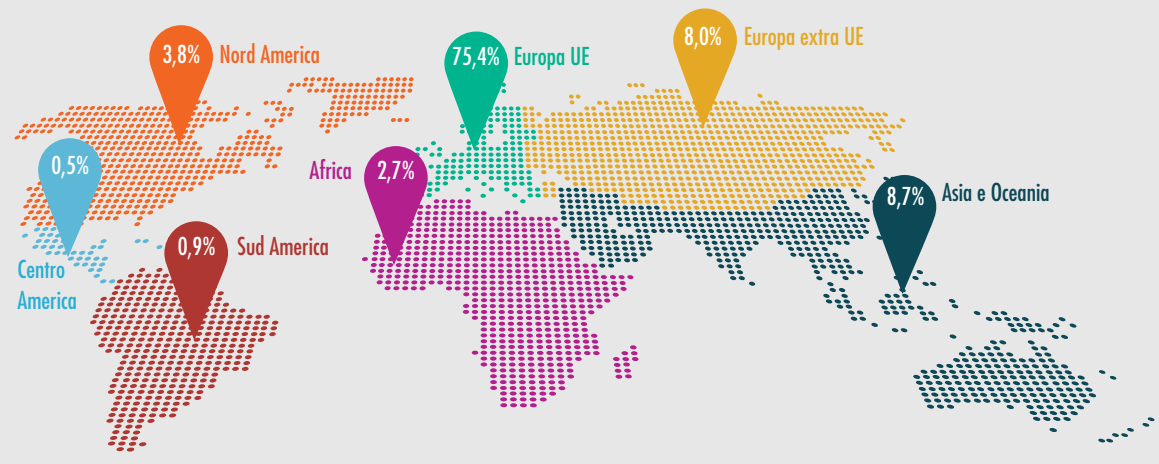
VEETTORE	NAZIONALITÀ	PASSEGGERI (arrivi e partenze)
1 Ryanair	Irlanda	25.168.097
2 Easyjet - Easyjet Switzerland	Gran Bretagna	13.697.732
3 Alitalia	Italia	9.614.368
4 Vueling Airlines	Spagna	5.285.602
5 Deutsche Lufthansa Ag	Germania	4.529.474
6 Wizz Air	Ungheria	4.307.344
7 British Airways	Gran Bretagna	3.391.785
8 Air France	Francia	2.784.450
9 Emirates	Emirati Arabi Uniti	1.936.043
10 Klm Royal Dutch Airlines	Olanda	1.917.251
11 Turkish Airlines Inc.	Turchia	1.552.095
12 Eurowings Ag	Germania	1.532.528
13 Air Berlin Gmbh	Germania	1.353.084
14 Iberia	Spagna	1.333.050
15 Blue Panorama Airlines	Italia	1.198.774
16 Meridiana Fly - Air Italy	Italia	1.128.973
17 Neos	Italia	1.095.064
18 Swiss Air International	Svizzera	1.079.460
19 Aeroflot	Russia	1.068.834
20 Blue Air	Romania	1.050.147

Vettore principale nei maggiori aeroporti determinato in base al numero dei passeggeri trasportati 2017

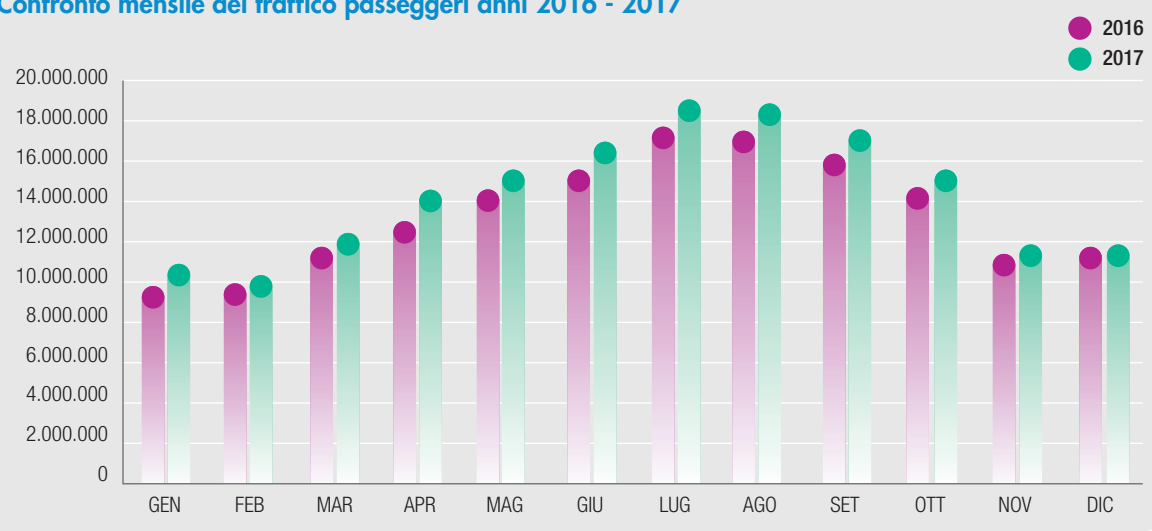
	AEROPORTO	VETTORE	NAZIONALITÀ
1	Alghero	Alitalia	Italia
2	Ancona	Ryanair	Irlanda
3	Bari	Ryanair	Irlanda
4	Bergamo	Ryanair	Irlanda
5	Bologna	Ryanair	Irlanda
6	Bolzano	Austrian Airlines	Austria
7	Brescia	Mistral Air (Cargo)	Italia
8	Brindisi	Ryanair	Irlanda
9	Cagliari	Alitalia	Italia
10	Catania	Ryanair	Irlanda
11	Comiso	Ryanair	Irlanda
12	Cuneo	Ryanair	Irlanda
13	Elba	Silver Air	Repubblica Ceca
14	Firenze	Vueling Airlines	Spagna
15	Genova	Alitalia	Italia
16	Grosseto	Smartwings Travel Service	Repubblica Ceca
17	Lamezia Terme	Ryanair	Irlanda
18	Lampedusa	Mistral Air	Italia
19	Milano Linate	Alitalia	Italia
20	Milano Malpensa	Easyjet	Gran Bretagna
21	Napoli	Easyjet	Gran Bretagna
22	Olbia	Meridiana Fly	Italia
23	Palermo	Ryanair	Irlanda
24	Pantelleria	Alitalia	Italia
25	Parma	Ryanair	Irlanda
26	Perugia	Ryanair	Irlanda
27	Pescara	Ryanair	Irlanda
28	Pisa	Ryanair	Irlanda
29	Reggio Calabria	Alitalia	Italia
30	Rimini	Ural Airlines	Russia
31	Roma Ciampino	Ryanair	Irlanda
32	Roma Fiumicino	Alitalia	Italia
33	Salerno	VLM Airlines	Slovenia
34	Taranto	Atlas Air (Cargo)	Usa
35	Torino	Ryanair	Irlanda
36	Trapani	Ryanair	Irlanda
37	Treviso	Ryanair	Irlanda
38	Trieste	Alitalia	Italia
39	Venezia	Easyjet	Gran Bretagna
40	Verona	Volotea	Spagna



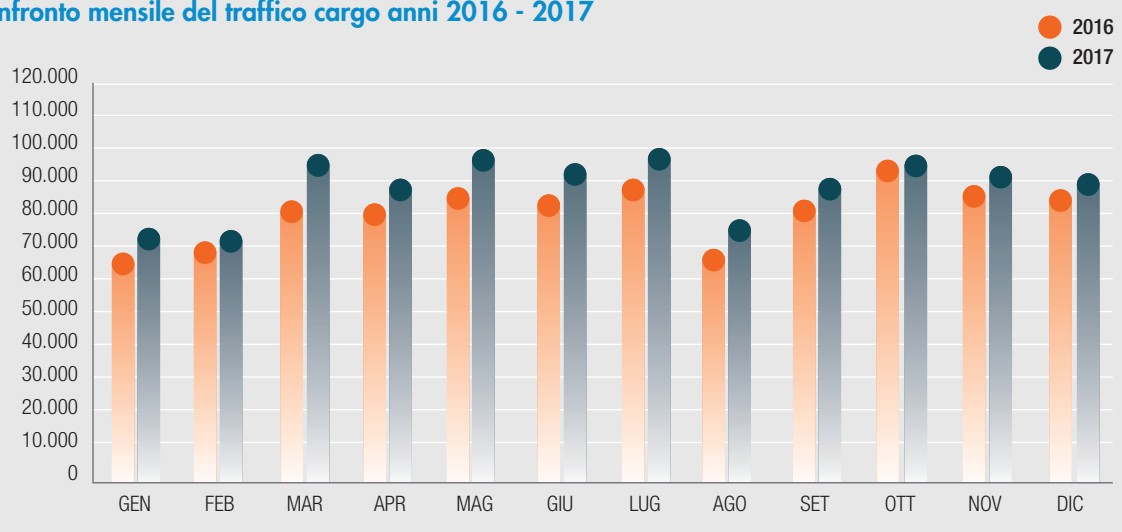
Suddivisione del traffico internazionale passeggeri per aree geografiche di origine/destinazione



