



# Enac

Autorità per l'Aviazione Civile

rapporto.  
2008







# Enac

## Autorità per l'Aviazione Civile

### Rapporto 2008



## PRESIDENZA E DIREZIONE GENERALE

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

*Coordinamento editoriale*  
Adolfo Marino - Ufficio di Presidenza

*Finito di stampare nel mese di maggio 2009 da*  
E.M.S. Easy Management Solutions srl - Roma

ENAC - DIREZIONE RELAZIONI ISTITUZIONALI E COMUNICAZIONE

Telefono 06 44596557 • Fax 06 44596249  
[relazioni.istituzionali@enac.gov.it](mailto:relazioni.istituzionali@enac.gov.it)

# Enac: Autorità per l'Aviazione Civile

## Il Rapporto 2008

**Vito Riggio**

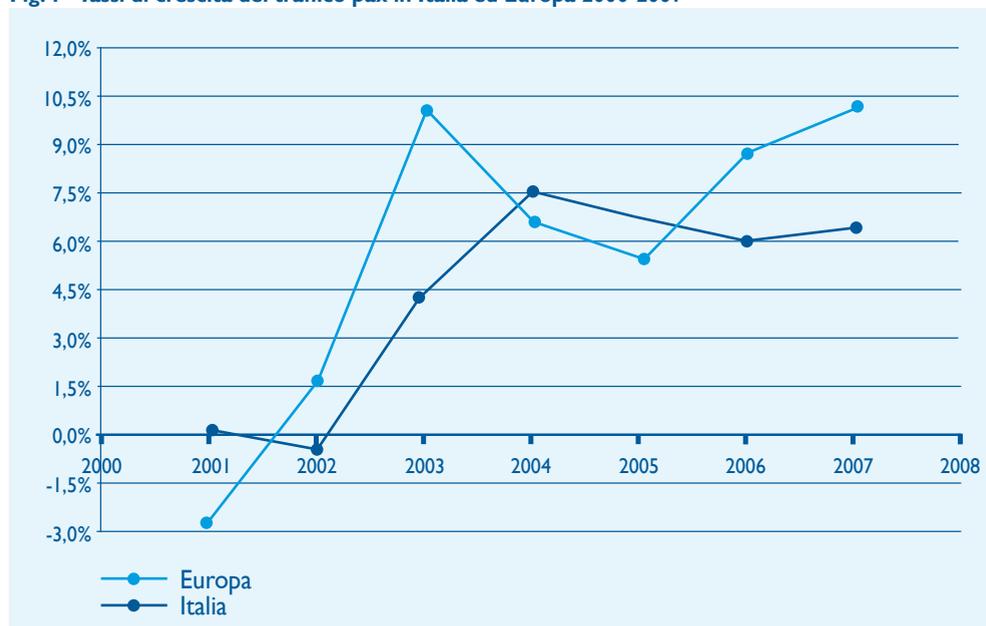
*Presidente dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile*

L'andamento del traffico passeggeri nell'ultimo decennio ha fatto registrare una dinamica sempre in crescita, anche se con tassi variabili, ad eccezione per quanto riguarda l'Europa delle annualità 2001-2002 a causa dei noti eventi dell'11 settembre 2001.

Il trend crescente fino al primo trimestre del 2008 ha generato la convinzione, confermata anche dai principali organismi di settore, di ritenere tale crescita fisiologica tanto da ipotizzarne anche per il prossimo futuro una sostanziale tenuta a tassi compresi fra il 4,5% ed il 5,5% secondo le stime effettuate da Iata, Eurocontrol ed Aci Europe.

La tabella sotto riportata pone a confronto, per il periodo 2000-2007, il tasso di crescita dei passeggeri registrato, sia per l'area Europa che nello specifico per l'Italia, con evidenza delle annualità in cui si sono verificati scostamenti rispetto al trend.

**Fig. I - Tassi di crescita del traffico pax in Italia ed Europa 2000-2007**



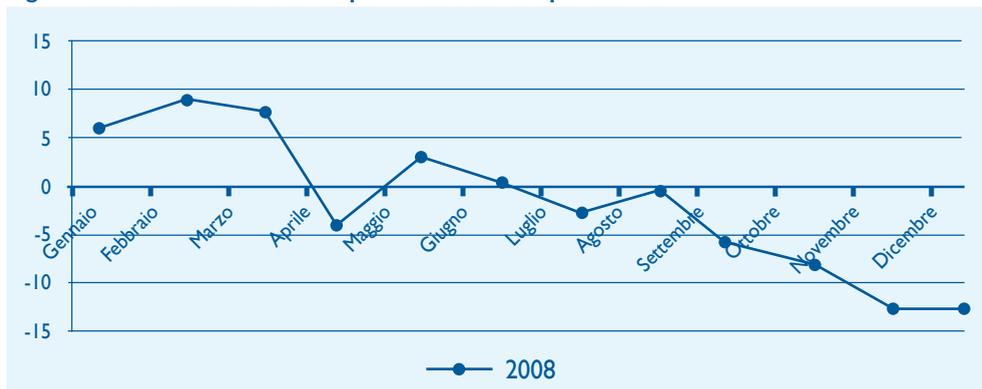
Fonte: studio Enac - Le prospettive del trasporto aereo italiano nel quadro della crisi economica e finanziaria mondiale

La dinamica crescente, protrattasi per otto anni, ha tuttavia subito una brusca inversione di tendenza, a partire dal secondo semestre del 2008 come risulta dal grafico successivo che raffronta, per l'Italia, il dato mensile del 2008, con il medesimo periodo del 2007 (espresso dall'asse delle ascisse corrispondente allo 0%), dunque con effetti anticipati rispetto alla crisi finanziaria ed economica che ha pervaso tutti i settori dell'economia mondiale e che "convenzionalmente" viene fatta risalire al fallimento della Lehman Brothers avvenuta nel mese di settembre 2008.

La crisi economico-finanziaria ha inevitabilmente "compresso" la domanda di trasporto aereo, innestandosi tuttavia in un substrato di relazioni complesse e di difficoltà oggettive per il settore, che ne ha acuito gli effetti.

È evidente, quindi, come il rapido declino del numero di passeggeri trasportati nel periodo settembre-dicembre 2008, la cui caduta, in Italia, appare più accentuata di quella registrata mediamente dall'Europa, sia scaturente dalla sommatoria di due componenti: 1) la vicenda

Fig. I - Tassi di crescita del traffico pax in Italia ed Europa 2000-2007



Fonte: studio Enac - Le prospettive del trasporto aereo italiano nel quadro della crisi economica e finanziaria mondiale

Alitalia, con *de-hubbing* di Malpensa, contrazione dell'operativo della nuova compagnia e conflittualità scaturita, 2) le conseguenze della crisi economico-finanziaria globale.

Sulla base di dati pubblicati da Aci Europe<sup>1</sup> dal mese di dicembre 2008 oltre l'80% degli aeroporti europei ha iniziato a registrare un andamento del traffico passeggeri pari mediamente al -7,7%, rispetto a dicembre della precedente annualità mentre, con riferimento all'Italia, già dal mese di novembre il calo dei passeggeri si assestava intorno a -12%.

### Effetti sul traffico della vicenda Alitalia

Ai fini di una corretta lettura delle informazioni contenute nella tabella sopra richiamata, va considerato che a partire dal mese di marzo del 2008 si è dato avvio al trasferimento di circa 170 voli giornalieri operati dalla compagnia Alitalia dall'aeroporto di Malpensa a quello di Fiumicino (*de-hubbing* di Malpensa), quale atto ormai obbligato vista la necessità per la compagnia di ridisegnare, in un'ottica di risanamento, un network sia nazionale che internazionale più sostenibile, da cui è derivata la soppressione definitiva di alcuni collegamenti meno redditivi, con impatto sulla gran parte degli scali nazionali.

Analizzando in breve i dati che emergono dalle statistiche riferite al primo semestre del 2008 (vs. 1° semestre 2007), la contrazione dell'operativo di Alitalia sullo scalo di Malpensa, è quantificabile in -48,5% in termini di passeggeri trasportati che, considerando il sistema milanese nel complesso, si attesta ad un -38%, sempre con riferimento al periodo gennaio-giugno 2008.

Tale differenziale tuttavia, è stato solo in minima parte riassorbito dallo scalo di Fiumicino laddove si consideri che l'incremento del traffico passeggeri per il medesimo periodo di riferimento è stato pari - a livello di sistema (Fiumicino- Ciampino) - a + 11%.

La decisione di *de-hubbing* ha provocato, quindi, una immediata contrazione delle attività svolte dal vettore sull'aeroporto della Malpensa, senza peraltro apportare, nell'immediato, un equivalente (ma di segno opposto) andamento del traffico sul sistema romano. Ciò non solo per la soppressione di alcuni collegamenti, ma, evidentemente, anche per il calo dei passeggeri trasportati a causa della perdita di fiducia nei confronti del vettore in difficoltà, aggravata dalla conflittualità che ha accompagnato la fase di transizione dalla Alitalia S.p.A. alla nuova Alitalia Compagnia Aerea Italiana S.p.A.

La capacità in esubero venutasi così a determinare non è stata, sempre nell'immediato, riassorbita da altri vettori, per le rigidità strutturali del settore e per via dell'incertezza del contesto competitivo italiano.

<sup>1</sup> Aci EUROPE ON THE CRISIS - Empower Europe's airports to boost Economic Recovery- March 2009.

## La crisi

Dunque, sin qui le ragioni della fase di crisi attraversata dal settore nella prima metà del 2008, a cui è seguita una fase di “stasi” dell’andamento nei mesi centrali corrispondenti alla stagione estiva e, successivamente, il rapido declino quale conseguenza diretta della crisi economico-finanziaria mondiale.

Le difficoltà del trasporto aereo nel sistema Italia, erano tuttavia già note al legislatore che, con l’emanazione della 248/05, (legge tesa a favorire la competitività del settore aeroportuale nel suo insieme) aveva anticipato i tempi ritenendo necessario un intervento nel settore aeroportuale, attraverso misure volte al sostegno di uno degli attori della filiera, il vettore.

A tal fine, con decorrenza 2006, è stato disposto un abbattimento dei diritti aeroportuali dovuti dal vettore a fronte dell’approdo, partenza e sosta su di un aeroporto nazionale, garantendo contestualmente la “neutralità” della manovra per i gestori aeroportuali.

Si era, dunque, compresa la necessità di un intervento volto direttamente ad un segmento di attività in crisi, ma indirettamente a tutto il settore che di tale intervento avrebbe dovuto beneficiare, con internalizzazione a carico dello Stato, dei costi della manovra (abbattimento corrispondente dei canoni concessori dovuti dai gestori aeroportuali al concedente).

Il costo della manovra, per la sola annualità 2006, è stato pari a 42 milioni di €, importo destinato ad incrementarsi vista la correlazione diretta esistente tra misura del canone concessorio ed unità di traffico che, per quanto detto, hanno avuto un andamento crescente fino al primo trimestre del 2008.

L’entità della crisi che il sistema del trasporto aereo sta sperimentando, quale sommatoria delle due componenti, le criticità storiche e la recente crisi economico-finanziaria, richiede un approccio organico in considerazione delle interrelazioni comunque esistenti tra i vari operatori del settore, in un’ottica di sistema che possa consentire la capitalizzazione degli interventi ed il miglior sfruttamento delle sinergie che ne scaturiranno.

Gli effetti della crisi nel suo complesso potranno, dunque, essere contrastati dai vari soggetti imprenditoriali del trasporto aereo con strategie differenti tenuto conto sia delle peculiarità/opportunità sia delle rigidità strutturali che caratterizzano i singoli settori di business.

Per i gestori aeroportuali, la contrazione della domanda determina minori entrate aeronautiche direttamente connesse all’andamento del traffico passeggeri, ma anche una riduzione delle entrate commerciali generate direttamente ed indirettamente dall’utenza in termini di indotto aeroportuale, inteso questo come complesso di attività espletate da operatori - diversi dal gestore - che gravitano nel perimetro aeroportuale.

Un vincolo alla capacità di reazione alla crisi per il settore delle gestioni aeroportuali è, comunque, dato dalla rigidità strutturale connessa ad un’attività che per propria natura è tipicamente capital intensive, in cui cioè l’incidenza dei costi di capitale (per investimento, ammortamento, oneri finanziari) rappresenta una componente significativa di costo totale, laddove non siano in atto finanziamenti pubblici ad hoc (PON, leggi comunitarie, leggi regionali).

Va sotto questo profilo evidenziato che i costi per investimento derivano al gestore direttamente dallo status giuridico di concessionario di una attività di interesse pubblico da realizzarsi su beni demaniali, status che il gestore acquisisce con la sottoscrizione degli atti convenzionali e dei Contratti di Programma, che lo vincolano nei confronti dell’Amministrazione concedente alla realizzazione, in un arco di tempo pluriennale, del Piano degli investimenti approvato dall’Enac sul cui corretto adempimento sia per i profili tecnici che economici vigila l’Ente.

È facile comprendere la ragione di tale attività di vigilanza, laddove si consideri che gli investimenti in argomento sono volti al mantenimento in piena efficienza delle infrastrutture aeroportuali esistenti, oltre che alla realizzazione di nuovi impianti.

Tale rigidità, imposta con diverse modalità dal regolatore, è tuttavia giustificata dalle peculiarità derivanti dal fatto che lo Stato, affidando a società di capitali beni demaniali, nell’ottica di una loro gestione secondo logiche imprenditoriali seppur con i vincoli derivanti

dal rispetto delle esigenze di natura pubblica, conferisce ai gestori il mandato implicito di restituire alla collettività un'infrastruttura qualitativamente superiore rispetto a quella avuta in concessione all'inizio del periodo di affidamento.

Va, tuttavia, evidenziato che, se è vero che per le attività connesse al settore regolamentato (tipicamente quelle svolte in regime di monopolio) la regolazione tariffaria permette di limitare l'alea, consentendo al gestore il recupero dei costi effettivamente sostenuti più un equo ritorno sul capitale investito, l'attuale crisi ha fatto emergere pesantemente l'ulteriore fattore di rischio con cui i gestori si devono confrontare.

Ci si riferisce, in particolare, alla rischiosità connessa a decisioni strategiche di soggetti imprenditoriali esterni al gestore, i vettori che, in un mercato più aperto alla concorrenza, ed in molti casi legato alle low cost ed a utenti (passeggeri) poco fidelizzati, genera un traffico nel complesso più variabile e meno consolidato.

Tale aspetto merita un approfondimento considerato che il settore regolamentato rappresenta il core business dell'attività di gestione aeroportuale; è complesso, quindi, individuare strategie di diversificazione del rischio (diversificazione delle attività) in grado di contrastare efficacemente se non annullare, gli effetti della perdita di quote significative di mercato.

Parallelamente l'attività delle compagnie aeree, in teoria più reattiva rispetto ad interventi finalizzati a conseguire, in situazioni di crisi, recuperi di produttività attraverso efficientamenti strutturali, si scontra con variabili esogene quali, ad esempio, i costi del carburante.

La dinamica dei costi per carburante, nel corso degli ultimi anni, ha mostrato una volatilità più che significativa, incidendo sulla efficacia di possibili strategie di contenimento del rischio (ad es. contratti finanziari di copertura denominati "commodity swap").

Il rischio specifico per i vettori è rappresentato dall'andamento della domanda di trasporto in sé, che a sua volta viene influenzata da variabili macro e micro- economiche (PIL nazionale, ma anche reddito individuale), oltre che dalla spinta competitiva proveniente da forme alternative di trasporto che appaiono perfettamente sostituibili alle tratte aeree per le quali occorrono circa 3 ore di viaggio (già è percepibile l'effetto concorrenza di mezzi alternativi come "freccia rossa" di Trenitalia s.p.a.).