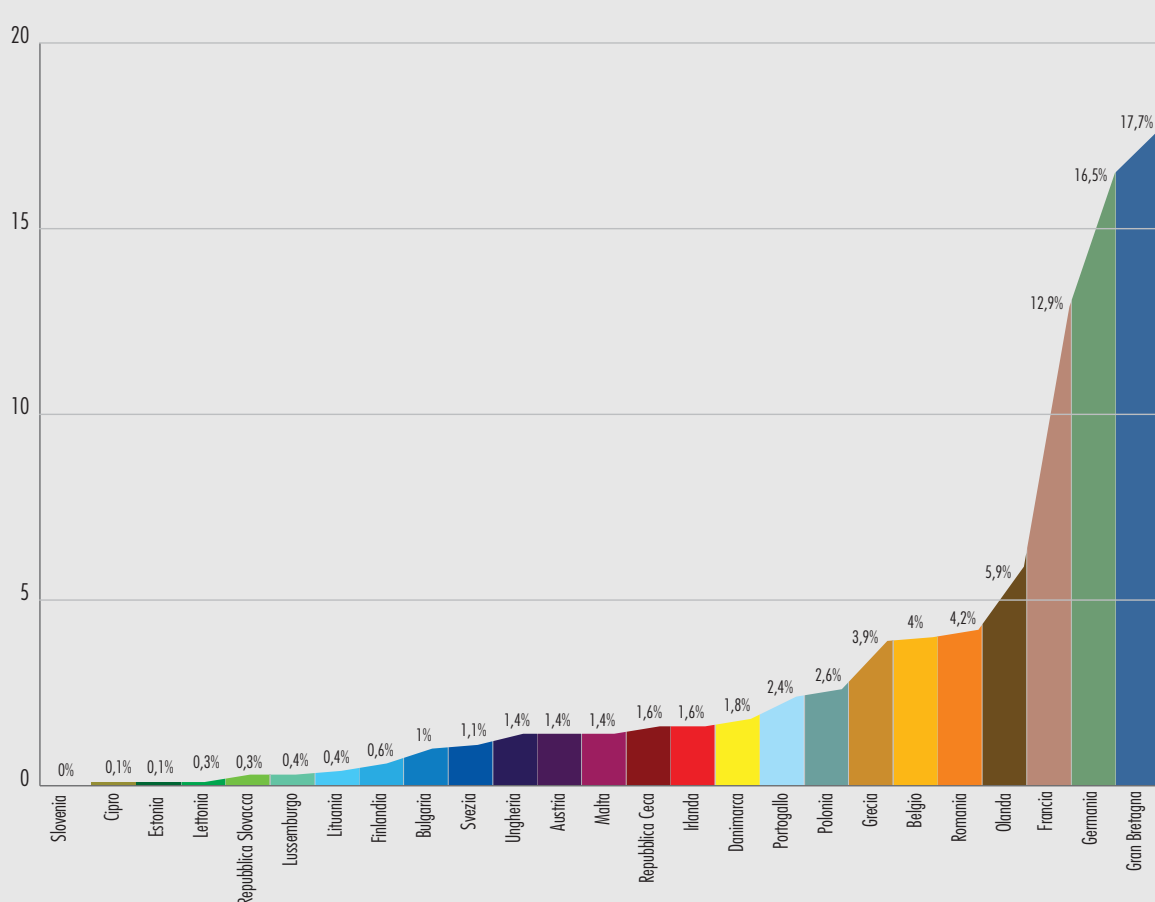
Confronto mensile del traffico passeggeri anni 2016 - 2017



Confronto mensile del traffico cargo anni 2016 - 2017



Suddivisione passeggeri anno 2017 per origine/destinazione Paesi UE

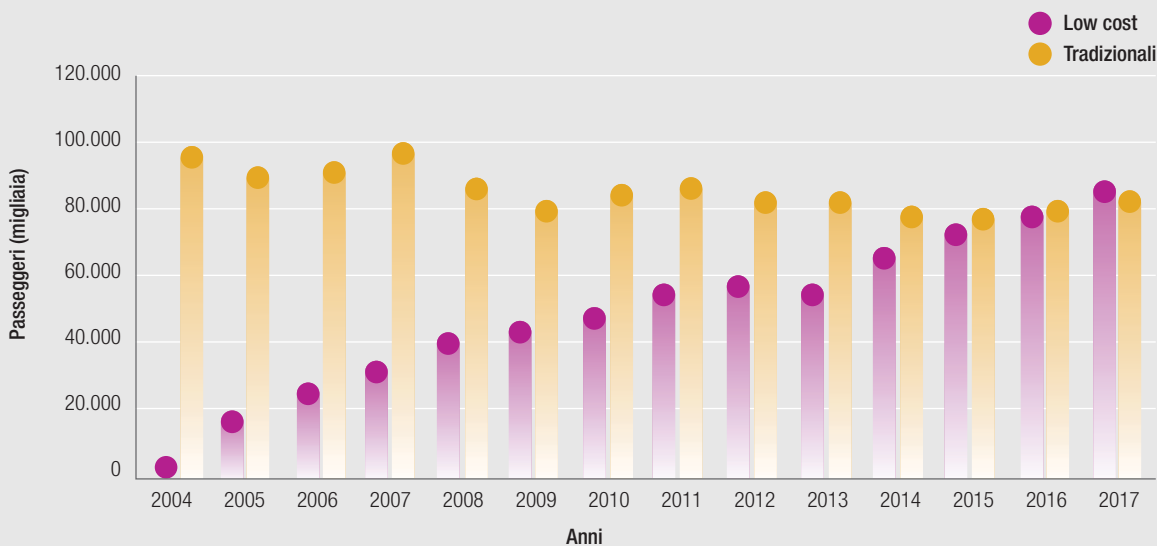


Ripartizione del mercato aereo italiano tra vettori tradizionali e low cost 2017

	Passeggeri Nazionali * (arr. + part.)	Quota %	Var.% 2017/2016	Passeggeri Internazionali (arr. + part.)	Quota %	Var.% 2017/2016	Totale Passeggeri (arr. + part.)	Quota %	Var.% 2017/2016
Vettori low cost	33.815.904	54,6	8,69	55.004.433	48,8	9,62	88.820.337	50,9	9,27
Vettori tradizionali	28.125.568	45,4	-3,73	57.682.336	51,2	7,08	85.807.904	49,1	3,28
TOTALI	61.941.472	100,00		112.686.769	100,00		174.628.241	100,00	

* Il numero di passeggeri nazionali è in realtà il doppio di quelli effettivamente movimentati essendo stati calcolati sul totale degli aeroporti.

Andamento ripartizione traffico



Legenda dati di traffico

Cargo: merce + posta (espresso in tonnellate).

Merce: materiale trasportato su un aeromobile, comprese valigie diplomatiche e colli urgenti, escluse posta, provviste di bordo e bagagli dei passeggeri e dell'equipaggio.

Movimento: decollo o atterraggio di un aeromobile su un aeroporto. Nella rilevazione del traffico aeroportuale l'arrivo e la partenza di uno stesso aeromobile danno luogo a due movimenti.

Passeggeri: passeggeri in partenza o in arrivo da uno scalo. Un passeggero che usufruisce di un collegamento nazionale dà luogo a una unità-passeggero in partenza nello scalo di origine e di una unità-passeggero in arrivo in quello di destinazione, mentre in un collegamento internazionale dà luogo a una sola unità di traffico nello scalo nazionale. Ne consegue che il traffico globale registrato negli scali nazionali deriva dal numero dei passeggeri che hanno viaggiato su tratte nazionali conteggiati due volte, sommati a quelli che hanno viaggiato su tratte internazionali calcolati una sola volta.

Transiti in un determinato aeroporto: passeggeri che transitano su un aeroporto e ripartono utilizzando un aeromobile con lo stesso numero di volo dell'arrivo.

Servizi aerei di linea: servizi di trasporto aereo di passeggeri e merci effettuati dietro remunerazione, accessibili al pubblico e operati in base a un orario pubblicato con caratteristiche di regolarità e frequenza tali da costituire un'evidente serie sistematica di voli.

Servizi aerei non di linea: voli effettuati per il trasporto passeggeri o merce in forza di un contratto di noleggio stipulato da uno o più contraenti per l'utilizzo dell'intera capacità dell'aeromobile.

Trasporto aereo commerciale: traffico effettuato per trasportare persone o cose dietro remunerazione. Comprende quindi il trasporto aereo di linea, charter e aerotaxi.

Trasporto aereo non commerciale o di aviazione generale: traffico diverso dal trasporto aereo commerciale che comprende sostanzialmente l'attività degli aeroclub, delle scuole di volo, dei piccoli aerei privati e i servizi di lavoro aereo pubblicitari, aerofotografici e di rilevazione, spargimenti di sostanze, trasporti di carichi esterni al mezzo, ecc.

Trasporto aereo internazionale: trasporto aereo realizzato mediante collegamenti con aeroporti situati al di fuori del territorio nazionale.

Trasporto aereo nazionale o domestico: trasporto aereo realizzato mediante collegamenti fra aeroporti italiani.



INDICE



1 L'ISTITUZIONE

2 LA SAFETY

3 LA SECURITY

4 GLI AEROPORTI

5 LA REGOLAZIONE
ECONOMICA

6 LA REGOLAZIONE
DELLO SPAZIO AEREO

7 L'AMBIENTE

8 L'ATTIVITÀ
INTERNAZIONALE

- Scheda 1.1 **47** Il ruolo e l'organizzazione
- Scheda 1.2 **48** Le risorse umane
- Scheda 1.3 **51** Le risorse finanziarie
- Scheda 1.4 **52** Gli Stakeholder
- Scheda 1.5 **53** Il Piano della Performance
- Scheda 1.6 **55** La prevenzione della corruzione e la trasparenza
- Scheda 1.7 **56** La qualità dei servizi aeroportuali e la tutela dei diritti del passeggero
- Scheda 1.8 **62** L'innovazione tecnologica
- Scheda 1.9 **65** L'attività legale
- Scheda 1.10 **66** L'informazione e la comunicazione

1

L'ISTITUZIONE

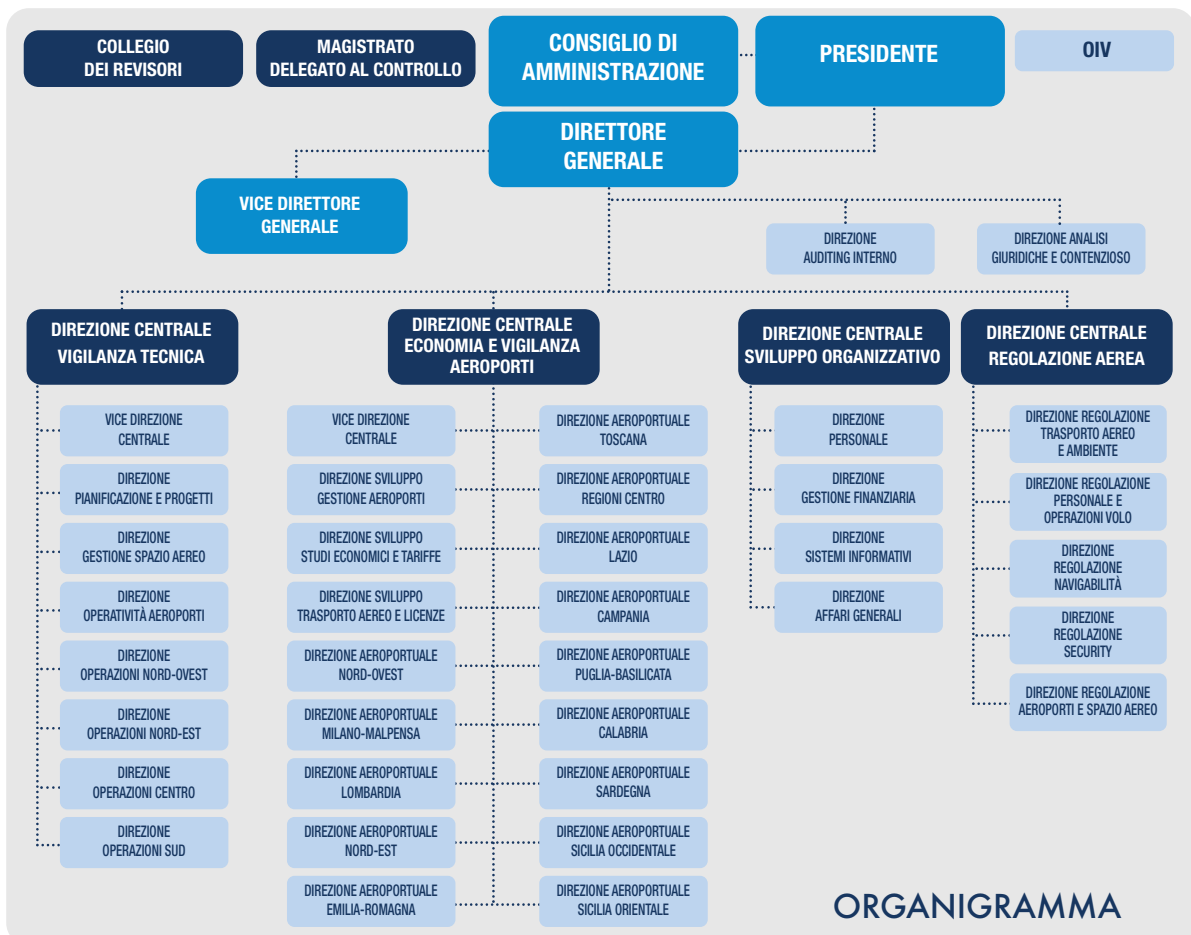
IL RUOLO E L'ORGANIZZAZIONE

L'ENAC agisce come Autorità unica di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia nel rispetto dei poteri derivanti dal Codice della Navigazione. Gli obiettivi primari del mandato istituzionale sono evidenziati nella Mission:

“Nello svolgimento della propria attività istituzionale di regolazione e di controllo del settore aereo l'Ente promuove lo sviluppo dell'aviazione civile, garantendo al Paese, in particolare agli utenti ed alle imprese, la sicurezza dei voli, la tutela dei diritti, la qualità dei servizi e l'equa competitività nel rispetto dell'ambiente”.

A livello internazionale l'ENAC fa riferimento a organismi con cui intrattiene continui rapporti di confronto e collaborazione e nei quali ricopre posizioni di leadership: ICAO (International Civil

Aviation Organisation), Organismo delle Nazioni Unite con il compito di definire gli standard normativi e tecnici comuni nel settore dell'aviazione civile applicabili a tutti gli Stati aderenti, membro del Consiglio dell'ICAO, l'Italia apporta il proprio contributo nei settori delle tecnologie e delle politiche di sviluppo; Unione europea; ECAC (European Civil Aviation Conference), organizzazione intergovernativa che si pone quale punto di convergenza della cooperazione in materia di trasporto aereo a livello paneuropeo; EASA (European Aviation Safety Agency), Agenzia UE che si occupa di definire i livelli comuni di sicurezza e di protezione ambientale nel settore dell'aviazione civile tra i Paesi aderenti all'UE; EUROCONTROL, organismo che coordina e pianifica l'attuazione di un sistema europeo uniforme per la gestione del traffico aereo.



LE RISORSE UMANE

Nello svolgimento del proprio mandato istituzionale l'ENAC può contare su una dotazione organica specializzata. Il personale dipendente dell'Ente in servizio al 31 dicembre 2017 è pari a 705 unità articolato in quattro aree di attività.

Personale ENAC in servizio al 31 dicembre 2017		
AREE DI ATTIVITÀ	UNITÀ	%
Dirigenziale	38	5,4
Professionale (di cui 125 laureati e 21 diplomati)	146	20,7
Operativa (di cui 15 ispettori di volo, 4 ispettori traffico aereo e 197 ispettori aeroportuali)	216	30,6
Tecnico Economico-Amministrativa	305	43,3
TOTALE	705	100

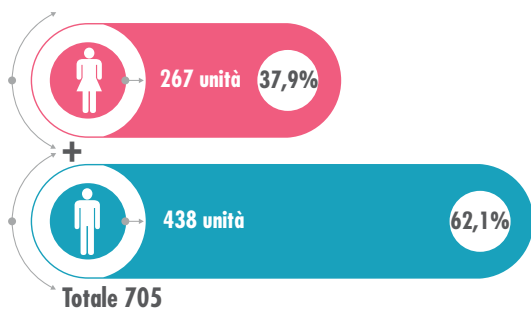
Dopo numerosi anni durante i quali, a causa di esigenze di riduzione della spesa pubblica, la possibilità di assunzione di personale è stata fortemente limitata, la legge di bilancio per l'anno 2018 (l. n. 205/2017), prendendo in considerazione le esigenze da tempo rappresentate dall'ENAC, ha disposto, al comma 576, l'autorizzazione ad assumere - in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali - 93 unità di personale professionale e operativo, al fine di garantire il rispetto degli standard di sicurezza stabiliti dalla normativa internazionale.