L'insieme degli aspetti sopra evidenziati hanno una notevole influenza nel determinare la propensione al viaggio, specie per il segmento leitur, più elastico rispetto all'andamento di tali variabili.

Non va, inoltre, trascurato l'effetto delle aspettative del "cittadino-utente" sulla tempistica di rientro della crisi, che oltre a condizionare le scelte nel presente, possono innescare una spirale negativa tendente ad amplificare gli effetti dell'attuale crisi.

## La ripresa del settore

In uno scenario in cui la crisi economico-finanziaria ha pervaso tutti i settori dell'economia e le attese su un possibile rientro nel breve termine devono ancora trovare conferma, la possibilità di reazione per il sistema del trasporto aereo nel complesso è data dalla sinergia di una serie di interventi, inclusi quelli volti a garantire la stabilità del contesto regolatorio e del funzionamento delle regole di mercato.

La certezza della regolamentazione economico-tariffaria consentendo il recupero dei costi oltre ad un equo ritorno sul capitale investito, garantisce al gestore il reperimento delle risorse necessarie al progressivo e continuo sviluppo delle infrastrutture ed impianti affidati in concessione, premessa necessaria per poter cogliere le opportunità della futura ripresa economica, e condizione per contenere la conflittualità tipica del settore.

Anche per quanto riguarda i vettori occorre un quadro di regole certe che possa assicurare un ordinato sviluppo del sistema e costituire stimolo alle attività imprenditoriali, prevenendo nel complesso possibili situazioni di default con conseguenti riflessi sui possessori di titoli di viaggio.

La liberalizzazione del mercato nei collegamenti extra comunitari, con le possibilità che offre, può determinare un fattore di crescita laddove siano contemperate le esigenze degli aeroporti di veder aumentare il traffico passeggeri e merci con le esigenze dell'industria nazionale vettoriale di avere garantite aspettative di sviluppo.

In tal senso occorre perseguire una politica di graduale accesso al mercato che tuteli il programma di investimenti delle compagnie aeree.

Questo risultato non può essere raggiunto solo per il tramite dello strumento delle autorizzazioni provvisorie all'esercizio dei diritti di traffico aereo, tenuto conto che i vettori richiedono di poter usufruire di facoltà operative stabili che consentano una programmazione degli investimenti nel medio periodo garantita dalla certezza giuridica di regole e dalla stabilità del sistema stesso.

Tali autorizzazioni di natura provvisoria ed extra bilaterali, pur costituendo un valido ed immediato intervento per affrontare un periodo di crisi, devono necessariamente vedere il prima possibile una trasformazione in diritti stabili a favore dei vettori, sia nazionali che stranieri, tramite una revisione delle intese bilaterali.

In ambito comunitario sarà poi interessante verificare se nei prossimi due anni gli Stati membri per affrontare la crisi ricorreranno anche alla possibilità di imporre oneri di servizio pubblico per sopperire alla cancellazione da parte delle compagnie aeree europee di collegamenti poco redditizi ovvero, se gli aeroporti si avvarranno maggiormente delle facoltà concesse dagli orientamenti comunitari in merito agli aiuti allo start up di nuove rotte per i vettori che intendono avviare nuove attività.

In questa particolare congiuntura è quindi necessario sottolineare il ruolo che le istituzioni sono chiamate a svolgere, dalle quali ci si attende la capacità di superare le rigidità procedurali, allo scopo di governare, nella certezza delle regole, un settore dinamico per il quale il movimento e la rapidità decisionale rappresentano comune esigenza di tutte le imprese del trasporto aereo.

È quindi necessario che il settore sia presidiato dall'Ente anche con l'ausilio di strumenti di rapido intervento, allo scopo di conferire al sistema la stabilità attesa in un'ottica temporale di medio/lungo termine, che consenta agli "operatori" la ragionevole certezza del recupero degli investimenti sostenuti e di un congruo ritorno sul capitale investito, a sostegno di una pianificazione temporale che vada al di là dell'attuale momento di crisi.

In conclusione, la ripresa del settore rappresenta un obiettivo strategico per il Paese, come strategico è il settore dei trasporti, in quanto un aeroporto che funziona attrae utenza, genera reddito per gli utenti diretti ed in generale per l'indotto, alimentando così un percorso "virtuoso" e a ritroso rispetto alla crisi che si sta sperimentando, che può rappresentare un elemento cardine per la ripresa economica attraverso il semplice principio del moltiplicatore economico del reddito.

In tale contesto l'attività dell'Ente finalizzata nello specifico a favorire l'ordinato e regolare sviluppo del trasporto aereo nell'interesse prioritario degli utenti finali, richiede un'attenta ponderazione degli interessi contrapposti.



# Gli organi dell'Enac

*Presidente*

Vito Riggio

*Membri del Consiglio di Amministrazione*

Lucio d'Alessandro

Manlio Mele

Pierluigi Musghi

Fulvio Neri

Franco Pronzato

Oberdan T. Scozzafava

*Collegio dei Revisori dei Conti*

Rosa Grimaccia (Presidente)

Roberto Serrentino

Novella Coppa De Donno

*Direttore Generale*

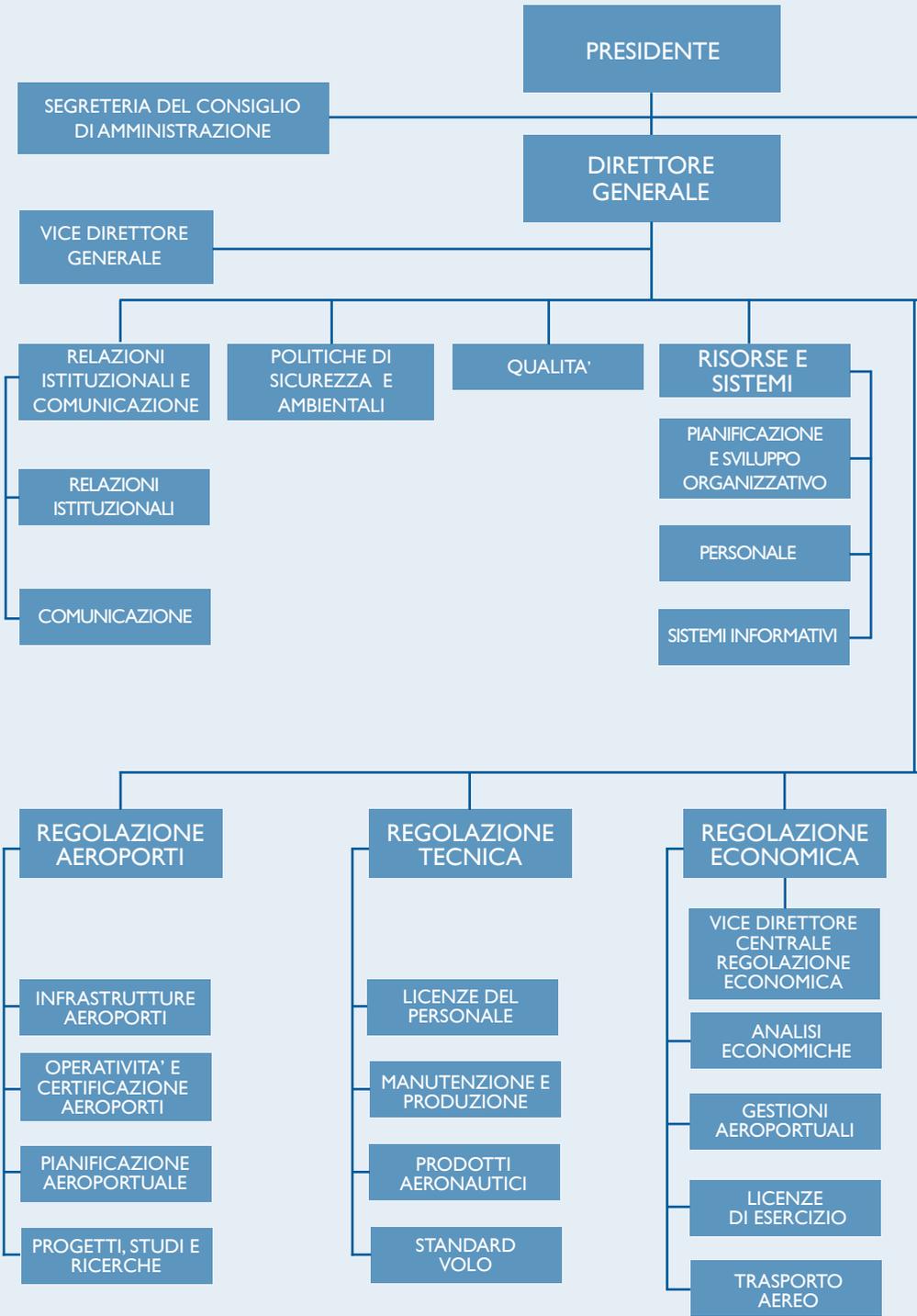
Silvano Manera

## L'Organigramma Enac

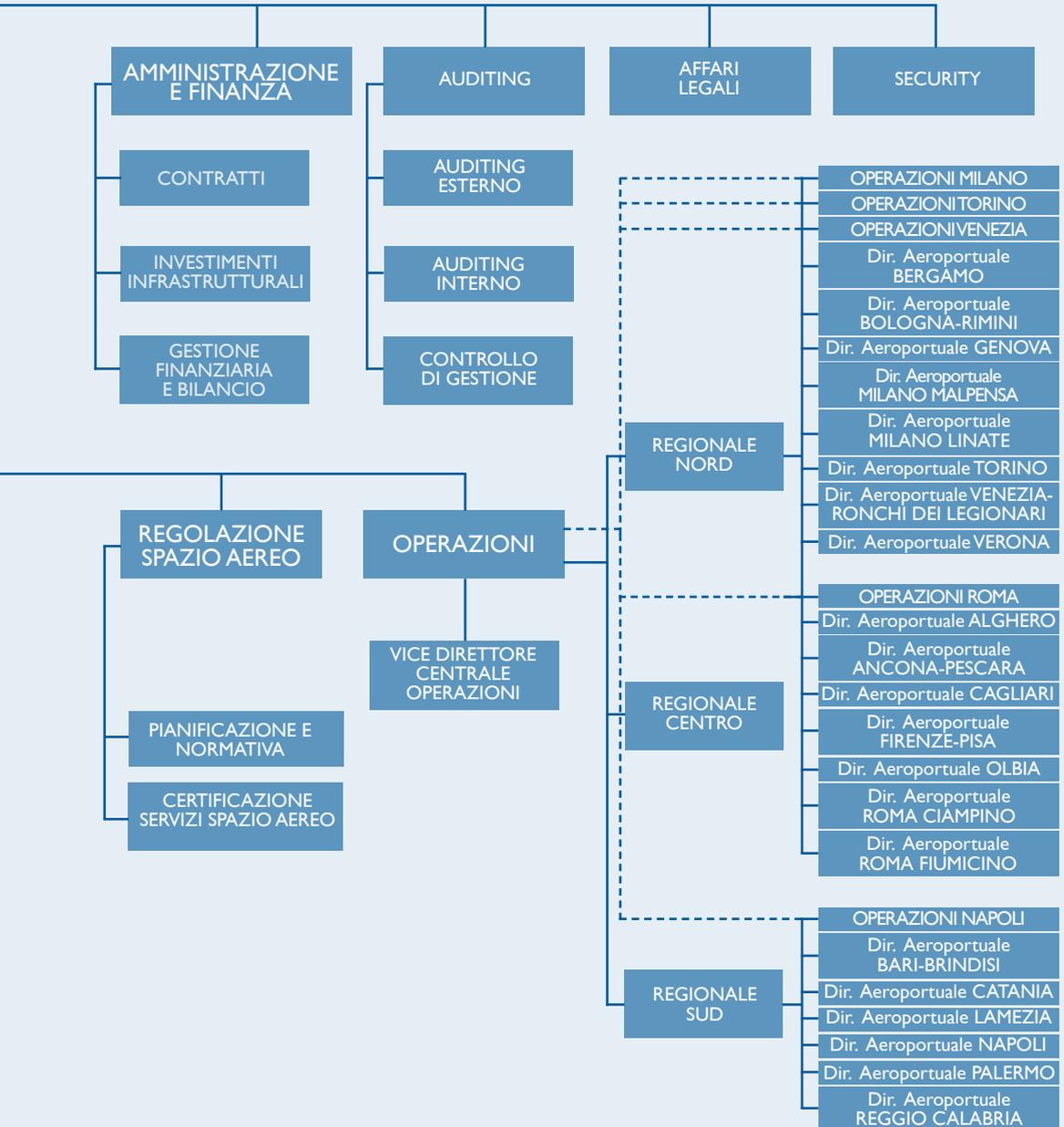
Il 9 settembre 2004 il Consiglio di Amministrazione dell'Enac ha approvato il nuovo Regolamento dell'organizzazione e del personale (ROP), attualmente in vigore.

La macrostruttura dell'Enac è oggi costituita dalle cinque Direzioni centrali; Regolazione Aeroporti, Regolazione Economica, Regolazione Spazio Aereo, Regolazione Tecnica, Operazioni.

Le strutture di staff annoverano due Direzioni centrali (Amministrazione e Finanza, Risorse e Sistemi), a cui si aggiungono le sei direzioni dedicate a Auditing, Relazioni Istituzionali e Comunicazione, Affari legali, Politiche di Sicurezza e Ambientali, Qualità e Security, che rispondono al Direttore Generale. La Segreteria del Consiglio di Amministrazione e l'Ufficio di Presidenza si correlano direttamente al Presidente.



UFFICIO DI PRESIDENZA



# La Mission delle Direzioni

## Direzione Centrale Regolazione Aeroporti

Garantire l'evoluzione del sistema aeroportuale in relazione allo sviluppo infrastrutturale e tecnologico, al contesto normativo internazionale ed alla capacità del settore di sostenerne l'evoluzione. Promuovere l'uso di strumenti di pianificazione aeroportuale, sia in termini generali sia operativi, al fine di migliorare la capacità proattiva dell'Ente.

## Direzione Centrale Regolazione Economica

Garantire l'equa competitività nello sviluppo del trasporto aereo ed il miglioramento dei servizi erogati al passeggero. In particolare assicurare che il processo di trasferimento alle gestioni totali e di liberalizzazione dei servizi aeroportuali avvenga nel rispetto dei principi della concorrenza.

## Direzione Centrale Spazio Aereo

Garantire che le attività riguardanti lo spazio aereo italiano e la fornitura dei servizi di navigazione aerea siano rivolte alla sicurezza del volo ed all'efficienza delle operazioni.

## Direzione Centrale Regolazione Tecnica

Definire gli indirizzi e gli obiettivi per lo sviluppo della sicurezza del volo sulla base delle politiche e degli indirizzi strategici dell'Ente, coerentemente al contesto internazionale di riferimento. Promuovere inoltre iniziative volte all'analisi, studio e ricerche in tema di sicurezza del volo. Contribuire alla diffusione della cultura della sicurezza del volo.

## Direzione Centrale Operazioni

Garantire che le attività effettuate sul territorio siano rivolte a promuovere il miglioramento della sicurezza del volo, all'equa competitività nello sviluppo del trasporto aereo, ed al miglioramento della qualità dei servizi erogati agli utenti ed al passeggero.

## Direzione Centrale Amministrazione e Finanza

Garantire la definizione e l'attuazione delle politiche economico-finanziarie dell'Ente al fine di sostenere un efficace perseguimento delle strategie dell'Ente, con particolare riferimento all'acquisizione di risorse finanziarie.