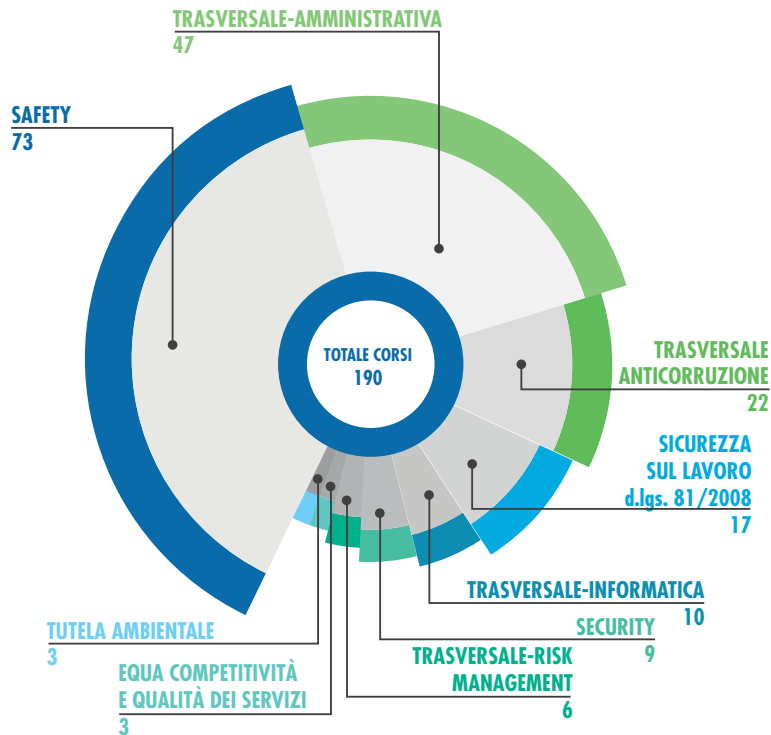
Per effetto delle predette assunzioni, che avverranno all'esito delle prescritte procedure selettive pubbliche, nonché di quelle previste in base alle residue facoltà assunzionali, sarà possibile la copertura della vigente dotazione organica.

Formazione del personale interno

Le attività di formazione svolte nel 2017 hanno visto la prosecuzione delle iniziative pianificate nel Piano Triennale della formazione 2014-2016, ritenute ancora attuali e inserite, quindi, nella programmazione per l'anno, senza procedere alla redazione di un successivo piano triennale.

Con l'obiettivo di dotarsi di uno strumento gestionale che possa garantire maggiore efficacia agli interventi di formazione, nel 2017 l'Ente ha infatti avviato il Progetto Aggiornamento Piano Triennale della Formazione finalizzato a mantenere l'ENAC al passo con i requisiti e le best practices - richiesti dal contesto organizzativo esterno - e di sostenere efficacia, efficienza e miglioramento del clima interno; le attività del progetto si concluderanno con la revisione dei documenti organizzativi inerenti la formazione e la qualificazione del personale dell'Ente e con la realizzazione di un nuovo Piano triennale, che sarà redatto a valle della rilevazione delle esigenze di formazione di tutto il personale. Nel 2017 il personale dell'Ente ha partecipato a 190 iniziative di formazione, compresi i corsi esterni. Nel grafico seguente vengono rappresentati i corsi svolti per ciascuna area tematica.





Le giornate di formazione cui il personale ha partecipato sono state circa 2.580, con una media statistica - calcolata sul totale del personale - di 3,6 giornate di formazione.

La modalità prevalentemente adottata (60% sul totale delle attività) è stata quella del corso in house che prevede la personalizzazione di interventi di formazione svolti da società esterne e la presenza di personale ENAC tra i relatori dei corsi.

Riguardo alle aree tematiche, per la Safety è proseguita l'attività di formazione finalizzata al mantenimento/conseguimento della qualificazione per il personale ispettivo operante nella Safety Oversight, in linea con quanto previsto dalle normative internazionali e dalle procedure interne dell'Ente, con particolare riferimento alle ispezioni di rampa.

Sono inoltre stati svolti i corsi di aggiornamento per il personale ispettivo con specialità Security, Carta dei Diritti e Qualità dei Servizi; è stato, infine, avviato il percorso di formazione per la qualificazione di nuovi ispettori aeroportuali nei vari ambiti previsti.

Le attività formative anticorruzione svolte nel corso del 2017 hanno perseguito la funzione fonamen-

tale di sostegno alla strategia di gestione del rischio corruzione nonché, più in generale, quella di leva di miglioramento dell'intero ciclo di gestione del rischio corruzione, al fine di creare un contesto sfavorevole al fenomeno, attraverso lo sviluppo delle necessarie competenze professionali del personale.

La logica sottesa alla programmazione di tale annualità è stata quella della messa in atto di azioni concrete volte a contrastare fenomeni di illegalità e non di mere attività di adempimento ai dettami legislativi, focalizzando l'attività formativa su corsi progettati e co-progettati su misura per l'Ente (in house), traducendo gli argomenti generali della norma in linguaggi congrui con il contesto operativo specifico dell'ENAC.

È per tali motivazioni che sono state pianificate attività principalmente di livello specialistico, di interesse per le famiglie professionali operanti nelle aree di maggior rischio.

Un percorso formativo modulare sul nuovo Codice dei contratti pubblici ha interessato tutti gli attori che a vario titolo sono inseriti nei processi legati all'attività negoziale dell'Ente (lavori, beni e servizi, concessioni). A seguito infatti del corso di li-

vello generale dedicato al management dell'Ente sul nuovo Codice, l'attività è proseguita con una formazione specialistica focalizzata sulle seguenti aree:

- Concessioni di aree e locali aeroportuali (tre edizioni)
- Affidamenti di servizi e forniture attinenti all'informativa (edizione unica)
- Lavori pubblici (tre edizioni)
- Acquisti di beni e servizi sopra e sotto soglia (edizione unica)

A seguito delle modifiche introdotte dal Decreto correttivo al Codice dei contratti sono stati svolti i necessari seminari di aggiornamento sia per il ma-

agement dell'Ente che per i titolari di posizioni organizzative.

È inoltre proseguita la formazione finalizzata a sviluppare le competenze per l'utilizzo della piattaforma Consip (MePA) per il personale che ricorre a tale modalità per l'acquisto di beni e servizi.

Corsi di formazione per esterni

Nel 2017 l'attività per lo sviluppo della cultura della sicurezza è consistita nella realizzazione di corsi di formazione e workshop per circa 950 partecipanti, con un totale di circa 900 giorni/uomo di formazione erogata.

CORSO	DESTINATARI
Regolamento (UE) n. 748/2012 Part 21 POA	Magnaghi Aeronautica
Regolamento (UE) n. 748/2012 Part 21 POA	Officine Meccaniche Irpine
Regolamento UE n. 748/2012 Part 21 Subpart J DOA	Giannuzzi Srl
Stato dell'arte ed evoluzione dei Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto: dai droni leggeri ai più pesanti per il trasporto merci	Ordine Ingegneri della provincia di Roma
Examiner Refresher Seminar TRE (A) MP e SP/HPA Complex e (H) ME SP/MP Complex (8 edizioni)	Esaminatori di volo per conto di ENAC
Examiner Standardization Course TRE (A) MP e SP/HPA Complex e (H) ME SP/MP Complex	Esaminatori di volo per conto di ENAC
Familiarizzazione LICENZE - LIC 13 (40 edizioni)	Esaminatori di volo per conto di ENAC
Seminario CRE (A) TRE (H) SE SP	Esaminatori di volo per conto di ENAC
Seminario FE/FIE/IRE	Esaminatori di volo per conto di ENAC
Istruttori certificati di Security degli Enti di Stato	Istruttori di Security degli Enti di Stato

Master Universitari in collaborazione con ENAC

Gestione dell'Aviazione Civile - II livello

Nel 2017 l'Ente ha confermato l'accordo di collaborazione con l'Università di Roma "Sapienza" per l'edizione 2017-2018 del Master quale realizzazione di un percorso formativo rivolto a soggetti interessati a sviluppare una concreta professionalità nel campo dell'Aviazione Civile nazionale ed europea, con particolare riferimento agli studi nel settore del trasporto aereo civile inteso come comparto aerospaziale. L'obiettivo è di poter svolgere funzioni potenzialmente utilizzabili all'interno delle diverse aziende ed enti che operano in tale ambito, quali ad esempio compagnie aeree, imprese di manutenzione certificate, aeroporti, ENAC, ENAV, ANSV.

Progettazione, Applicazione, Regolamentazione dei Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR) - Design, Application, Regulation of UAV (Unmanned Aerial Vehicles) - I livello

Nel 2017 l'ENAC ha firmato un accordo con l'Università degli Studi di Roma "Tor Vergata" per l'attivazione del Master con la partecipazione di aziende e scuole di settore. Il percorso formativo parte dal presupposto del crescente utilizzo dei Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR), comunemente noti anche come droni, in varie aree applicative e di ricerca. Attraverso il Master si intende formare per la prima volta una nuova classe di specialisti in grado di progettare processi e sistemi di conoscenza basati su SAPR con particolare riguardo anche allo sviluppo degli aspetti operativi di riferimento.

LE RISORSE FINANZIARIE

Le fonti di finanziamento dell'ENAC sono prevalentemente di due tipologie: finanziamenti pubblici ed entrate dell'Ente. Sono utilizzate in parte

per il funzionamento dell'amministrazione e, in parte, per la realizzazione delle attività connesse ai compiti istituzionali dell'Ente.

FINANZIAMENTI PUBBLICI		ENTRATE ENAC	
Finanziamenti erogati dall'Unione europea a favore della realizzazione di progetti infrastrutturali	€ 206.600,00	TRASFERIMENTI Trasferimenti da parte dello Stato connessi all'espletamento dei compiti istituzionali dell'Ente	€ 22.172.308,00
Finanziamenti nazionali per investimenti aeroportuali: finanziamento PON RETI E MOBILITÀ	€ 7.000.000,00	ENTRATE PROPRIE Canoni per la concessione delle gestioni aeroportuali (l. 2 agosto 1985, n. 449, art. 7 s.m.i.)	€ 98.806.000,00
Trasferimento ordinario in conto capitale	€ 7.000.000,00	Tariffe per le prestazioni di servizi	€ 23.534.410,00
Trasferimento proventi per quote di emissione settore aereo finalizzato a spese ricerca riduzione gas serra	€ 4.332.251,00	Tariffe di rotta e di terminale quota parte trasferita da ENAV	€ 4.742.399,00
		Contributi, diritti di certificazione e documentazione degli iscritti a registri e albi	€ 900.000,00
		Interessi che si maturano sui prestiti, sui mutui ipotecari e sui conti correnti	€ 41.000,00
		Redditi dei beni immobili di proprietà dell'Ente	€ 94.000,00
		Altri proventi	€ 367.451,00
TOTALE	€ 18.538.851,00	TOTALE	€ 150.657.568,00
TOTALE GENERALE € 169.196.419,00			

GLI STAKEHOLDER

Gli Stakeholder sono tutti i soggetti portatori d'interesse, a diverso titolo, verso le attività, i servizi e i risultati realizzati dall'ENAC. Il portafoglio

degli Stakeholder è suddiviso in 6 Categorie, raggruppate in 3 Classi omogenee secondo il tipo di interazione con l'Ente.

CLASSI	NORMATORI	REFERENTI ISTITUZIONALI REGOLATORI	CATEGORIE
	OPERATORI	FORNITORI DI BENI/SERVIZI ASSOCIAZIONI DI SETTORE DIPENDENTI	
	BENEFICIARI	UTILIZZATORI/BENEFICIARI	

L'Ente individua i propri Stakeholder strategici (i più importanti, con maggiore influenza e interesse sulle specifiche attività) attraverso la matrice di po-

sizionamento interesse/influenza introdotta dalla Copenaghen Charter.

CLASSE	CATEGORIA	STAKEHOLDER STRATEGICI
OPERATORI	ASSOCIAZIONI DI SETTORE	Assaeroporti, Assaereo, Assoclearance, Assohandling, IATA
	DIPENDENTI	Dipendenti ENAC, Lavoratori dell'aeroporto
	FORNITORI DI BENI/SERVIZI	Fornitore di servizi di navigazione aerea, Gestore aeroportuale, Operatore aereo, Costruttore aeronautico, Soc. di gestione tecnica e manutenzione aeromobili, Operatori di Aeromobili a Pilotaggio Remoto (droni)
NORMATORI	REFERENTI ISTITUZIONALI	Aeronautica Militare, Agenzia del demanio, Agenzia Nazionale Sicurezza Volo (ANSV), Autorità giudiziarie, Dipartimento per la Funzione Pubblica, Regioni ed Enti locali, Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), Ministero Affari Esteri, Ministero Ambiente, Ministero Difesa, ANAC, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Economia e Finanze, Ministero Interno, Ministero Salute, Polizia di Stato, Protezione Civile, Vigili del Fuoco, Ministero Sviluppo Economico,
	REGOLATORI	ICAO, Commissione europea, ECAC, EASA, Eurocontrol, Autorità Aviazione civile estere
BENEFICIARI	UTILIZZATORI/BENEFICIARI	Passeggero, Associazioni ambientaliste, Associazioni dei consumatori, Operatore economico, Popolazione adiacente aeroporti, Tour Operator, Media

IL PIANO DELLA PERFORMANCE

Il Piano della Performance ENAC, pubblicato in attuazione di quanto previsto dal d.lgs. n. 150/2009, è strumento di pianificazione strategica e di rendicontazione sociale: attraverso una maggiore trasparenza e visibilità delle scelte politiche e strategiche, infatti, gli Stakeholder possono meglio comprendere la capacità di governo dell'Ente nel settore dell'aviazione civile.

Il Piano della Performance è parte del c.d. "Ciclo della performance integrato", che coniuga gli ambiti relativi alla performance, agli standard di qualità dei servizi, alla trasparenza e integrità e al piano di misure di prevenzione e contrasto alla corruzione.

Le aree di intervento vengono definite attraverso l'analisi del contesto interno ed esterno nonché delle esigenze degli Stakeholder: ciò permette di definire al meglio il quadro operativo attuale e gli scenari futuri per il settore dell'aviazione civile.

Il processo di definizione delle priorità dell'ENAC fa riferimento alle aree strategiche dell'Ente (Safety, Security, Equa competitività e Qualità dei servizi, Tutela dell'ambiente), nell'ottica di promuovere la sicurezza e la qualità dei servizi nel settore del trasporto aereo, favorendo e governando, nel contempo, l'interazione con tutti gli interlocutori e le capacità di sviluppo infrastruttu-

rale del sistema aeroportuale, nel rispetto dei principi di legalità, di trasparenza e integrità che da sempre ispirano l'azione dell'ENAC.

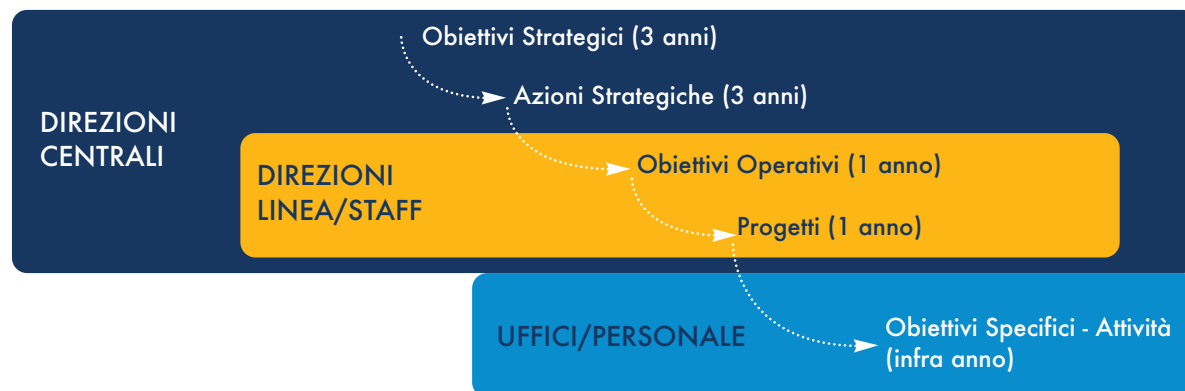
La performance dell'ENAC si esplicita secondo un processo articolato in obiettivi strategici triennali e relative azioni strategiche a cui sono collegati obiettivi operativi di derivazione strategica (proiezione annuale della strategia). Sono, inoltre, definiti obiettivi operativi locali, volti all'efficientamento di processi delle direzioni dell'Ente.

Gli obiettivi individuali assegnati al personale professionista e al personale titolare di incarichi non dirigenziali non sono oggetto di pubblicazione nel Piano della Performance.