## Direzione Centrale Risorse e Sistemi

Garantire la definizione e l'attuazione delle politiche di sviluppo delle risorse umane, organizzative e tecnologiche, al fine di sostenere i processi istituzionali per una maggiore efficacia nel perseguimento delle strategie dell'Ente.

## Direzione Auditing

Garantire l'esercizio del controllo di regolarità amministrativa e contabile, nonché il controllo di gestione sull'azione amministrativa dell'Ente. Verificare che la gestione societaria e l'attività delle imprese soggette alla vigilanza dell'Enac si svolgano nel rispetto delle norme e secondo criteri di economicità ed efficienza.

## Direzione Relazioni Istituzionali e Comunicazione

Assicurare le relazioni con il pubblico e lo sviluppo di nuovi canali di comunicazione con gli utenti, la collettività e gli altri Enti; promuovere l'immagine dell'Ente nella società e nelle istituzioni nazionali ed internazionali.

## Direzione Affari Legali

Assicurare la tutela degli interessi dell'Ente in sede giudiziale e stragiudiziale e la trattazione dei temi legislativi e giuridico-legali. Adottare pareri in materia sanzionatoria e per la conciliazione di controversie. Rapporti con l'Avvocatura dello Stato.

## Direzione Politiche di Sicurezza e Ambientali

Elaborare indirizzi per il miglioramento della sicurezza del volo e delle condizioni ambientali, in coerenza con la realtà nazionale, tenendo conto del contesto internazionale, e soddisfare le attese del cittadino/utente compatibilmente con le capacità di evoluzione dell'industria del trasporto.

## Direzione Qualità

Garantire un Sistema di Qualità in grado di attivare un processo di miglioramento continuo della qualità dei prodotti, dei servizi e delle prestazioni dell'Ente.

## Direzione Security

Contribuire alla prevenzione degli atti illeciti nei confronti della sicurezza dei voli assicurando lo sviluppo della normativa per l'attuazione delle disposizioni in materia di security e verificandone l'applicazione.



# SOMMARIO

<b>I LA CRISI MONDIALE E LE PROSPETTIVE DEL TRASPORTO AEREO</b>	<b>1</b>
1 Le origini della crisi	3
2 I prevedibili effetti della crisi sulle economie della zona euro e dell'Italia	4
2.1 Le previsioni circa l'andamento del PIL	
2.1.1 Previsioni per l'area euro	
2.1.2 Previsioni per l'Italia	
2.1.3 Previsioni sull'andamento delle componenti del PIL	
2.2 Le previsioni circa l'andamento delle singole componenti del PIL	6
2.2.1 I consumi	
2.2.2 Gli investimenti	
2.2.3 Il settore industriale e dei servizi (Italia)	
2.3 Le previsioni circa l'andamento del commercio internazionale	9
2.3.1 Esportazioni ed Importazioni (zona euro ed Italia)	
2.4 Valutazioni conclusive	14
3 Le prospettive del trasporto aereo italiano	15
3.1 Le previsioni sull'andamento del mercato del trasporto aereo prima della crisi	15
3.2 La correlazione fra andamento del PIL e la domanda di trasporto aereo	16
3.3 Le precedenti crisi nel trasporto aereo	20
3.4 Stima dell'andamento del traffico passeggeri nel biennio 2009-2010	20
3.5 Valutazioni conclusive e previsioni circa i singoli mercati	23
<b>2 LA SICUREZZA DEL VOLO: LA SAFETY</b>	<b>27</b>
1 La Safety: ruolo e competenze dell'Enac e dell'Easa	29
2 Enac State Safety Programme	30
3 Statistiche aeronautiche	31
3.1 Le Statistiche mondiali	31
3.2 Le Statistiche europee	32
3.3 Le Statistiche italiane	33
4 La Prevenzione per la Sicurezza del Volo.	
Il Sistema di segnalazione di eventi aeronautici eE-MOR	36
4.1 Le Segnalazioni	37
5 Certificazione e sorveglianza sulle condizioni di sicurezza e della qualità dei servizi	42
6 Operatori di trasporto aereo	43
7 Il Programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft)	44
7.1 Attività ispettiva SAFA nel 2008	44
8 Il Programma SANA	49
9 La certificazione e sorveglianza dei prestatori di assistenza a terra	50
<i>Approfondimento: Industria aeronautica italiana</i>	51
<b>3 LA REGOLAZIONE DELLO SPAZIO AEREO</b>	<b>55</b>
1 La regolazione dello spazio aereo	57
1.1 Premessa	57
1.2 Attività di certificazione, vigilanza e controllo	57
1.3 Attività di regolamentazione	59
1.4 Attività internazionale	61
<b>4 LA SICUREZZA DEL VOLO: LA SECURITY</b>	<b>63</b>
1 Security e normativa comunitaria	65
1.1 Controlli	66
1.2 Formazione	66
1.3 Rapporti con organismi internazionali e dell'Unione europea	67
1.4 Attività di Regolamentazione Enac: Il Programma Nazionale di Sicurezza	68

Crisi mondiale e prospettive trasporto aereo

La Safety

La Regolazione spazio aereo

La Security

La regolazione degli aeroporti

L'Ambiente

I Rapporti con istituzioni, operatori e utenti

La Regolazione economica

<b>5</b>	<b>LA REGOLAZIONE DEGLI AEROPORTI</b>	71
1	Pianificazione	73
1.1	Pianificazione aeroportuale	73
1.2	Il demanio aeronautico	74
2	La realizzazione delle opere aeroportuali	74
2.1	La programmazione degli investimenti	74
2.2	Agibilità e collaudo	75
2.3	Aeroporti a gestione diretta	77
2.4	I fondi comunitari	78
3	La regolazione	79
3.1	La normativa	79
3.2	Attuazione del nuovo Codice della Navigazione	80
<b>6</b>	<b>L'AMBIENTE</b>	83
1	L'ambiente	85
1.1	Il rumore	86
1.2	Emissioni gassose e sostenibilità ambientale	88
1.3	Bird Strike	89
<b>7</b>	<b>I RAPPORTI CON LE ISTITUZIONI, GLI OPERATORI DI SETTORE E GLI UTENTI</b>	93
1	I rapporti con le istituzioni, i diritti dei passeggeri e la qualità dei servizi	95
	<i>Approfondimento: La qualità interna</i>	104
<b>8</b>	<b>LA REGOLAZIONE ECONOMICA</b>	107
1	Il settore del Trasporto aereo	109
1.1	Le licenze d'esercizio e il monitoraggio economico-finanziario dei vettori	109
1.2	Azioni finalizzate al monitoraggio dei vettori	109
1.3	Studi di settore	110
1.4	Profilo regolatorio	110
1.5	Il caso Alitalia	110
1.6	Autorizzazioni diritti di traffico	114
1.7	Settore controllo slot e operato di Assoclearance	114
1.8	Rapporti con Eurocontrol	116
1.9	Attività concernente gli scioperi nel settore del trasporto aereo	117
2	Il panorama nazionale	118
2.1	Gli oneri di servizio pubblico	118
2.2	Sardegna	119
2.3	Sicilia	119
2.4	Liguria	120
2.5	Calabria	121
2.6	Isola d'Elba	121
2.7	Bolzano	121
3	Il panorama internazionale	123
3.1	Accordi aerei e argomenti di diritto comunitario	123
3.2	Gare per l'assegnazione dei diritti di traffico	123
3.3	Negoziati multilaterali e attività comunitaria	124
4	Gli aeroporti	124
4.1	Le gestioni aeroportuali	124
5	I contratti di programma	130
5.1	Elaborazione delle Linee guida	130
5.2	Attività di vigilanza	131
6	Handling	136
6.1	Attuazione del sistema regolamentare in materia di Handling	136





# La crisi mondiale e le prospettive del trasporto aereo

## 01

Crisi mondiale e prospettive trasporto aereo

La Safety

La Regolazione spazio aereo

La Security

La Regolazione degli aeroporti

L'Ambiente

I Rapporti con istituzioni, operatori e utenti

La Regolazione economica



# Le origini della crisi

L'attuale crisi economica mondiale ha le sue radici negli squilibri manifestati dall'economia reale nell'ultimo biennio, riferiti principalmente 1) all'andamento del prezzo dei prodotti petroliferi (che, la scorsa estate, aveva raggiunto la quotazione di \$150 al barile, con la prospettiva di raggiungere i \$200 al barile), 2) al pesantissimo indebitamento dell'economia statunitense e 3) alla forte competitività reale e monetaria delle economie emergenti (si consideri al riguardo la facoltà della Cina di agganciare la propria moneta al dollaro USA, con conseguente guadagno di competitività della moneta, specie verso l'Euro).

Su questa preesistente situazione di tensione e di rallentamento della crescita delle economie dei Paesi più industrializzati si è innestata la crisi finanziaria statunitense che, 1) originata dallo scoppio della bolla immobiliare, la cui crescita era stata sostenuta dalla facilità di accesso ai mutui subprime, 2) si è rapidamente estesa al mercato dei titoli derivati (emessi a garanzia dei mutui concessi a debitori divenuti insolventi) e, quindi, 3) ha investito l'intero sistema bancario USA.

La propagazione della crisi a livello internazionale, a giudizio di molti analisti, ha avuto inizio dal mancato salvataggio da parte del governo americano della Lehman Brothers, che ha generato un'ondata di panico e gravi tensioni nei sistemi bancari internazionali e ciò si è tradotto in un inasprimento dei criteri di erogazione del credito a livello internazionale, nel deterioramento del clima di fiducia delle imprese e dei consumatori ed infine nel crollo dei valori di borsa.

Il senso di sfiducia generalizzato e reciprocamente maturato dalle banche a seguito delle turbolenze sui mercati finanziari ha di fatto bloccato il mercato interbancario, con conseguente limitazione della disponibilità di credito per gli operatori dell'economia reale.

Dall'inizio della crisi, gli enti creditizi hanno dovuto inoltre fronteggiare crescenti pressioni, sulle dimensioni dei loro bilanci, connesse all'erosione della base patrimoniale per perdite su crediti o per l'andamento sfavorevole dei prezzi delle attività.

Questo ha costretto le banche a ridimensionare le posizioni di bilancio al fine di riportare il rapporto base patrimoniale/attività al livello auspicato, con evidente impatto negativo sull'accesso ai finanziamenti di imprese e famiglie.

Inoltre, le tensioni sui mercati finanziari e l'apprensione degli investitori, sui mercati in cui le banche provvedono alla raccolta, hanno implicato più stringenti vincoli di finanziamento per gli enti creditizi che hanno pertanto limitato la massa monetaria disponibile ai fini dei prestiti alla propria clientela.

L'elevata incertezza che ha caratterizzato i mercati finanziari nell'ultimo semestre, nonostante gli interventi delle autorità monetarie e dei governi, ha influito pesantemente sul comportamento delle imprese, ed inoltre il deteriorarsi delle prospettive per l'economia e l'inasprimento delle condizioni di finanziamento divenute più restrittive hanno comportato una protratta moderazione nei tassi di crescita dei prestiti alle famiglie oltre che al settore privato non finanziario.

In definitiva ne è seguito un peggioramento delle condizioni economiche mondiali e tale andamento ha ulteriormente rallentato la domanda di beni e servizi nei Paesi avanzati, mentre una decelerazione dell'attività si registra anche nelle economie emergenti, per via della contrazione della domanda estera e delle ricadute negative della crisi finanziaria.

# 2 I prevedibili effetti della crisi sulle economie della zona euro e dell'Italia

Per valutare gli effetti della crisi sull'economia della zona euro e dell'Italia, l'Enac ha preso in esame le previsioni formulate dalla Banca Centrale Europea, dall'OCSE e dalla Banca d'Italia, dal Centro Studi di Confindustria<sup>1</sup>. Inoltre è stato acquisito il rapporto della SACE sulle prospettive del commercio estero, pubblicato nel novembre scorso, del quale si tratterà nel paragrafo 2.3.

## 2.1 Le previsioni circa l'andamento del PIL

### 2.1.1 Previsioni per l'area Euro

Le iniziali previsioni sull'andamento del PIL europeo predisposte dagli esperti dell'Eurosistema (BCE) risultano confermate in termini di tendenza (anche se con valori diversi) dalle elaborazioni successivamente effettuate dall'OCSE, dalla Banca d'Italia e dal Centro Studi di Confindustria.

Da tutte le previsioni la crisi risulterebbe concentrarsi nel 2009, per poi lasciare spazio ad una lenta e progressiva ripresa dell'economia:

#### BCE

	2008	2009	2010
PIL AREA EURO	0,8/1,2	-1/0,00	0,5/1,5

#### BANCA D'ITALIA/OCSE

	2008	2009	2010
PIL AREA EURO	+1,0	-0,6	+1,2

#### CONFINDUSTRIA

	2008	2009	2010
PIL AREA EURO	+1,0	-0,8	+1,2

### 2.1.2 Previsioni per l'Italia

A livello nazionale sono state prese in considerazione le previsioni formulate dalla Banca d'Italia e dal Centro Studi di Confindustria, che di seguito si riportano.

#### CONFINDUSTRIA

	2007	2008	2009	2010
PIL ITALIA	+1,5	-0,5	-1,3	+0,7

Confindustria precisa che le possibilità di rilancio dell'economia italiana sono strettamente legate al ripristino della fiducia e al dissiparsi dell'incertezza che attanaglia la spesa di famiglie e imprese, altrimenti si avrà una recessione più lunga e profonda nel 2009, seguita da una stagnazione nel 2010. Le previsioni formulate dalla Banca d'Italia, di seguito rappresentate, delineano un quadro più negativo rispetto a quello elaborato dagli altri principali previsori, in quanto incorporano informazioni più recenti che confermano, con sempre maggiore chiarezza, il veloce peggioramento della congiuntura sia interna che internazionale.

<sup>1</sup> I dati del presente capitolo sono aggiornati al 27 febbraio 2009.



Crisi mondiale e prospettive trasporto aereo

La Safety

La Regolazione spazio aereo

La Security

Nel 2009, il Pil in Italia si contrarrebbe del 2,0 %, oltre che per effetto dell'eredità negativa dell'ultimo semestre del 2008, anche per il netto peggioramento della domanda estera ed il forte ridimensionamento dei piani di spesa di imprese e famiglie.

### BANCA D'ITALIA

	2007	2008	2009	2010
PIL ITALIA	+1,5	-0,6	-2	+0,5

La regolazione degli aeroporti

### 2.1.3 Previsioni sull'andamento delle componenti del PIL

Come di seguito rappresentato, gli esperti sia della BCE che della Banca d'Italia e del Centro Studi di Confindustria hanno inoltre elaborato una previsione sulle singole componenti del PIL europeo (BCE) ed italiano (Banca d'Italia e Confindustria).