Nel 2017 è stata pubblicata la Relazione sulla performance ENAC 2016, strumento di rendicontazione sociale mediante il quale l'amministrazione illustra ai cittadini e a tutti gli altri Stakeholder, interni ed esterni, i risultati ottenuti nel corso dell'anno precedente.

La Relazione evidenzia, a consuntivo, i risultati organizzativi e individuali raggiunti rispetto ai singoli obiettivi programmati e alle risorse. La Relazione sulla performance 2016 ha mostrato un pieno raggiungimento degli obiettivi programmati.

Modello di assegnazione degli obiettivi



AREA STRATEGICA	OBIETTIVI STRATEGICI 2017-2019	AZIONI STRATEGICHE
SAFETY	Razionalizzazione delle azioni rivolte a garantire la safety delle infrastrutture, dei servizi resi in ambito aeroportuale e dei servizi di navigazione aerea, in linea con i programmi e gli standard europei	Conversione dei Certificati di aeroporto (applicazione Reg. UE n. 139/2014)
		Implementazione della metodologia di Performance Based Oversight
		Implementazione attività previste nell'EASA European Plan for safety aviation 2016-2020 (EPAS)
		Sviluppo del settore dei Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR)
SECURITY	Rafforzamento delle azioni rivolte a garantire la security delle infrastrutture, dei servizi resi in ambito aeroportuale e dei servizi di navigazione aerea, in linea con i programmi e gli standard europei	Rafforzare ispezioni aeroportuali e ispezioni NCI e monitoraggio dei relativi risultati
		Programma nazionale certificazione istruttori di security e monitoraggio attività
EQUA COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI	Definire un sistema adeguato di rilevazione e monitoraggio degli attori e della qualità dei servizi nel settore del trasporto aereo nonché la revisione assetto strutture di aviazione generale in sinergia con gli aeroporti aperti al traffico commerciale	Valorizzazione settore aviazione generale
		Incremento efficienza sistema trasporti (Piano investimenti - Piano economico-finanziario - Contratto di Programma quadriennale)
TUTELA DELL'AMBIENTE	Consolidare il ruolo dell'Ente nel campo della sostenibilità ambientale promuovendo l'adozione di azioni volte a ridurre l'impatto ambientale nelle infrastrutture aeroportuali e nel trasporto aereo	Attuare le iniziative volte alla realizzazione di progetti coerenti con l'Action Plan previsto dalla risoluzione ICAO
TRASVERSALE	Migliorare la qualità delle misure di prevenzione della corruzione	Ridurre le opportunità che si manifestino casi di corruzione
	Migliorare il livello complessivo di informatizzazione dell'Ente	Realizzare interventi di informatizzazione di tipo interattivo con l'utenza
		Realizzare l'informatizzazione della gestione dei processi operativi dell'Ente
	Sviluppare secondo il modello EASA il sistema di management dell'ENAC, introducendo in tutti i settori organizzativi i principi del Risk Management	Applicazione del sistema del Risk Management nei processi dell'Ente
	Supportare il sistema Paese favorendo la competitività e l'internazionalizzazione delle aziende italiane del settore, in particolare le piccole e medie industrie, nelle relazioni con l'EASA con riferimento soprattutto alle procedure di certificazione e omologazione	Supportare il sistema Paese favorendo la competitività e l'internazionalizzazione delle aziende italiane del settore nelle relazioni con l'EASA
	Valorizzazione e tutela del patrimonio immobiliare dell'Ente	Attivare iniziative volte a valorizzare e tutelare il patrimonio immobiliare dell'Ente
Favorire e promuovere la ricerca nell'ambito del trasporto aereo e del settore aeronautico		Definire e programmare le attività di ricerca in settori/ambiti strategici per l'Ente
		Valutare e valorizzare le attività di ricerca nei settori e negli ambiti strategici per l'Ente

LA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E LA TRASPARENZA

Le disposizioni vigenti per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione articolano il processo di formulazione e attuazione delle strategie di prevenzione su un doppio livello: quello nazionale, attraverso l'adozione del Piano Nazionale Anti-corruzione (PNA), a cura dell'Autorità Nazionale Anti Corruzione (ANAC), e quello decentrato, in base al quale ogni amministrazione pubblica definisce e adotta il proprio Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPC). Il PNA 2016 ha introdotto l'unificazione del PTPC e del Programma triennale della trasparenza e dell'integrità. Il Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza ENAC, elaborato in linea con le indicazioni e le determinazioni ANAC, è un documento programmatico triennale, elaborato in coordinamento con il Piano della Performance, che definisce la strategia di prevenzione della corruzione adottata dall'Ente. Partendo dalla definizione di corruzione e di rischio, attraverso l'analisi del contesto e le risultanze del monitoraggio sull'anno precedente, i processi dell'Ente (istituzionali, di supporto, di direzione e controllo) sono valutati in base ai criteri di rilevanza dell'output per l'utente e di discrezionalità dell'azione e, quindi, classificati in base al diverso grado di rischio riscontrato. I processi qualificati a rischio alto sono, poi, classificati per area e sottoarea di rischio e ulteriormente analizzati in base alla probabilità concreta del verificarsi del-

l'evento corruttivo e in considerazione dell'impatto economico, organizzativo e reputazionale (c.d. rischio "in concreto"), identificando il fatto che potrebbe concretizzare l'evento corruttivo e, individuando, per ogni processo, le misure comuni obbligatorie e trasversali ritenute idonee a contenere il rischio del verificarsi di eventi corruttivi in senso lato. Gli obiettivi di prevenzione della corruzione e di trasparenza riportati nel Piano sono strettamente collegati con la performance organizzativa e individuale: essi sono assegnati ai Direttori ovvero al personale professionista o titolare di incarichi di posizione non dirigenziale e sono oggetto di misurazione e valutazione in termini di performance organizzativa e individuale. Il Piano viene aggiornato annualmente, anche in base alle risultanze dell'attività di monitoraggio svolta dal Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza.

Nel 2017, l'Ente ha posto in essere le diverse misure di contenimento del rischio programmate; in particolare, ha assicurato la realizzazione di attività formative sui temi dell'etica e della legalità e ha garantito la raccolta e la gestione delle segnalazioni di illecito (c.d. whistleblowing).

Inoltre, ha assicurato la pubblicazione delle informazioni, documenti e dati nell'apposita sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale e ha implementato le attività connesse all'esercizio del diritto di accesso civico semplice e generalizzato (c.d. FOIA).

La trasparenza - Azioni specifiche nel 2017

- Implementazione della sezione "Amministrazione Trasparente" del sito web dell'Ente attraverso la piattaforma dedicata (PAT) che consente di gestire in modo omogeneo, semplice e guidato le informazioni e i dati necessari ad adempiere agli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione in conformità alle disposizioni del quadro normativo vigente.
- Implementazione di forme di comunicazione e informazione attraverso lo sviluppo dell'interazione tra cittadino e sito web.
- Utilizzo del canale di comunicazione dell'Ente "EnacChannel" sulla piattaforma YouTube per una maggiore ed efficace divulgazione dei temi della trasparenza.
- Formazione interna sulle tematiche legate alla prevenzione della corruzione, alla legalità, all'etica e alla trasparenza.
- Organizzazione delle giornate della trasparenza.

La Carta dei Servizi

La Carta dei Servizi ENAC è lo strumento informativo finalizzato a orientare l'utenza nella rete dei servizi resi per far conoscere gli standard qualitativi che l'Ente si impegna a rispettare. Nel 2017 l'ENAC ha proseguito le attività volte al monitoraggio degli standard qualitativi programmati rispetto ai valori rilevati nell'anno di riferimento. Gli indicatori relativi a ciascun servizio sono stati definiti secondo tre distinte tipologie di dimensioni della qualità: Accessibilità, Tempestività e Trasparenza.

LA QUALITÀ DEI SERVIZI AEROPORTUALI E LA TUTELA DEI DIRITTI DEL PASSEGGERO

L'attività di audit

Nel 2017 il team di auditor ENAC ha proseguito l'attività di verifica, avviata nel 2014, in materia di qualità dei servizi delle società di gestione aeroportuale, effettuata in particolare sugli aeroporti di Napoli, Pisa, Bologna, Olbia e Milano Linate.

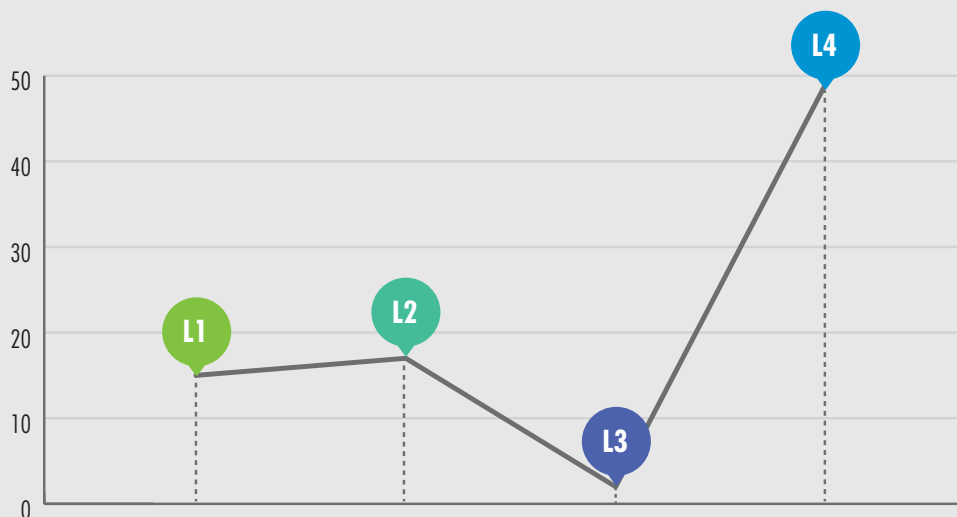
Gli audit condotti dal team ENAC sono effettuati con l'obiettivo di analizzare il Sistema di Gestione Qualità adottato dai gestori aeroportuali, la loro attitudine e capacità nel prevenire ed eliminare le non conformità e le difficoltà riscontrate nella valutazione dei dati presentati, sia per l'approvazione della Carta dei Servizi sia per i monitoraggi del Piano della Qualità inserito nel Contratto di

Programma. Le verifiche sono finalizzate inoltre a garantire un miglioramento costante degli standard di qualità dei servizi erogati in aeroporto a favore del passeggero, in un'ottica di efficientamento continuo della passenger care e della passenger satisfaction. In tale contesto, attraverso gli audit viene verificata la corretta applicazione delle previsioni del Reg. (CE) n.1107/2006 e delle circolari applicative ENAC GEN02A e GEN06 con riferimento alla Carta dei Servizi per la sezione PRM (Passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta).

Nel corso del 2017 sono state rilevate 83 criticità, così distribuite.

Criteria per l'assegnazione del livello delle non conformità

Non conformità rilevate	Livello di criticità
Normativa internazionale/europea Normativa nazionale Normativa, Regolamenti e Circolari ENAC	L1
Requisiti tecnici Requisiti infrastrutturali Requisiti organizzativi	L2
Non corretta applicazione standard/procedure	L3
Osservazioni riferite alle best practices	L4



Di seguito le criticità più frequenti rilevate:

- mancanza di procedure;
- formazione;
- comfort in aeroporto;
- stato di pulizia dei servizi igienici;
- assenza, stato di manutenzione, coerenza con i punti d'interesse dei percorsi loges e delle relative mappe tattili;
- accessibilità e stato di manutenzione dei punti di chiamata;
- comfort Sala Amica;
- area smistamento bagagli land-side.

I monitoraggi analizzati in seno al Comitato per la Regolarità e la Qualità dei Servizi Aeroportuali hanno evidenziato come le azioni correttive implementate dai gestori aeroportuali, a seguito dei rilievi mossi dal team di audit, hanno prodotto un miglioramento significativo del panel di indicatori di particolare rilievo per l'utenza e cioè:

- ritardi nei voli attribuiti al gestore aeroportuale;
- ritardi complessivi nella partenza degli aeromobili;
- recupero sui tempi di transito dei voli arrivati in ritardo;
- tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero;
- tempo di attesa a bordo per lo sbarco delle persone con disabilità o a mobilità ridotta dopo lo sbarco dell'ultimo passeggero;
- bagagli complessivi disguidati in partenza (non riconsegnati al nastro ritiro bagagli dell'aeroporto di destinazione) di competenza dello scalo;
- affidabilità del sistema di movimentazione bagagli;
- tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile;
- percezione sul livello di pulizia e funzionalità dei servizi igienici;
- efficienza sistemi di trasferimento passeggeri interni all'aeroporto (ascensori, tapis-roulant, scale mobili, people mover, etc.);
- tempo di attesa al check-in;
- tempo di attesa ai controlli di sicurezza.

Tutto questo grazie a un sistema di vigilanza e controllo consolidato e strutturato, basato su una normativa ENAC puntuale (circolari GEN06 sulla Carta dei Servizi, GEN02A sulla qualità dei servizi erogati ai PRM e APT19 sul Regolamento di Scalo) che non trova esempi di raffronto nel panorama europeo. All'esito poi dei controlli svolti nel corso dell'attività dell'anno 2017, sono complessivamente positivi i risultati raggiunti in quanto, vale sottolineare, per tutti i rilievi e le raccomandazioni formulati a seguito degli audit effettuati, sono state attivate dai gestori aeroportuali azioni di rientro adeguate. Laddove, per lavori di ristrutturazione/manutenzione in atto o in via di attivazione, ciò non sia stato possibile, sono state comunque studiate e implementate azioni mitigative valutate dal team di auditor ENAC atte a rispondere alle esigenze di miglioramento rilevate. È stato pienamente colto lo spirito di facilitazione alla base dell'attività finalizzata prioritariamente a contribuire al miglioramento dell'efficienza organizzativa e operativa dei soggetti vigilati.

Diritti dei passeggeri Reg. (CE) n. 261/2004

L'ENAC in qualità di Organismo responsabile della tutela dei diritti dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione o ritardo prolungato del volo, attraverso il reclamo del passeggero attiva le verifiche per l'accertamento di possibili violazioni ai soli fini sanzionatori dei soggetti inadempienti e contribuisce al monitoraggio della qualità dei servizi offerti all'utenza. L'attività dell'ENAC non è infatti rivolta a soddisfare le richieste risarcitorie del passeggero, né a fornire assistenza legale o servizi di consulenza. La fase di accertamento della violazione, intrapresa d'ufficio o a seguito di segnalazione/reclamo, consiste nell'assumere informazioni, procedere a effettuare ispezioni, eseguire rilievi al fine di verificare e documentare l'infrazione della norma. Il reclamo viene gestito dalla Direzione Aeroportuale ENAC dove si è verificato il disservizio: in caso di accertata violazione, viene comunicato al passeggero, ai fini della trasparenza, l'avvio del procedimento sanzionatorio.

Sanzioni Reg. (CE) n. 261/2004

	2015	2016	2017
IMPORTO	€ 50.817,62	€ 362.908,28	€ 108.288,17
N. SANZIONI AVVIATE	40	38	23

Nota: Gli importi annuali non hanno diretta corrispondenza con il numero di sanzioni avviate nell'anno di riferimento: il processo sanzionatorio è infatti articolato in diverse fasi che hanno inizio con l'accertamento (il numero di sanzioni riportate per anno), segue poi una fase interlocutoria durante la quale il vettore ha la possibilità di presentare scritti difensivi/richiedere audizione/pagare in misura ridotta (oblazione). A seguire la fase dell'ordinanza d'ingiunzione di pagamento o di archiviazione. Nel caso di ingiunzione di pagamento il vettore può non pagare e non reagire e si passerà quindi all'iscrizione a ruolo per l'esecuzione forzata oppure il vettore può impugnare il provvedimento dell'Ente in tribunale dove si possono percorrere fino a tre diverse fasi del giudizio.

Gestione dei reclami

L'ENAC utilizza una gestione informatizzata e

costantemente aggiornata per la gestione dei reclami dei passeggeri.

Moduli on line di reclamo 2017 - Reg. (CE) n. 261/2004	2015	2016	2017
Negato Imbarco (art.4)	282	306	243
Cancellazione del volo (art.5)	1.549	1.718	1.296
Ritardo del volo (art.6)	3.745	3.836	2.624
Mancata informazione sui diritti dei passeggeri (art. 14)	90	76	46
TOTALE	5.666	5.936	4.209

Legenda

BLND: passeggeri ipovedenti o ciechi.

WCHR: passeggeri che non possono percorrere lunghe distanze, ma possono salire e scendere le scale e muoversi in autonomia.

WCHS: passeggeri che non possono percorrere lunghe distanze e che non possono salire e scendere le scale, ma sono autonomi a bordo.

WCHC: passeggeri completamente immobili che non sono autosufficienti a bordo e necessitano di assistenza totale.

DEAF: passeggeri con disabilità uditiva.