### BCE

	2007	2008	2009	2010
Consumi privati	+1,6	+0,1/+0,5	-0,3/+0,7	+0,6/+1,8
Consumi collettivi	+2,3	+1,9/+2,3	+1,3/+1,9	+1,3/+1,9
Investimenti fissi lordi	+4,4	+0,2/+1,2	-6/-3	-2,4/+1,0
Export (beni e servizi)	+6,1	+2,4/+3,4	-1,4/+1,0	+2,3/+4,9
Import (beni e servizi)	+5,4	+2/+3	-1,9/+1,1	+1,4/+5,2

L'Ambiente

I Rapporti con istituzioni, operatori e utenti

### CONFINDUSTRIA

	2007	2008	2009	2010
Consumi privati	+1,4	-0,5	-1,4	+0,7
Investimenti fissi lordi	+1,2	-1,6	-2,9	+1,0
Import (beni e servizi)	+5,0	-0,6	-1,3	+2,1
Export (beni e servizi)	+4,4	-1,6	-2,0	+2,5

### BANCA D'ITALIA

	2007	2008	2009	2010
Consumi privati	+1,4	-0,4	-0,2	+0,3
Investimenti fissi lordi	+1,2	-1,9	-7,3	-0,8
Import (beni e servizi)	+5,0	-0,9	-5,5	+4,0
Export (beni e servizi)	+4,4	-1,9	-3,8	+3,0

La Regolazione economica

## 2.2 Le previsioni circa l'andamento delle singole componenti del PIL

### 2.2.1 I consumi

#### Europa

Con riferimento all'aggregato dei consumi si rileva che sono soprattutto quelli privati a registrare contenuti tassi di crescita. Detta riduzione è principalmente ascrivibile ai seguenti fattori:

- ▶ modesta crescita del reddito reale connessa al peggioramento del mercato del lavoro ed al calo dell'occupazione, a seguito della prevista debolezza dell'attività economica a livello mondiale. Come noto il reddito disponibile è una variabile fondamentale nelle decisioni di spesa delle famiglie. Il recente calo dei prezzi delle materie prime e dell'inflazione dovrebbe contribuire ad alleviare la pressione sul reddito delle famiglie e sostenere la ripresa dei consumi privati;
- ▶ incremento del risparmio a scopo prudenziale riferibile alla situazione di elevata incertezza economica.

Gli effetti del calo dei prezzi delle materie prime dipenderanno molto dalla misura in cui il maggiore potere di acquisto indurrà le famiglie ad aumentare la spesa piuttosto che il risparmio. Studi recenti hanno infatti dimostrato che i consumatori nell'area euro hanno assunto un atteggiamento di forte cautela: tra la fine del 2007 e l'inizio del 2008, a fronte della crescita dell'inflazione, le famiglie hanno accresciuto i propri risparmi limitando i livelli di spesa.

Si consideri inoltre che nell'ultimo trimestre 2008 le condizioni di finanziamento applicate alle famiglie sono state caratterizzate da un inasprimento dei criteri di concessione del credito e da un ulteriore aumento dei tassi bancari sui crediti al consumo oltre che sui mutui per l'acquisto di abitazioni.

#### Italia

L'analisi della situazione italiana effettuata dal Centro Studi di Confindustria non è dissimile da quella europea appena descritta. L'aumento dei prezzi avvenuto nella prima metà del 2008 e il peggioramento delle aspettative sull'evoluzione della crisi economica verificatosi dall'estate in poi hanno inciso sulle decisioni di spesa e hanno generato un aumento del risparmio, che di solito è un valore da salvaguardare, ma in questo momento è riflesso e propagatore della crisi. Le condizioni favorevoli ad una ripresa dei consumi (riduzione dell'inflazione e diminuzione dei tassi d'interesse) sono annullate dall'incertezza, la quale determina un calo della spesa nonostante l'aumento del potere d'acquisto (che nello scenario elaborato da Confindustria cresce sostenuto dall'aumento delle retribuzioni reali).

I consumi delle famiglie italiane sono stimati dal Centro Studi di Confindustria in calo dello 0,5% nel 2008 (dal +1,4% del 2007) e dell'1,4% nel 2009. Torneranno poi a crescere nel 2010 (+0,7%).

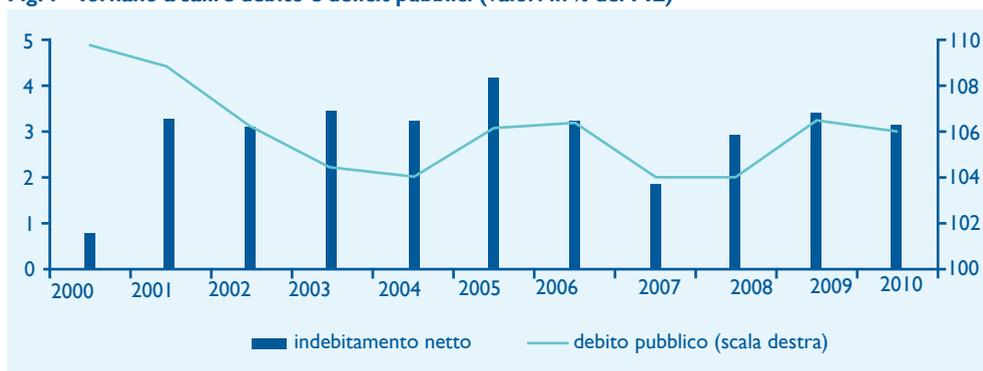
Dalle previsioni della Banca d'Italia risulta che nell'anno in corso (2009) i consumi privati ristagnerebbero (-0,2%), tornando a crescere nel 2010 ad un ritmo appena inferiore a quello previsto per il PIL.

Secondo le stime effettuate, i consumi risentirebbero meno delle condizioni cicliche avverse, grazie sia all'impatto favorevole della riduzione dell'inflazione sulla capacità di spesa delle famiglie che delle misure recentemente approvate dal Governo a favore delle famiglie meno abbienti.

Il Centro Studi di Confindustria stima (Fig. 1) che il deficit pubblico italiano tornerà a salire prevedendo un indebitamento netto pari al 3,3% del PIL nel 2009, dopo il 2,6% nel 2008 e l'1,6% del 2007<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Il superamento del limite del 3% del rapporto deficit/PIL non costituisce di per sé un rischio, vista la situazione internazionale decisamente negativa. Innanzitutto, il valore di questo rapporto dovrebbe mantenersi in linea con quello degli altri Paesi dell'area euro e, in ogni caso, il piano di contrasto alla crisi predisposto dalla Commissione europea il 26 novembre 2008, lo European Economic Recovery Plan, prevede esplicitamente la possibilità di superare temporaneamente il vincolo del 3%.

Fig. I - Tornano a salire debito e deficit pubblici (valori in % del PIL)



Fonte: elaborazioni CSC su dati ISTAT, Banca d'Italia

Nel 2010 è previsto un parziale rientro, con l'indebitamento al 3,1% del PIL. Il debito pubblico raggiungerebbe il 106,1% (il più elevato tra i Paesi dell'Unione europea) del PIL nel 2009, dopo essere rimasto stabile al 104,1% tra il 2007 e il 2008.

## 2.2.2 Gli investimenti

### Europa

Gli investimenti sono la componente del PIL che maggiormente risente dell'arretramento dell'attività economica oltre che delle più restrittive condizioni di finanziamento connesse alla crisi dei mercati finanziari.

Il rallentamento della dinamica degli investimenti è riferibile, in primo luogo, al rallentamento degli investimenti nelle costruzioni, nell'edilizia commerciale e residenziale.

A loro volta, gli investimenti in beni diversi dalle costruzioni subiscono una contrazione ascrivibile ai fattori già sopra evidenziati:

- ▶ il rallentamento dell'attività economica, l'incertezza sulle prospettive, il calo della domanda e della redditività;
- ▶ l'inasprimento dei criteri per la concessione del credito (minore disponibilità di finanziamenti);
- ▶ il deteriorarsi della domanda che ha allentato la necessità di ampliare la capacità produttiva.

### Italia

Per quanto riguarda il contesto italiano, nello scenario elaborato dal Centro Studi di Confindustria gli investimenti diminuiranno dell'1,6% nel 2008 e del 2,9% nel 2009, per ripartire nel 2010 (+1%) sostenuti dal ritorno alla crescita dei consumi e dal rilancio dell'export, grazie alla ripartenza del commercio mondiale.

Si accentuerà, inoltre, la diminuzione, già iniziata nel 2008 (-1,9%) degli investimenti in macchinari e attrezzature (-3,7% nel 2009), in linea con la recessione manifatturiera. Torneranno a crescere dal 2010 (+1,4%).

Le stime della Banca d'Italia prevedono nel 2009 un calo degli investimenti nella misura del 7% ed una lenta ripresa a partire dal 2010 (-0,8%).

La contrazione della domanda interna rifletterebbe la forte caduta dell'accumulazione di capitale, che risulta tuttavia di entità inferiore a quella registrata in occasione della recessione del 1993.

L'accumulazione delle imprese sarebbe stata frenata dal deterioramento della domanda sia corrente che prospettica e dall'inasprimento delle condizioni di finanziamento, in un contesto in cui la redditività ha continuato a peggiorare ed i margini per l'autofinanziamento si sono ulteriormente ridotti.

Secondo le indicazioni fornite dai principali gruppi bancari italiani nell'ambito dell'indagine



trimestrale sul credito bancario nell'area dell'euro (Bank Lending Survey), i criteri adottati dalle banche, nel terzo trimestre 2008, per l'erogazione di prestiti alle imprese hanno registrato un ulteriore irrigidimento. La quasi totalità delle banche appartenenti al campione ha segnalato una restrizione delle politiche creditizie relativamente alle quantità di crediti erogati, ai margini applicati, alle scadenze adottate ed all'impiego di specifiche clausole contrattuali volte al contenimento del rischio.

Inoltre, dal sondaggio trimestrale condotto nel mese di dicembre dalla Banca d'Italia in collaborazione con il Sole 24 Ore risulta che ci sia stato un forte aumento della percentuale di imprese secondo le quali le condizioni per investire sono peggiorate rispetto al trimestre precedente (al 66% , dal 38% dell'inchiesta di settembre).

Come nel resto dell'area, anche in Italia la fiducia degli imprenditori, rilevata nelle inchieste dell'ISAE, è scesa nei mesi più recenti ai minimi storici, e l'indicatore PMI (Purchasing Managers Index) indice che rileva i pareri dei manager responsabili degli acquisti appartenenti a diversi settori ha raggiunto i valori più bassi da quando esiste la serie.

Per quanto riguarda gli investimenti esteri, la SACE prevede che le difficoltà finanziarie internazionali, drenando i principali canali di finanziamento delle imprese, limiteranno i progetti di investimento all'estero delle aziende. In un tale contesto sarebbe naturale attendersi un forte arretramento degli investimenti delle imprese italiane nei mercati di riferimento o in nuovi mercati.

In base alle previsioni SACE in realtà la tendenza alla riduzione degli investimenti nei prossimi anni sarà attenuata dalla maggiore internazionalizzazione attiva delle imprese di media e grande dimensione nei mercati più dinamici.

## 2.2.3 Il settore industriale e dei servizi (Italia)

Come in passato, il comparto industriale ed il valore aggiunto da questo creato risulta essere quello che ha maggiormente risentito del rallentamento dell'economia in atto, registrando un forte calo della produzione. In tale contesto risulta particolarmente significativa la flessione registrata dai beni di investimento. Dalle prospettive a breve termine non emergono elementi incoraggianti, e conferme in tal senso provengono da riscontri circa la chiusura prolungata delle imprese durante il periodo natalizio, la cancellazione di ordini, il conseguente ricorso alla cassa integrazione guadagni ed i crescenti timori circa l'inasprimento delle condizioni di credito alla produzione.

La CISL stima la perdita di posti di lavoro nell'industria in 900.000 unità nel 2009, ed anche le stime del Centro Studi di Confindustria si attestano, con riferimento al medesimo anno, su 600.000 unità. Il settore dei servizi ha registrato una maggiore tenuta rispetto ad altri comparti e ciononostante il ritmo di espansione è stato il più basso dal 2004.

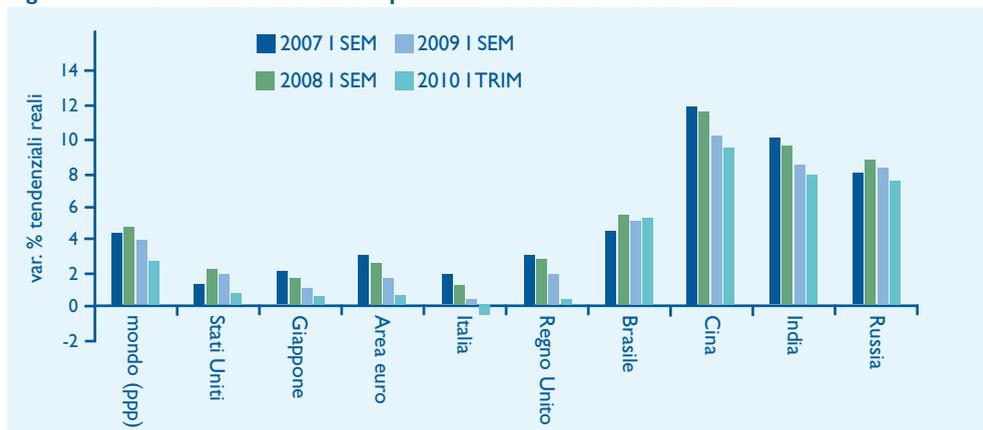
La contrazione dell'attività è stata generalizzata a tutti i servizi. I settori dei trasporti e delle comunicazioni hanno risentito del rallentamento dell'industria manifatturiera, che costituisce un utilizzatore strategico dei loro servizi.

## 2.3 Le previsioni circa l'andamento del commercio internazionale

Il rapporto della SACE sulle prospettive del commercio estero muove dall'analisi del rallentamento della crescita dei Paesi industrializzati nel biennio 2007-2008 (fino al III trimestre).

La decelerazione è stata intensa per gli Stati Uniti, il Giappone, il Regno Unito e, nell'area euro, oltre che per Germania e Spagna, soprattutto per l'Italia, il cui PIL è risultato sostanzialmente piatto nei primi nove mesi del 2008 (Fig. 2).

**Fig. 2 - Il PIL ha iniziato a rallentare soprattutto nelle economie avanzate**



Fonte: elaborazioni SACE su dati Oxford Economics

L'analisi SACE evidenzia inoltre che per la prima volta da cinque anni a questa parte, il tasso di crescita del PIL globale si attesterà al di sotto del 4% e scenderà sotto la soglia del 3% che ne dimostra lo stato di recessione a livello mondiale.

Anche per la SACE, quindi, gli effetti della crisi finanziaria determineranno nel 2009 condizioni economiche molto deboli con una parziale ripresa del ciclo solo dopo il 2009-2010. Tuttavia si dovrà aspettare il 2012 per veder tornare la crescita globale sopra la media degli ultimi anni (Fig. 3).

**Fig. 3 - PIL e commercio internazionale tornano a crescere sopra la media solo a partire dal 2012\***



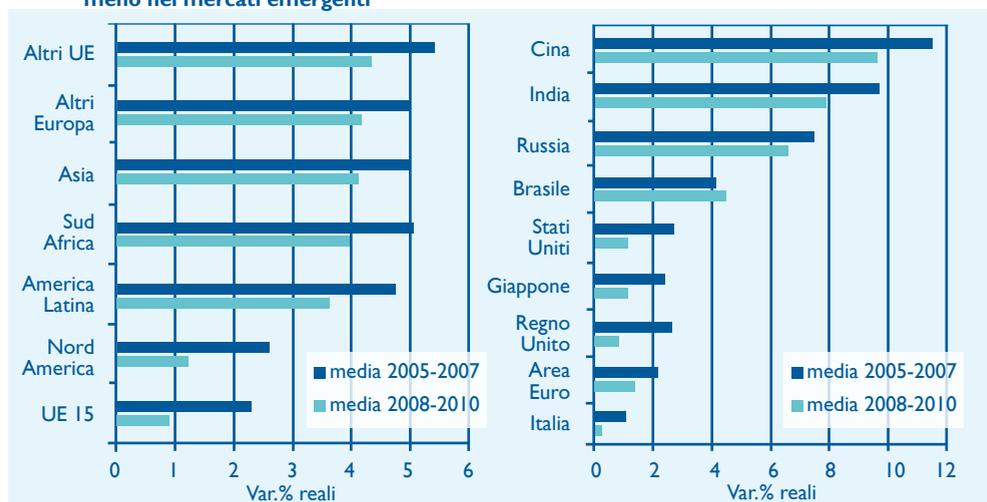
Fonte: SACE

\* il valore 0 è da intendersi come la media della crescita globale degli ultimi anni (4%); i valori sulla scala delle ordinate sono quindi gli scostamenti, in punti percentuali, dalla media.



Le economie del Nord America e dell'Europa occidentale saranno le più colpite dalla crisi economico-finanziaria in atto. Il gruppo SACE prevede che in media, nel triennio 2008-2010, il tasso di crescita reale del PIL di questi Paesi dovrebbe più che dimezzarsi rispetto al periodo 2005-2007 (Fig. 4).

**Fig. 4 - La crescita rallenterà consistentemente nelle economie avanzate nel triennio 2008-2010, meno nei mercati emergenti**



Fonte: SACE

In particolare, tra il 2008 e il 2010, l'attività economica nell'area dell'euro dovrebbe crescere, in media, dell'1,4%<sup>3</sup> mentre il PIL italiano rimarrà pressoché fermo. Per quanto riguarda le economie emergenti, tutti gli studi analizzati sono concordi nel ritenere che finora hanno tenuto meglio di fronte alla crisi economico-finanziaria mondiale.

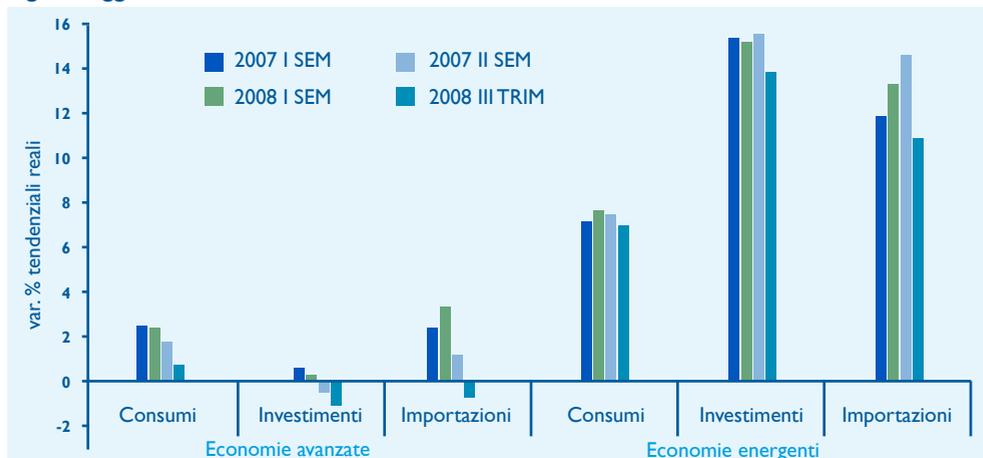
Anche questi mercati risentiranno tuttavia della crisi in seguito alla riduzione della domanda di beni e servizi da parte delle economie avanzate e delle difficoltà di accesso al credito internazionale. Non riusciranno quindi ad evitare minori tassi di sviluppo e un rallentamento della crescita (in misura in ogni caso limitata rispetto a ciò che è successo nelle economie industrializzate)<sup>4</sup>.

3 Il profilo della crescita vede risultati ancora positivi per molte economie dell'area ancora nel 2008, una contrazione del PIL soprattutto nel 2009 e una marcata debolezza anche nel 2010. Le dinamiche della crescita del periodo saranno inferiori al potenziale anche in Germania, Francia, Spagna e Regno Unito. La previsione è simile anche per il Giappone, dopo quattro anni di incremento del PIL.

4 Nel 2008-2009 la Cina vedrà difatti scendere l'intensità della sua crescita reale al di sotto del 9% per la prima volta negli ultimi sei anni. Le economie emergenti sono state, in particolare, investite dalla crisi attraverso il deflusso

Si riporta di seguito un grafico (Fig. 5) elaborato dalla SACE che mette a confronto consumi, investimenti ed importazioni, nel biennio 2007-2008 (fino al III trimestre), sia nelle economie avanzate che in quelle emergenti.

**Fig. 5 - Peggioramento della domanda domestica nei Paesi industrializzati**



Fonte: elaborazioni SACE su dati Oxford Economics

Anche secondo il Centro Studi Confindustria la ripresa di Cina, India e Russia sarà comunque lenta e faticosa, nel 2010 il commercio mondiale crescerà del 2,5%, un avanzamento pari alla metà di quello del 2008, un terzo di quello del 2007.

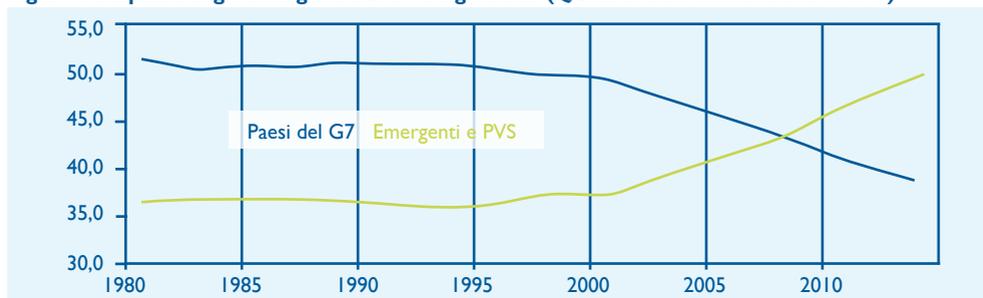
### CONFINDUSTRIA

	2006	2007	2008	2009	2010
Commercio mondiale	+9,3	+7,2	+5,0	0,0	+2,5
Paesi emergenti	+7,9	+8,0	+6,5	+4,5	+5,5

Nel 2009 quindi, secondo le previsioni di Confindustria, le economie emergenti saranno l'unica fonte di crescita mondiale, vista la recessione delle economie avanzate. Dopo l'uscita dalla crisi resteranno la parte più dinamica dell'economia mondiale, contribuendo per i tre quarti

dell'incremento del PIL globale, come già avvenuto dal 2001 al 2007. Nel mondo, quindi, dopo la crisi in atto, le dinamiche dei Paesi emergenti avranno un'influenza sempre più forte sulla crescita mondiale (Fig. 6).

**Fig. 6 - Il sorpasso degli emergenti sul G7 c'è già stato (Quote % del PIL mondiale in PPA)**



Fonte: elaborazioni CSC su dati FMI

di capitali esteri, conseguente alla liquidazione di investimenti azionari ed obbligazionari da parte di banche e fondi di investimento internazionali. Questi sviluppi hanno messo in evidenza la vulnerabilità dei Paesi con più ampi disavanzi esterni, divenuti improvvisamente di difficile finanziamento. Al riguardo, il Fondo Monetario Internazionale ha offerto assistenza finanziaria ad alcune economie emergenti colpite dall'arresto dei flussi di finanziamento dall'estero, stanziando fondi per circa 45 miliardi di dollari.

## 2.3.1 Esportazioni ed importazioni (zona euro ed Italia)

### Europa

La decelerazione dell'economia mondiale nei mercati avanzati ed emergenti ha determinato un rallentamento della domanda di beni e servizi dell'area euro.

Le prospettive a breve termine per le esportazioni permangono piuttosto deboli in quanto dal 2010 l'attività su scala mondiale dovrebbe recuperare in modo molto contenuto.

La ripresa delle esportazioni sarebbe connessa all'accresciuta competitività di prezzo, per effetto del deprezzamento dell'euro, ed alla maggiore espansione della domanda.

Oltre al già citato indice PMI anche l'indice relativo agli ordini esteri delle imprese industriali è calato notevolmente dalla metà dell'anno ai livelli del 2001, come emerge da un'indagine recentemente effettuata dalla Commissione europea.

In linea con il rallentamento delle esportazioni e della domanda interna, anche le importazioni dell'area euro hanno registrato una sensibile flessione nel 2008 e dovrebbero ulteriormente flettere nel 2009.

Dal momento che l'attesa che si profila è quella di una minore crescita delle importazioni rispetto alle esportazioni, l'effetto netto sulla crescita del PIL europeo dovrebbe risultare positivo.

### Italia

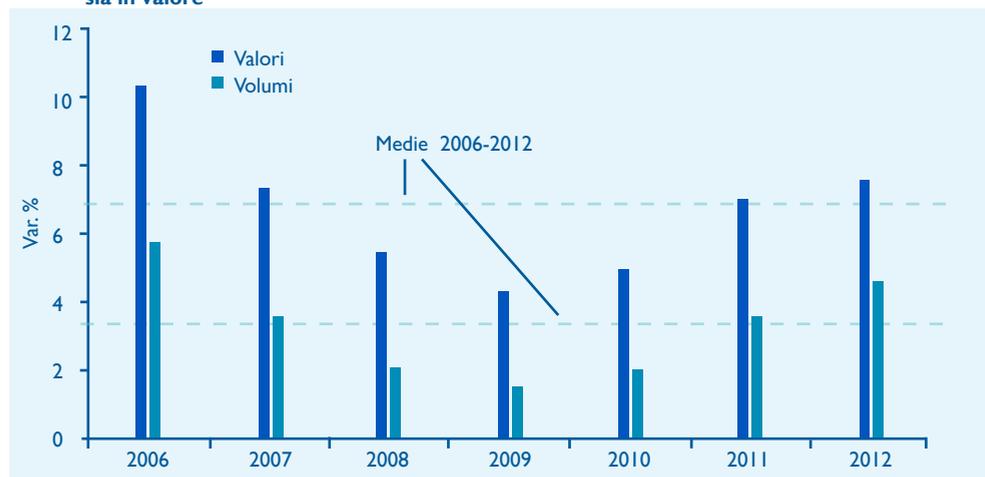
Le stime della SACE prevedono che l'export italiano, dopo le buone performances degli ultimi anni, subirà gli effetti della crisi, in particolare, la crescita del valore delle esportazioni (+10% e +8%, rispettivamente nel 2006 e 2007) dovrebbe scendere al +5,5% nel 2008 e toccare il minimo nel 2009, con il +4,3%.

Una tendenza simile è prevista anche per le esportazioni in volume, i cui tassi di crescita scenderanno all'1,5% nel 2009, rimanendo, in tutto il periodo di previsione, al di sotto di quelli previsti per l'export in valore. (Fig. 7).

Al riguardo le stime della Banca d'Italia sono nettamente più pessimistiche per il 2009: si prevede infatti che le esportazioni, in media, si contraggano di oltre il 5 %, per aumentare del 4 % nel prossimo anno, trainate sia dalla ripresa degli scambi internazionali che da discreti guadagni di competitività, dopo le consistenti perdite registrate nell'ultimo quinquennio.

Sempre secondo le previsioni della SACE, nel complesso le esportazioni italiane reagiranno

**Fig. 7 - Previsioni per una dinamica a "V" delle esportazioni italiane di beni e servizi, sia in volume sia in valore**



Fonte: SACE

alla crisi attuale meglio di quanto accaduto nella recessione precedente (2001-2002) anche se si prevede una perdita della quota di mercato italiana che si prolungherà fino al 2012.

Il rallentamento previsto per la crescita delle esportazioni italiane nel biennio 2008-2009 riguarderà sia i beni sia i servizi, anche se con dinamiche diverse.

Il volume dell'export di beni dovrebbe aumentare solo del 2,7% nel periodo 2008-2012, con una previsione di crescita per il 2009 dell'1,5%. In termini di valori l'export di beni crescerà nel periodo 2008-2012 di poco più del 6%.

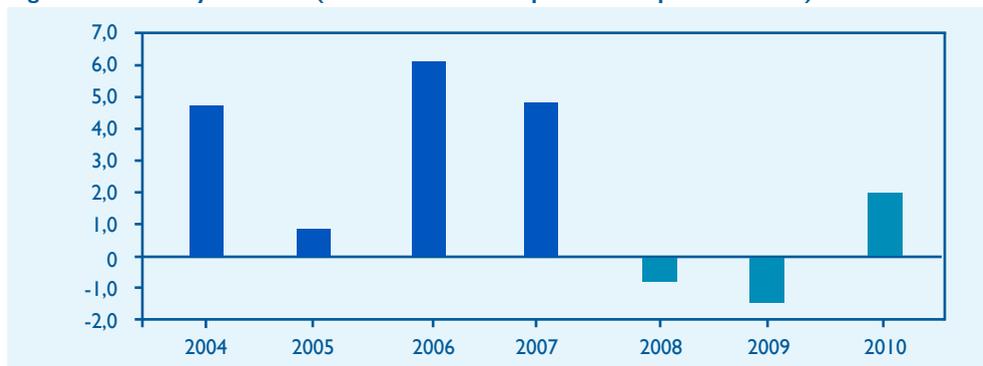
Lo scenario per le esportazioni di servizi, che nel 2007 rappresentavano un quinto della domanda estera, è in parte diverso. L'export di servizi ha subito un rallentamento molto marcato nel 2007 e la previsione di crescita media in volume prevista nel quinquennio 2008-2012 è pari al 2,9%. In termini di valori però la componente di prezzo avrà crescita ridotta per le vendite di servizi all'estero e porterà la crescita media del periodo 2008-2012 al 4%, più di un terzo in meno della crescita dell'export di beni.

Il Centro Studi di Confindustria analizza in maniera particolare le previsioni relative al settore del Made in Italy asserendo che la crisi economica internazionale diminuisce gli sbocchi per lo stesso<sup>5</sup>.

Come si evince dal grafico sottostante (Fig. 8), le esportazioni totali italiane diminuiscono già nel 2008 (-0,6%) rendendo lampante il contrasto con il forte aumento registrato nel 2007 (+5%). Si ridurranno in misura maggiore (-3%) nel 2009.

Per quanto riguarda le importazioni, secondo il Centro Studi di Confindustria la recessione

**Fig. 8 - Made in Italy in frenata (Variazione % delle esportazioni a prezzi costanti)**



Fonte: elaborazioni e previsioni csc su dati ISTAT

in atto in Italia determina una sensibile riduzione delle importazioni già da quest'anno (-1,6%), che si accentuerà il prossimo (-2%).

Anche per le importazioni il quadro previsivo elaborato dalla Banca d'Italia per il 2009 risulta essere più negativo di quanto rappresentato dallo studio di Confindustria.

La forte contrazione degli investimenti e delle esportazioni, che rappresentano le componenti della domanda a maggior contenuto di beni di provenienza estera, penalizzerebbe le importazioni, che nell'anno in corso si contrarrebbero di circa il 4%, per poi aumentare del 3% nel 2010.

### CONFINDUSTRIA

	2008	2009	2010
Export	- 0,6	- 1,5	2,1
Import	- 1,6	- 2	2,5

### BANCA D'ITALIA

	2008	2009	2010
Export	- 0,9	- 5,5	4
Import	- 1,9	- 3,8	3

<sup>5</sup> Particolarmente esposto al calo della domanda causato dalla crisi finanziaria è il settore del lusso abbordabile, i cui acquirenti si collocano nelle fasce di reddito medio-alte dei Paesi avanzati e, recentemente, anche di quelli emergenti.



Si sottolinea il fatto che in relazione al 2010, le previsioni della Banca d'Italia, sull'andamento sia delle esportazioni che delle importazioni, risultano più ottimistiche rispetto a quelle elaborate da Confindustria.

Il Centro Studi stima che il crollo del prezzo del petrolio avvenuto nella seconda metà del 2008 genererà nel 2009 un sensibile guadagno nelle ragioni di scambio: il differenziale tra i deflatori di export e di import sarà dell'1,6%, nonostante la svalutazione dell'euro.