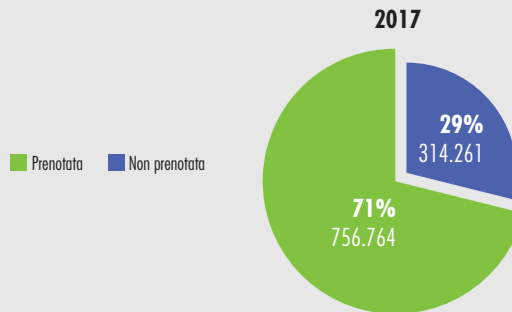
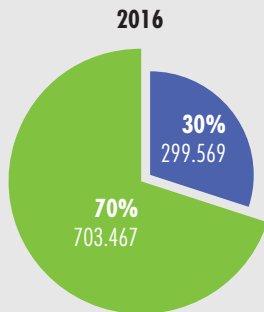
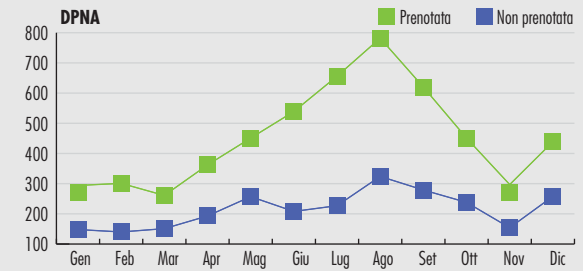
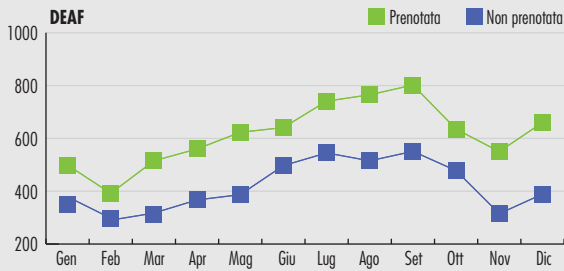
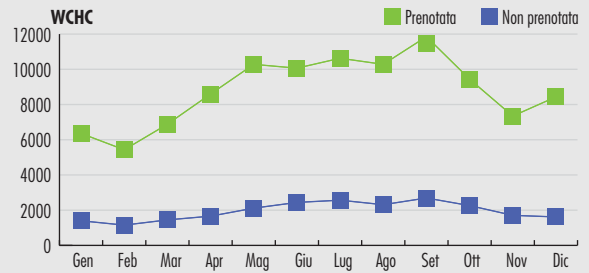
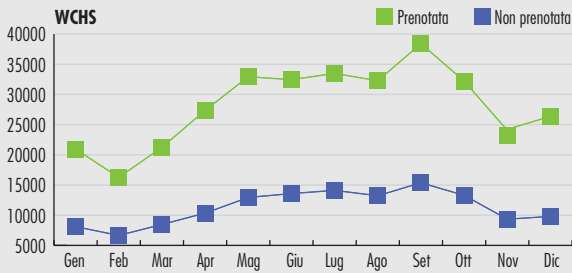
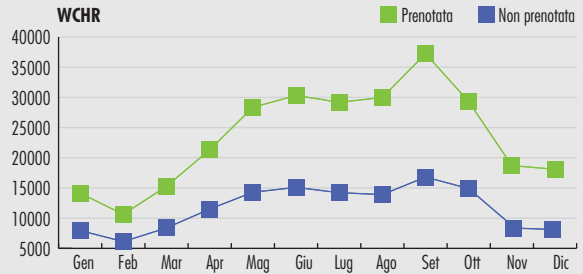
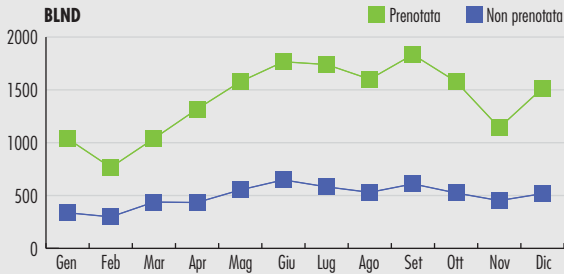
DPNA: passeggeri con disabilità intellettuali o comportamentali.

Diritti dei passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta (PRM)

Per garantire l'utilizzo del trasporto aereo senza discriminazioni e senza costi aggiuntivi l'UE ha adottato regole comuni che prevedono l'assi-

stenza dedicata in tutti gli aeroporti degli Stati membri per rispondere alle esigenze dei PRM. L'assistenza speciale deve comunque essere richiesta preventivamente.

Assistenze erogate nell'anno 2017



Autismo, in viaggio attraverso l'aeroporto

Nel 2017 sono continuate le attività di promozione e diffusione del progetto "Autismo, in viaggio attraverso l'aeroporto", ideato dall'ENAC in collaborazione con ASSAEROPORTI e le Associazioni di settore, che fornisce raccomandazioni e suggerimenti per aiutare le persone autistiche e i loro accompagnatori ad affrontare serenamente il percorso e l'esperienza di viaggio, consentendo loro, attraverso un iter individuato dall'ENAC in coordinamento con le società di gestione, di poter visitare anticipatamente la realtà aeroportuale.



Ad oggi il progetto Autismo è operativo presso gli aeroporti di:

- Bari, Brindisi e Foggia - Aeroporti di Puglia SpA;
- Milano Bergamo - SACBO SpA;
- Olbia - GEASAR SpA;
- Roma Fiumicino e Roma Ciampino - ADR SpA;
- Milano Malpensa e Milano Linate - SEA SpA;
- Napoli - GESAC SpA;
- Venezia - SAVE SpA.

Nel corso dell'anno, le società di gestione di Milano, Roma e Bergamo, in collaborazione con l'ENAC, hanno svolto workshop dedicati sia ai risultati dell'esperienza maturata sia al confronto con le Associazioni coinvolte nelle iniziative.

Nel 2017 hanno aderito al progetto e stanno procedendo con la fase di implementazione le società di gestione degli aeroporti di:

- Pisa e Firenze - Toscana Aeroporti SpA;
- Genova - Aeroporto di Genova SpA;
- Torino - SAGAT SpA;
- Bologna - Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA;
- Catania - SAC SpA;
- Palermo - GESAP SpA.

Stato di revisione del Reg. (CE) n. 261/2004

Il Regolamento (CE) n. 261/2004, in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, è stato oggetto dalla data di entrata in applicazione (febbraio 2005) di numerose sentenze interpretative da parte della Corte di giustizia dell'Unione europea. Nel 2013, infatti, il Parlamento e il Consiglio dell'UE avevano ritenuto opportuno avviarne la revisione per assicurare ai vettori aerei e agli Organismi Nazionali nominati dagli Stati membri un quadro di riferimento chiaro e ben delineato delle norme a tutela del consumatore passeggero del mezzo aereo.

L'auspicata ripresa dei lavori di revisione del testo normativo non è però avvenuta neanche nel 2017 e il documento sugli Orientamenti interpretativi relativi al Reg. (CE) n. 261/2004 e al Reg. (CE) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti modificato dal Reg. (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio pubblicato sulla G.U. dell'Unione europea C214/5 del 15 giugno 2016, se pur di ausilio, non ha potuto risolvere se non parzialmente le criticità interpretative o riempire le lacune emerse in fase di applicazione

e che compaiono ancora frequentemente.

Si pensi al fenomeno, sempre più diffuso, dei viaggi multimodali che prevedono più di un mezzo di trasporto in un unico contratto (ad es. un viaggio ferroviario e aereo venduto come unico viaggio) che allo stato attuale non sono coperti in quanto tali dal regolamento. Ad oggi, se un passeggero perde il volo a causa del ritardo del treno, questi potrebbe beneficiare solo del diritto alla compensazione pecuniaria e all'assistenza concessi dal Reg. (CE) n. 1371/2007 per quanto riguarda il viaggio ferroviario e solo nel caso in cui il passeggero abbia subito un ritardo superiore a 60 minuti alla destinazione.

Nel 2017 la Commissione europea ha avviato un'analisi delle politiche dei singoli Stati membri in tema di trasporti multimodali. Tale analisi è stata in prima battuta svolta utilizzando una società di servizi, tramite interviste agli Organismi designati di diversi Stati membri tra cui anche l'Italia, allo scopo di avere un quadro aggiornato della situazione, di fatto per cominciare a delineare il possibile intervento legislativo comunitario sulla materia.

L'ENAC ha ricevuto nel 2017 una delegazione della Corte dei conti europea che ha svolto un audit sulle attività della Commissione europea in tema di diritti dei passeggeri nel trasporto, non solo aereo, ma anche ferroviario e marittimo. Nel corso della visita, il team di audit ha avuto modo di approfondire l'organizzazione e le modalità operative in tema di diritti dei passeggeri nel trasporto aereo attuate dall'ENAC in qualità di Organismo designato italiano, riconoscendo l'elevato livello degli standard implementati in Italia. La visita ha fatto parte di un programma che ha ricompreso 10 Paesi membri dell'Unione europea.