Questo guadagno contribuirà, assieme all'andamento dei volumi di scambio, ad un notevole miglioramento della bilancia commerciale italiana che nel 2009 avrà un attivo dell'1,7% del PIL.

## 2.4 Valutazioni conclusive

Tenuto conto delle previsioni di rallentamento dell'attività economica a livello mondiale e delle condizioni di accesso al credito rese più restrittive dagli effetti della crisi finanziaria in atto, da parte di tutti i centri di analisi economica ci si attende una variazione negativa del PIL italiano e delle sue componenti interne (consumi, investimenti, commercio) per il 2009 in misura variabile fra il -2% di Banca d'Italia ed il -1,3% di Confindustria (analogamente, per la zona euro, la BCE individua una banda di oscillazione fra il -1% e lo 0%).

La recessione colpirà i consumi privati (-0,2% per Bankitalia, -1,4% per Confindustria), gli investimenti fissi lordi (rispettivamente -7,3% / -2,9%), l'export di beni e servizi (-5,5% / -1,3%) e l'import (-3,8% / -2%); le previsioni per quanto riguarda l'occupazione indicano pesanti perdite di posti di lavoro (-600.000 secondo Confindustria, -900.000 secondo la CISL).

Il successivo e moderato recupero, previsto a partire dal 2010, rifletterebbe un miglioramento della situazione macroeconomica generale ascrivibile alla marcata flessione dei prezzi delle materie prime, petrolio in testa, al taglio dei tassi di interesse a sostegno dell'economia, al deprezzamento dell'euro ed all'attenuarsi delle ricadute negative dei mercati finanziari nella zona euro.

In questo contesto occorrerà anche considerare gli effetti delle misure adottate dal Governo per sostenere la domanda, attenuare il disagio sociale, rilanciare gli investimenti pubblici (senza tener conto della fondamentale importanza della ripresa di un clima di fiducia sulle prospettive di rilancio dell'economia da parte delle imprese e delle famiglie).

# 3 Le prospettive del trasporto aereo italiano

## 3.1 Le previsioni sull'andamento del mercato del trasporto aereo prima della crisi

Fino al manifestarsi della crisi economica le previsioni circa l'andamento del mercato del trasporto aereo formulate dagli osservatori ed operatori del comparto erano improntate ad un sostanziale ottimismo, peraltro giustificato dai sostenuti tassi di crescita fatti registrare fino al primo semestre 2008 (si consideri che il volume mondiale di trasporto aereo di passeggeri, misurato in termini di RPK<sup>6</sup> era cresciuto dell'8% nel 2005, del 6,1% nel 2006 e di quasi il 5% nel 2007).

A livello mondiale, secondo le stime effettuate da IATA, Eurocontrol ed ACI Europe il sistema del trasporto aereo era previsto in crescita nei prossimi anni ad un tasso annuo medio compreso fra il 4,5% ed il 5,5%<sup>7</sup> che, confrontato con gli attuali volumi di traffico, avrebbe comportato un raddoppio dell'attuale traffico aereo nell'arco del prossimo ventennio; secondo le stesse stime non si prevedevano particolari inversioni di tendenza sul breve termine e, anzi, le principali problematiche riguardavano il rischio di congestione dei più importanti scali europei e mondiali.

A livello europeo, in questo ipotetico scenario di crescita generalizzata, le organizzazioni del settore prevedevano che, nel prossimo ventennio, l'Europa occidentale sarebbe stata interessata da una forte crescita annua media (+4,5%) sia al proprio interno che nelle tratte verso il Medio Oriente, inteso principalmente come i Paesi del Golfo (+7,6%).

Infine, per quanto riguarda l'Italia, i dati relativi al primo semestre 2008, mostravano che il traffico aereo, pari a 65 milioni di viaggiatori, continuava a crescere, anche se in misura più contenuta rispetto al passato (l'incremento infatti si era attestato al 3%, sia per la crescita del traffico internazionale, con una variazione di qualche decimale in più, sia di quello nazionale, in aumento del 2,7%).

Quanto alle ragioni che stavano alla base di queste stime, occorre considerare le cause endogene, proprie del sistema del trasporto aereo, e quelle di contesto, legate agli andamenti economici generali.

Per il primo aspetto, la crescita del traffico aereo in Europa, secondo i più importanti operatori del settore, è riconducibile principalmente: i) alla liberalizzazione del mercato del trasporto aereo, ii) alle politiche di prezzo introdotte dai vettori low cost, iii) alla reazione dei vettori tradizionali che, per andare incontro anche alle esigenze dei viaggiatori business, hanno esteso la loro rete di collegamenti point to point e adottato politiche di prezzi più competitive.

Ai fattori tipici del settore aereo è necessario aggiungere quelli di contesto, capaci di generare nel lungo periodo il bisogno di trasporto di individui e merci. Tra questi figura lo sviluppo economico a livello mondiale.

Due sono in particolare, gli elementi che caratterizzano gli andamenti storici del trasporto aereo che risulta influenzato da shock di natura esterna in misura superiore rispetto ad altre industrie: la sua ciclicità e la sua diretta correlazione con il PIL.

La ciclicità, che si sviluppa su periodi di tempo medio-lunghi (cinque/sette anni) è dovuta

6 Revenue Passenger per Kilometres: Ricavo passeggero/km è una delle misure del volume di passeggeri trasportati da una compagnia aerea. Un passeggero, per il cui trasporto un vettore aereo riceve la remunerazione commerciale è chiamato revenue passenger. L'RPK è il calcolo che unisce il numero dei revenue passengers ed il numero totale di chilometri percorsi.

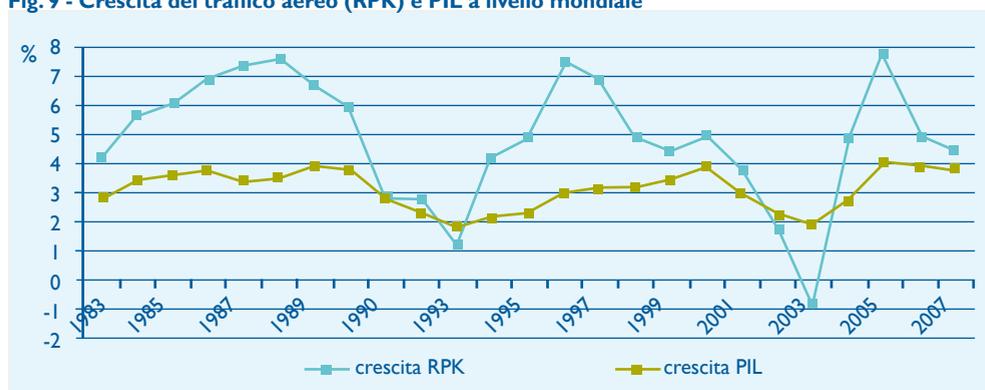
7 il tasso di crescita del traffico più significativo sarebbe stato quello tra la Cina e il resto dell'Asia (+5,9) e quello interno cinese (+9%)

principalmente al disallineamento fra domanda e offerta di servizi di trasporto: il trasporto aereo soffre, infatti, più di altri settori della difficoltà di “produrre a richiesta” (a causa dei tempi di produzione dell’industria aeronautica, di quelli di formazione del personale, dei tempi di realizzazione delle infrastrutture). La ciclicità, quindi, può essere la causa di crisi del trasporto aereo dal lato dell’offerta, mentre le variazioni di PIL di norma agiscono sulla domanda di trasporto aereo, con le modalità di seguito illustrate.

## 3.2 La correlazione fra andamento del PIL e la domanda di trasporto aereo

Per quanto riguarda il legame con le variabili macro-economiche, la figura 9 ci mostra come tra il 1983 e il 2005 sia evidente una correlazione positiva tra l’andamento del traffico aereo internazionale e quello del PIL mondiale. Da quanto emerge, il settore del trasporto aereo tende, infatti, a variare nella stessa direzione ad un ritmo superiore alla variazione del PIL. Le valutazioni prevalenti stimano, che il volume dei traffici passeggeri varia in media con un tasso superiore al punto percentuale rispetto al PIL.

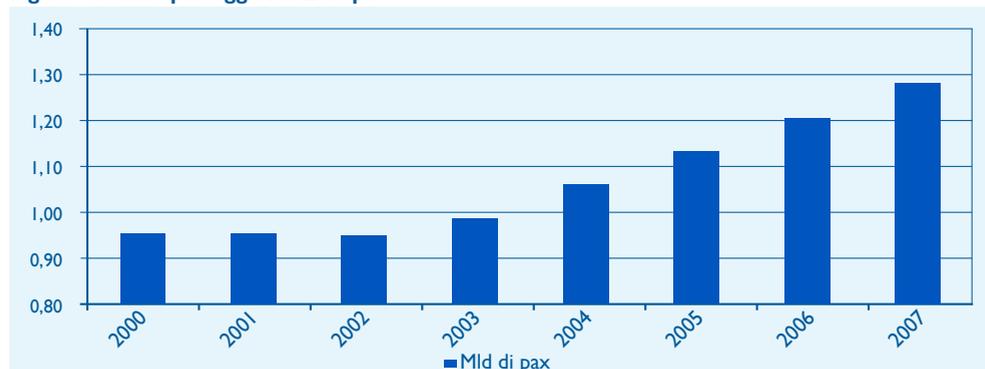
**Fig. 9 - Crescita del traffico aereo (RPK) e PIL a livello mondiale**



Fonte: Elaborazione Enac

La correlazione positiva con il PIL non è casuale, ma trova logica spiegazione nel fatto che ad aumenti di PIL coincidono miglioramenti del reddito disponibile e del livello di vita con conseguente miglioramento del benessere nazionale che porta ad un aumento della domanda di viaggi di business e di turismo (gli stessi fattori, evidentemente, operano anche al ribasso). Negli anni dal 2000 al 2007 in Europa (a parte la leggerissima flessione nel 2002, dovuta principalmente agli attentati dell’11 settembre 2001), il traffico passeggeri è costantemente aumentato.

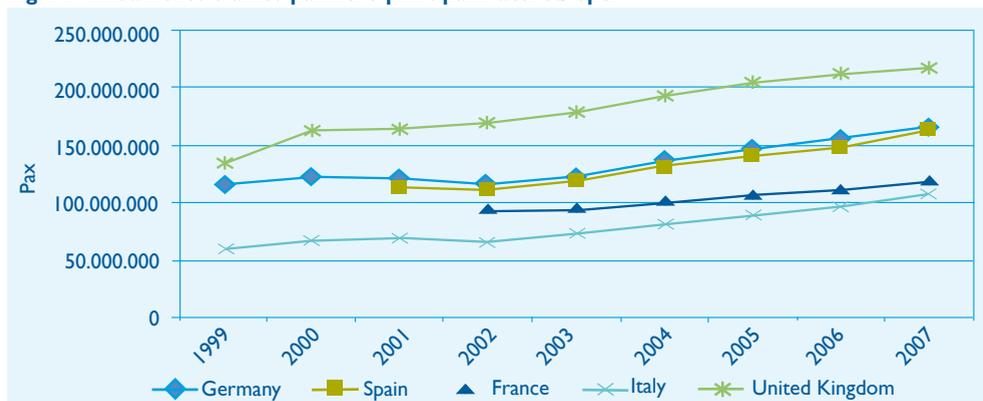
**Fig. 10 - Traffico passeggeri in Europa**



Fonte: Elaborazione Enac

Nella figura che segue (Fig. 11) viene rappresentato l'andamento del numero dei passeggeri trasportati nei 5 principali Paesi europei.

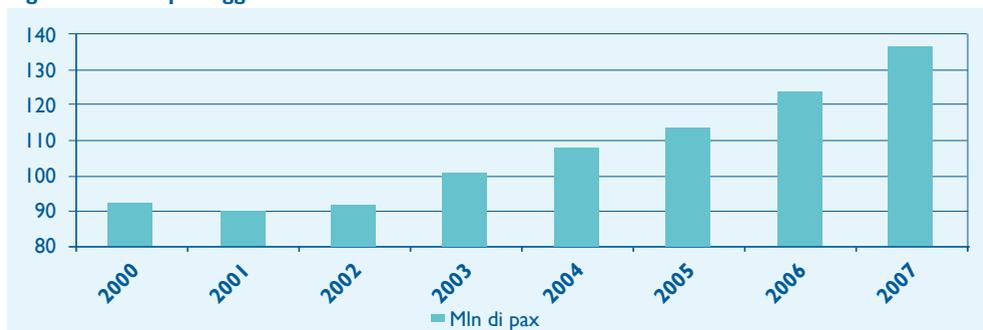
**Fig. 11 - Andamento traffico pax nei 5 principali Paesi europei**



Fonte: Eurostat

Per quanto riguarda l'Italia la situazione, nello stesso periodo, è rappresentata nel seguente grafico (Fig. 12).

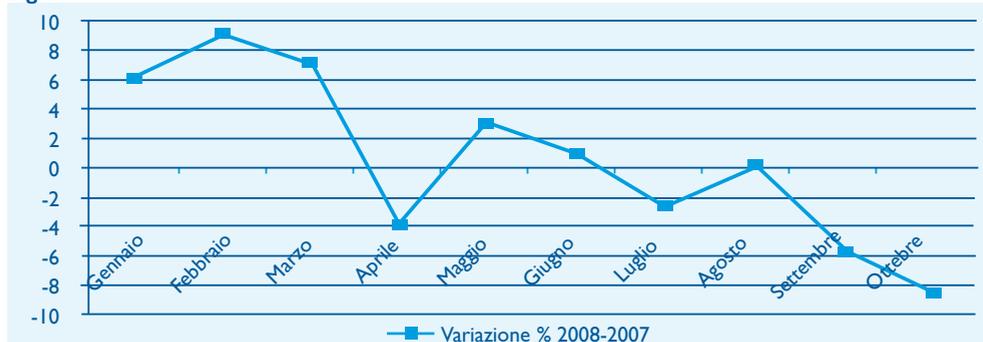
**Fig. 12 - Traffico passeggeri in Italia**



Fonte: Elaborazione Enac

Questo trend crescente, protrattosi per otto anni, si è, invece, invertito nel secondo semestre del 2008, come risulta dal grafico seguente (Fig. 13), che mette a confronto il traffico passeggeri sviluppatosi in Italia nei primi dieci mesi del 2008 con lo stesso dato riferito al 2007 (espresso dall'asse delle ascisse corrispondente allo 0%).

**Fig. 13**



Fonte: Elaborazione Enac

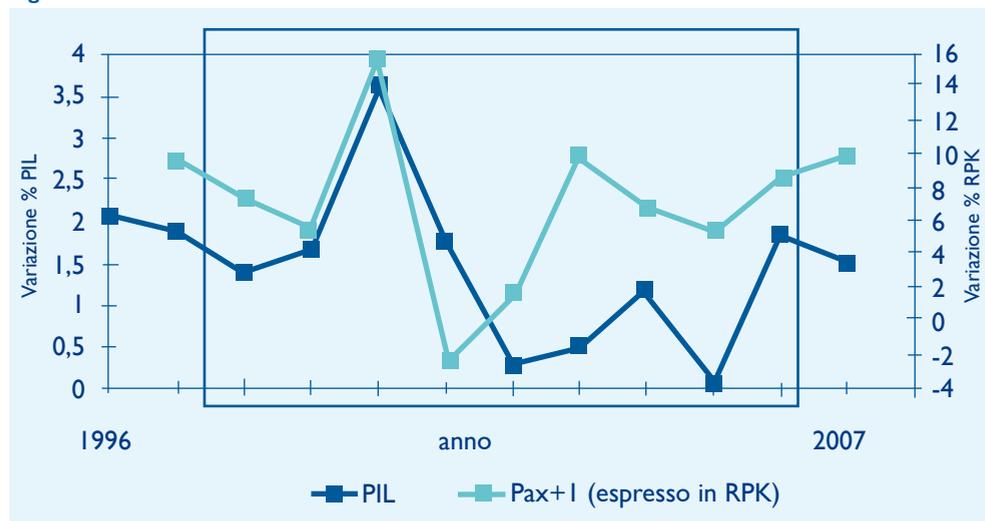
## Variazione Percentuale

Nella tabella che segue si pongono a raffronto per gli anni dal 1996 al 2007 le variazioni del PIL italiano e quelle del numero dei passeggeri trasportati (considerando arrivi, partenze e transiti), confrontando ogni anno con il precedente al fine di ottenere un dato sull'aumento percentuale annuale.

Considerato che gli effetti economici si riflettono sui consumi e, di conseguenza, anche sulla domanda di trasporto aereo a distanza di tempo, si è deciso di confrontare i dati relativi alle variazioni del numero dei passeggeri (espresso in RPK) e quelle del PIL, ritardando questa variabile di un anno relativamente all'andamento delle RPK. Tanto premesso i grafici che seguono sono stati sviluppati considerando tale fenomeno.

	PIL	PAX
1996	2,1	
1997	1,9	9,6
1998	1,4	7,4
1999	1,7	5,6
2000	3,6	15,7
2001	1,8	-2,4
2002	0,3	1,7
2003	0,5	10,0
2004	1,2	6,9
2005	0,1	5,5
2006	1,85	8,7
2007	1,5	10,1

Fig. 14

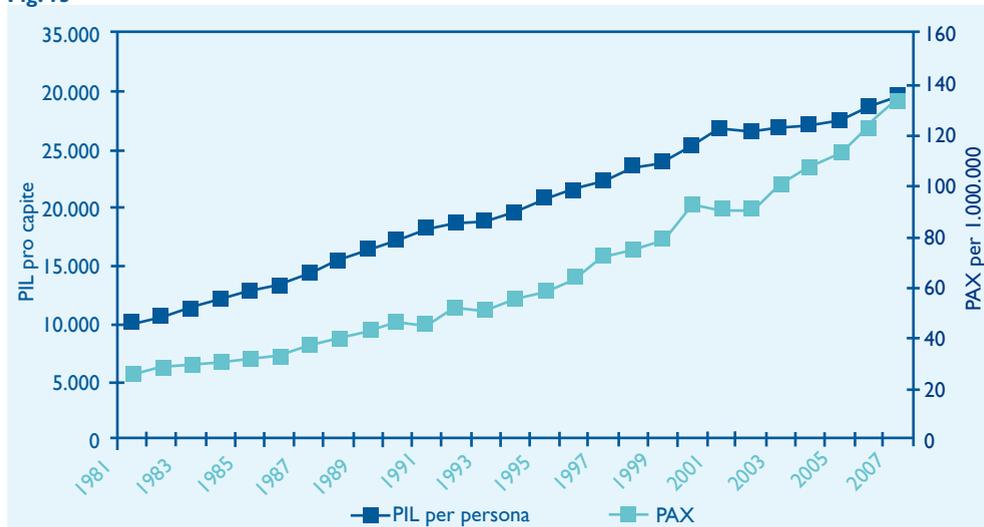


Fonte: Elaborazione Enac

Nel riquadro sono evidenziati gli anni in cui tale correlazione è maggiormente evidente. Raffrontando le due grandezze appena espone in termini assoluti, si nota come l'andamento delle due curve che esprimono l'evoluzione del PIL e del traffico passeggeri sia il medesimo (tendenza comune).

Infine, l'andamento delle curve relative all'evoluzione del PIL pro capite e del traffico passeggeri in Italia sono rappresentate nella figura che segue, dalla quale risulta che, in particolare negli ultimi anni, il numero dei passeggeri è cresciuto più rapidamente del PIL pro capite anche a causa dell'espansione del mercato delle compagnie low cost che risente in modo meno evidente delle variazioni di reddito.

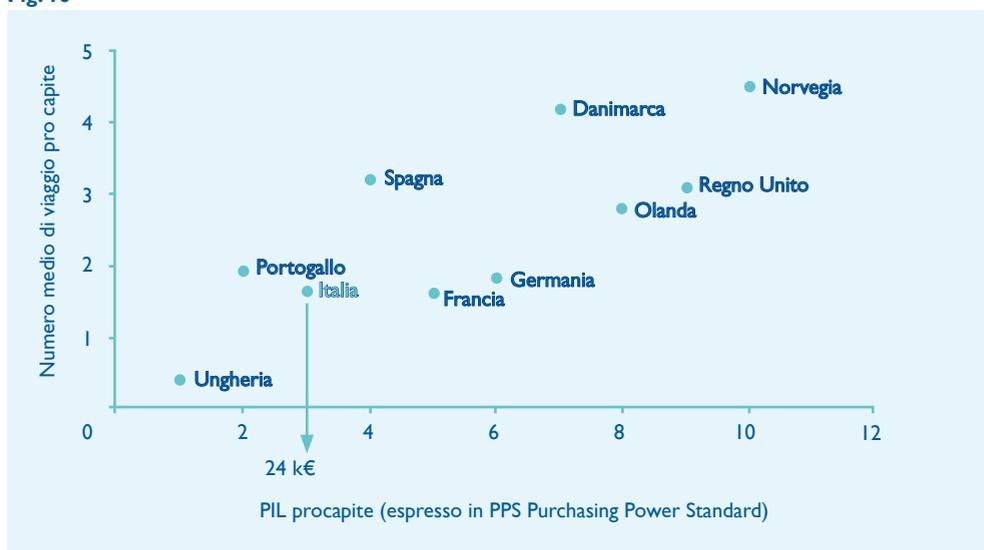
Fig. 15



Fonte: Elaborazione Enac

Confrontando il reddito pro capite e la propensione a viaggiare degli abitanti dei principali Paesi europei, si nota come l'Italia si posiziona tra i Paesi nei quali tale rapporto è molto basso (due viaggi/anno per persona).

Fig. 16



Fonte: ICCSAI, 2008

## 3.3 Le precedenti crisi nel trasporto aereo

Nel passato, il trasporto aereo è stato influenzato negativamente da cause di diversa natura. Più in dettaglio, si sono registrati cali nel numero di passeggeri in concomitanza con le crisi energetiche degli anni '70, con la Guerra del Golfo del 1990, con la crisi economica in Asia e Russia nel 1998, con gli attentati terroristici al World Trade Center del 2001 e con la diffusione di focolai SARS a livello mondiale nel 2002-2003.

In concomitanza di ognuno dei suddetti elementi negativi, però, la contrazione dei volumi di traffico non si è mai protratta oltre i 3 anni, a testimonianza del fatto che, seppur maggiormente esposto a crisi derivanti da fattori esogeni, il settore dimostra anche un'elevata rapidità di assorbimento di tali shock.

Ad esempio, dopo due anni di calo e stagnazione dei traffici causati dagli eventi del 2001-2002, i volumi di traffico sono tornati a crescere a ritmi sostenuti. Nel 2004 si è registrata una crescita mondiale dei traffici vicina al 14%, nel 2005 e nel 2006 tale tendenza si è consolidata registrando un incremento del 8% e del 6%.

Quanto appena descritto è valido anche per l'Italia. Infatti, come risulta dalla tabella delle variazioni percentuali del PIL e del traffico passeggeri sopra riportata, gli effetti della caduta di PIL del 2001/2002, in termini di passeggeri trasportati, sono stati recuperati nel giro di due anni (nel 2003, a fronte di una crescita di PIL dello 0,5% i passeggeri trasportati erano aumentati del 10%).

## 3.4 Stima dell'andamento del traffico passeggeri nel biennio 2009-2010

Le analisi descrittive sviluppate in precedenza già forniscono un quadro sufficientemente delineato della fase critica attuale dell'economia mondiale e dei suoi legami con l'andamento del traffico (sia di passeggeri che di merci).

L'eterogeneità, inevitabile, delle stime delle organizzazioni internazionali sulle componenti del reddito sia di area che di Paese, determina l'impossibilità di fornire un dato pressoché puntuale di previsione del traffico per gli anni a venire.

È opinione comunemente accettata, infatti, che il volume dei passeggeri, così come delle merci, dipenda rispettivamente dal reddito complessivo a disposizione dei residenti di una determinata area geografica e dal corrispondente volume di esportazioni.

Ragionevolmente, infatti, maggiore è la disponibilità di ricchezza dei consumatori e delle imprese, più elevata sarà la propensione di costoro ad effettuare spostamenti (sia turistici che di lavoro); d'altra parte, maggiore è l'apertura commerciale (rilevata dalla variabile delle esportazioni) di un determinato Paese, più elevato sarà il quantitativo di merci che verrà trasportato a bordo dei velivoli.

Entrambe le componenti (ricchezza complessiva ed esportazioni) che, in diversa maniera, influenzano il traffico complessivo degli aeroporti, sono variabili che rappresentano il lato della domanda. La ricchezza ed il volume di commercio internazionale, tuttavia, non hanno un grado esplicativo esaustivo.

Infatti, la variabilità dei prezzi - genericamente intesa - assume in ogni caso un ruolo assai rilevante. È, difatti, quanto mai intuitivo pensare che maggiore è il prezzo del trasporto (persone o merci) per gli utenti, minore sarà la domanda e, dunque, il volume di unità in fine trasportate sui velivoli.

I fattori che influenzano il trasporto aereo sono certamente molteplici. Tuttavia, mantenendo un adeguato grado di rappresentatività della realtà, essi possono essere condensati in fattori di domanda e di prezzo, secondo i legami causali e logici illustrati in precedenza. Per questa ragione, l'Icao (International Civil Aviation Organization), ha adottato già da alcuni anni un



modello di previsione che sintetizza quanto discusso precedentemente<sup>8</sup>:

$$y = ax_1^{b_1} x_2^{b_2} \quad (1.1)$$

dove:

- ▶  $Y$ : rappresenta il numero di passeggeri (o merci) trasportati;
- ▶  $x_1$ : è la variabile che approssima i fattori di domanda (rispettivamente Pil e Esportazioni);
- ▶  $x_2$ : è la variabile che approssima i fattori di prezzo (guadagno per unità-passeggero o unità-merce trasportata).

Linearizzando il modello dell'equazione 1.1, le stime Icao si sono basate su due modelli previsionali che stimano rispettivamente l'elasticità del traffico passeggeri (1.2) e merci (1.3) a domanda e prezzi.

$$P_{Traff} = 2,1 + 1,27Pil - 0,34CPU \quad (1.2)$$

$$M_{Traff} = 8,59 + 1,15Esp - 0,31CMU \quad (1.3)$$

dove:

- ▶  **$P_{traff}$** : rappresenta il traffico passeggeri;
- ▶  **$M_{traff}$** : rappresenta il traffico merci;
- ▶  **$CPU$** : è il costo unitario per passeggero;
- ▶  **$CMU$** : è il costo unitario per merce.

Le stime sono state effettuate attraverso la metodologia dei minimi quadrati (OLS, *Ordinary Least Square*) sulle serie storiche delle variabili aggregate a livello mondiale.

La lettura dei modelli (1.2) e (1.3) mostra come il traffico passeggeri sia più sensibile a variazioni sia del Pil che dei costi unitari rispetto al traffico merci. Infatti i parametri

<sup>8</sup> Si veda in particolare Icao (2007) Outlook for Air Transport to the Year 2025, Cir313/AT134.

(corrispondenti a b1 e b2) del modello (1.1) altro non rappresentano se non l'elasticità della variabile dipendente (i rispettivi traffici) alle determinanti di reddito (Pil e esportazione) e di prezzo (rispettivi costi unitari).

Prima di procedere alle nostre valutazioni è importante sottolineare come il risultato della stima econometrica del modello (1.1), esplicitata numericamente nei modelli (1.2) e (1.3), ci mostri come in entrambi i casi (passeggeri e merci) l'influenza delle variabili di reddito e di prezzo abbiano un impatto statisticamente significativo sull'andamento del traffico.

Questo risultato è propedeutico, infatti, per l'analisi previsionale che ci accingiamo a proporre.

Oltretutto, confermando quanto già osservato in precedenza, il legame di causalità tra variabili di reddito e traffico è più che proporzionale: ossia all'aumento unitario del tasso di crescita del Pil o delle esportazioni corrisponde un aumento maggiore di uno rispettivamente del tasso di crescita del traffico passeggeri o merci.

Le stime di traffico effettuate dall'Icao (2007) si basavano sulle seguenti assunzioni:

- a) crescita media annua del reddito mondiale in termini reali pari al 3,5;
- b) crescita media annua delle esportazioni pari al 5,5%;
- c) relativa stabilità in termini reali dei costi unitari per passeggero e merce;
- d) adeguata disponibilità di capitale per lo sviluppo delle strutture aeronautiche e turistiche.

La crisi reale e finanziaria che si è manifestata in questi ultimi mesi ha fatto sì che le ipotesi a) e b) divenissero quanto mai inadeguate alla realtà e ciò, di conseguenza, impone un netto cambio di prospettive in termini previsionali.

Le ipotesi c) e d), nonostante il drammatico crollo del prezzo del barile del petrolio negli ultimi 6 mesi, possono essere considerate ancora come statisticamente attendibili<sup>9</sup> e, per questa ragione nelle nostre stime non ce ne discosteremo.

Come si accennava all'inizio di questo paragrafo, la stima dell'andamento delle componenti del reddito per i prossimi due anni da parte di organizzazioni prevalentemente sovranazionali, oltre ad essere spesso eterogenee, risultano in continuo cambiamento e tendenzialmente (almeno per l'anno 2009) puntano all'aumento della decrescita sia del reddito (Pil) che del volume delle esportazioni.

**Tabella I - Stime dell'andamento del traffico passeggeri e merci**

	%Traffico Passeggeri			%Traffico Merci		
	MIN	MAX	MEAN	MIN	MAX	MEAN
Eurolandia 2009	-2,54%	+0,13 %	-0,93 %	-1,38%	-1,38 %	-1,38%
2010	+0,25%	+1,52 %	+1,14 %	-4,14 %	-4,14 %	-4,14 %
ITALIA 2009	-2,67%	0 %	-1,63 %	-6,33%	-0,69%	-2,84%
2010	-0,13%	+1,02 %	+0,64%	+2,30%	+4,60%	+3,11%

Fonte: elaborazioni Enac su dati Ocse, Fmi, Confindustria, Eurostat, Banca d'Italia

La tabella I mostra le stime di traffico effettuate attraverso i risultati del modello Icao (1.2 e 1.3) innanzitutto per la zona euro e per l'Italia. Nella tabella vengono forniti i limiti dell'intervallo all'interno di cui, in base alle previsioni dei maggiori istituti economico-finanziari del mondo e nazionali, l'evoluzione del traffico di merci e passeggeri dovrebbe muoversi. È importante rilevare come per il 2009 – a parte il limite massimo dell'intervallo relativo al traffico passeggeri della zona Euro, per altro limitatamente al di sopra dello zero – tutti i valori sono non positivi.

Osservando il valore medio delle previsioni, si può dedurre che il tasso di crescita del

<sup>9</sup> La grande variabilità dell'andamento del prezzo del petrolio e l'evoluzione tecnologica del settore aeronautico fa ragionevolmente presupporre che non avvengano generalmente grandi mutazioni nel breve periodo (quindi nei prossimi due anni) della struttura dei costi unitari per passeggero e merce.

traffico passeggeri-merci e quello complessivo, dunque, sarà con elevata probabilità negativo. In particolare i dati del traffico merci per l'Italia nello stesso anno appaiono particolarmente drammatici (soprattutto osservando il dato medio). Il 2010 invece dovrebbe essere l'anno della ripresa del traffico passeggeri sia in Italia che nella zona Euro, mentre le stime del traffico merci sembrerebbero far intuire un andamento italiano in controtendenza rispetto a quello europeo. Questa discrasia è probabilmente dovuta alla elevata eterogeneità delle previsioni che sono state fornite dai differenti istituti economici causata, a sua volta, dalla innegabile difficoltà di stima del reddito complessivo nelle sue componenti disaggregate (consumi, investimenti ed esportazioni).

La metodologia che abbiamo applicato, per ovvie ragioni, fornisce differenti stime previsionali in base alle proiezioni delle variabili indipendenti (esportazioni e Pil) fornite dai diversi istituti economico-finanziari. Come è noto, la più grande difficoltà dinanzi a cui gli analisti si trovano in questo periodo consiste nel riuscire a valutare la dimensione della crisi (in termini principalmente di reddito aggregato e anche di volume di commercio estero). Per questa ragione, più è recente la stima prodotta, più è significativo il valore utilizzato. Non a caso, in soli 3 mesi, il Fondo monetario internazionale (Fmi) ha prodotto un'integrazione ai dati forniti dalla pubblicazione annuale World Economic Outlook (ottobre 2008).

In questo limitato compendio (World Economic Outlook – an Update, Gennaio 2009), infatti, le stime di tutte le componenti della domanda aggregata (e del suo complesso) sono prodotte drammaticamente al ribasso, mostrando come, più in generale, gli effetti della crisi siano stati sottovalutati anche da un buon numero di analisti.

La tabella 2 mostra come nel 2009 le previsioni di traffico sono più basse della media dei dati presentati in tabella 1 e, oltretutto, mostrano come i Paesi emergenti asiatici – trainati da un saggio di crescita ancora elevato – produrranno un incremento di traffico-passeggeri in controtendenza rispetto all'andamento dei Paesi Europei e degli Usa. In ogni caso viene confermata (anche a livello mondiale) una significativa ripresa nel 2010, anche se l'Italia potrebbe registrare ancora una contrazione.

**Tabella 2 - Stime dell'andamento del traffico passeggeri e merci con i dati Fmi**

	%Traffico Passeggeri	%Traffico Merci
Eurolandia 2009	-2,54 %	
2010	+0,25 %	
ITALIA 2009	-2,67 %	
2010	-0,13%	
Usa 2009	-2,03 %	
2010	+2,03%	
Asia 2009 <sup>1</sup>	+6,99 %	
2010	+8,76%	
World 2009	+0,64 %	-3,22%
2010	+3,81%	+3,70%

<sup>1</sup> Cina, India, Indonesia, Filippine, Malesia, Singapore e Thailandia  
Fonte: elaborazioni Enac su dati Fmi - World Economic Outlook - an Update - for release 28.1.09

## 3.5 Valutazioni conclusive e previsioni circa i singoli mercati

Nei paragrafi che precedono si è visto che:

- a) in generale esiste una correlazione positiva (più che proporzionale) fra l'andamento del PIL e quello della domanda di trasporto aereo;
- b) per quanto riguarda l'Italia, questa correlazione positiva risulta confermata dai dati degli ultimi 10 anni;
- c) le precedenti crisi di domanda di trasporto aereo si sono risolte nel giro di 2/3 anni.

Al fine di formulare una previsione anche quantitativa circa l'entità della flessione della domanda di trasporto aereo nel nostro Paese si è utilizzato il modello previsionale elaborato dall'Icao, nella considerazione che lo stesso – anche se soffre del limite di non poter tenere conto delle specificità delle diverse situazioni locali – è, comunque, in grado di fornire valide indicazioni sulle tendenze del mercato e sugli ordini di grandezza delle sue variazioni.



Secondo questo modello, le stime sull'andamento del traffico passeggeri indicano valori negativi nel 2009 sia per l'Europa sia, ancora di più, per l'Italia l'andamento negativo si dovrebbe invertire nel 2010 sia per l'Europa (+1,14%) sia, in misura minore, per l'Italia (+0,67%).

Tenuto conto, peraltro, delle più recenti stime del FMI (gennaio 2009) circa l'andamento delle componenti della domanda, riviste al ribasso, appare probabile che il decremento del traffico passeggeri, sia in Italia che in Europa, finisca per attestarsi sui valori più sfavorevoli fra quelli indicati nella tabella I del paragrafo che precede:

- ▶ Europa: -2,54% nel 2009; +0,25% nel 2010
- ▶ Italia: -2,67% nel 2009; -0,13% nel 2010.

Si ritiene doveroso segnalare che la prevista dimensione della crisi di domanda di trasporto aereo, già di per sé rilevante, potrebbe risultare sottostimata rispetto al suo andamento reale. Infatti, il modello econometrico utilizzato ai fini di fornire delle indicazioni puntuali sulla quantificazione dell'evoluzione del traffico aereo riflette gli andamenti del Pil e delle esportazioni (domanda aggregata) in base all'elasticità stimata.

Non avendo indicazioni sull'andamento dei costi unitari (ossia la variabile di prezzo) che si prevedono per il prossimo biennio, siamo stati indotti a considerarli costanti, ossia variabili intorno ad una media annuale nulla.

Per questa ragione, il vincolo traffico-domanda aggregata risulta essere ancora più stringente e ciò, in qualche maniera, condiziona inevitabilmente le stime puntuali indicate nella sezione 3.4.

Le stime di andamento della domanda si riflettono, quindi, proporzionalmente nelle variazioni di traffico previsto per i prossimi anni. Dunque, sebbene altamente indicative in quanto evidenziano legami causali statisticamente significativi, potrebbero non captare tutti gli stimoli che invece la domanda di traffico passeggeri e merci normalmente subisce.

Tali stimoli, tuttavia, è presumibile che in una fase di crisi, non agiscano in controtendenza con l'andamento del Pil ma, al contrario possano ampliarne gli effetti.

Tale intuizione è confermata, oltretutto, dall'analisi delle statistiche descrittive che mostra una tendenza storica del tasso di crescita del traffico passeggeri nel suo complesso ad andare al di là della poco più che diretta proporzionalità con l'andamento della domanda aggregata.

Perciò, con l'obiettivo di trovare una sintesi tra le informazioni ottenute attraverso lo strumento econometrico e le evidenze statistiche a nostra disposizione, ci appare ragionevole che l'impatto della crisi economica sul traffico (passeggeri e merci) sia sensibilmente maggiore rispetto a quanto captato dal modello Icao (con un differenziale minimo del 2%).

Per di più, a causa dell'evidente difficoltà di quantificare puntualmente l'entità della crisi e il suo iter, anche i principali centri di ricerca aggiornano costantemente le stime di andamento del Pil mondiale, sebbene concordino tutti nell'osservare un sostanziale ribasso delle stesse. Questo è un ulteriore elemento che andrebbe a deprimere, e non poco, le previsioni di traffico italiano ed europeo.

Da quanto in precedenza esposto possono risultare ulteriori indicazioni circa il prevedibile andamento della domanda di traffico da/per l'Italia sui diversi mercati (nazionale, UE, USA, America Latina, Paesi emergenti).

Per quanto riguarda il traffico domestico le possibilità di una rapida ripresa appaiono legate all'efficacia delle misure di sostegno dell'economia adottate dal Governo in linea con gli altri Governi degli Stati membri; più a lungo termine occorre considerare il margine di crescita di cui dispone il nostro Paese in relazione alla (ancora bassa) propensione degli italiani per i viaggi aerei, in rapporto al reddito pro capite; in questo contesto, peraltro, occorre tener conto della entrata in funzione sulla principale direttrice interna (Roma - Milano) del treno ad alta velocità.

Analogamente, a livello di mercato unico europeo, la ripresa della domanda di trasporto aereo dipenderà essenzialmente dall'efficacia degli interventi disposti dai Governi degli Stati membri per fronteggiare la crisi economica.

Dal punto di vista geo-politico, i Paesi asiatici – il cui tasso medio di crescita è previsto ancora a livelli congrui – dovrebbero veder incrementata la mole di passeggeri/merci trasportati. Su questo assumerebbe grande importanza il ruolo di Cina e India che – come concordano molti degli istituti di ricerca consultati – assumerebbero una centralità nello scacchiere economico mondiale per le contemporanee e profonde crisi del sistema economico statunitense ed europeo.

Anche per quanto riguarda zone più “periferiche” come l'America Latina, in generale il traffico non dovrebbe subire dei crolli così drammatici come quelli prevedibili in Europa, Giappone e America settentrionale, anche perché molti dei Paesi aderenti all'area non hanno la possibilità di disporre di mezzi di trasporto alternativi.

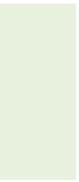
Con particolare riferimento ai flussi di traffico commerciale di beni e servizi dall'Italia sui diversi mercati internazionali nel periodo 2008-2012, la SACE prevede che la quota di domanda di importazioni mondiali che sarà soddisfatta dalle esportazioni italiane si ridurrà in maniera generalizzata da un punto di vista geografico, seppur con una certa diversità a seconda dell'area.

Premesso che le quote di mercato italiane, in termini di export, sono più elevate nei vicini Paesi dell'Unione europea, in quelli dell'Europa centro orientale, del Nord Africa e del Medio Oriente, risultando viceversa più contenute in Nord America, Africa Sub Sahariana e soprattutto Asia, la SACE, relativamente al periodo 2008-2012, stima che le esportazioni italiane subiranno una più limitata contrazione nei Paesi UE, dell'America Latina, del medio Oriente e del Nord Africa, mentre quelle verso i Paesi asiatici e dell'Europa centrale subiranno una riduzione dei flussi commerciali sarà nettamente più marcata (del 30% nel caso dell'Asia e tra il 20% - 25% nel caso dell'Europa centro orientale).

Nonostante la brusca frenata del commercio internazionale che comporterà inevitabilmente una crescita dell'export ad un ritmo inferiore rispetto all'evoluzione della domanda potenziale nelle diverse aree geografiche, le esportazioni italiane di beni e servizi dovrebbero crescere a tassi medi annui di circa il 10% in Brasile, India, e Russia e di circa il 7% in altri mercati come Argentina, Indonesia, Polonia e Turchia, confermando pertanto le opportunità offerte dai Paesi emergenti. In particolare i primi cinque mercati emergenti (Cina, Russia, Turchia, Polonia e Romania) dovrebbero contribuire, mediamente, all'incremento delle vendite complessive di beni in misura pari al 19% circa per anno.

Negative viceversa risultano le previsioni sugli sviluppi delle esportazioni di beni e servizi nelle economie più avanzate, in particolare negli Stati Uniti, nel Regno Unito ed in Canada.

La crescita nei cinque principali mercati di destinazione per l'Italia (Germania, Francia, Stati Uniti, Francia, Regno Unito e Spagna) si attesterebbe a circa il 4% con un contributo medio all'incremento dell'export complessivo di beni pari al 25% per anno. Infine, qualche beneficio al settore del trasporto aereo potrebbe derivare dalla previsione, formulata dalla SACE, circa la tenuta e la prevedibile ripresa degli investimenti diretti all'estero.



# La sicurezza del volo La Safety

# 02

Crisi mondiale  
e prospettive  
trasporto aereo

La Regolazione  
spazio aereo

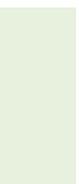
La Security

La regolazione  
degli aeroporti

L'Ambiente

I Rapporti  
con istituzioni,  
operatori e utenti

La Regolazione  
economica



# La safety: ruolo e competenze dell'Enac e dell'Easa

Volare è la modalità di trasporto più sicura ed è quella che registra il minor numero di incidenti con vittime rispetto al numero di passeggeri trasportati.

In particolare il livello di sicurezza dell'aviazione europea è tra i più elevati al mondo.

Nel 2006 per la prima volta, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (Easa) ha pubblicato una analisi relativa agli incidenti avvenuti in Europa utilizzando i dati resi disponibili dagli organismi nazionali preposti allo svolgimento di inchieste sugli incidenti aerei o dalle Autorità aeronautiche nazionali.

L'impegno a mantenere e migliorare i livelli di sicurezza aerea continua a rappresentare una priorità per l'Easa e per tutte le Autorità europee competenti che tramite azioni di regolazione, sorveglianza e promozione ed avvalendosi di iniziative per il miglioramento della sicurezza, ivi compresa la *European Strategic Safety Initiative* (ESSI) a cui partecipa attivamente l'Enac, mantengono gli standard di sicurezza a livelli elevati.

L'Enac si occupa dei molteplici aspetti della regolazione dell'aviazione civile, del controllo e vigilanza sull'applicazione delle norme adottate, della disciplina degli aspetti amministrativo-economici del sistema del trasporto aereo. Garantire la sicurezza del volo e dei passeggeri trasportati sia durante il volo che a terra in ambito aeroportuale è obiettivo primario dell'Enac. La sicurezza nell'accezione di "safety" è intesa quale sicurezza dal punto di vista della progettazione, della costruzione, della manutenzione e dell'esercizio degli aeromobili, nonché la valutazione dell'idoneità degli operatori aerei, del personale di volo, del personale tecnico e del personale addetto alla manutenzione.

L'Easa, che ha sede a Colonia, è l'agenzia dell'Unione europea alla quale sono affidati specifici compiti regolatori ed esecutivi sulla sicurezza aerea. L'Easa è un punto chiave della strategia dell'Unione europea per affermare e mantenere un elevato livello di sicurezza dell'aviazione civile in Europa. La missione dell'Agenzia è duplice. Da un lato essa fornisce consulenza tecnica all'Unione europea nella stesura dei regolamenti e nella conclusione di accordi internazionali riguardanti la sicurezza aerea. Dall'altro ha assunto a partire dal 28 settembre 2003 alcune funzioni operative prima svolte dalle Autorità aeronautiche dei Paesi membri, quali l'omologazione dei prodotti aeronautici e l'emissione delle prescrizioni di aeronavigabilità mentre per le altre attività (rilascio dei certificati di navigabilità, approvazione delle imprese di produzione e di manutenzione, rilascio delle licenze al personale di manutenzione, approvazione delle organizzazioni di addestramento, ecc.) la responsabilità resta alle Autorità aeronautiche nazionali sotto la supervisione dell'Easa.

L'Enac, continuando a svolgere il proprio ruolo previsto dal Codice della Navigazione, supporta l'Easa sia attraverso la partecipazione alle attività operative di competenza dell'Easa, sia attraverso la partecipazione a iniziative europee per la promozione della sicurezza come la *European Strategic Safety Initiative* (ESSI), comprese le iniziative di settore ad essa correlate come lo *European Commercial Aviation Safety Team* (ECAST), lo *European Helicopter Safety Team* (EHEST) e lo *European General Aviation Safety Team* (EGAST).

**Nel contesto internazionale di riferimento le Linee Strategiche dell'Enac direttamente riguardanti la sicurezza sono:**

- **Sviluppare un sistema di governo della sicurezza che garantisca la conoscenza e la valutazione dei fenomeni e degli eventi, un approccio bilanciato sui costi/benefici delle azioni regolamentari e un'incisiva azione di controllo sulle varie componenti interessate (aeroporti, vettori nazionale ed esteri, personale, aziende aeronautiche ecc.).**
- **Promuovere la diffusione delle informazioni sulle problematiche dell'aviazione civile e promuovere la cultura aeronautica.**

Gli indirizzi strategici internazionali delineano per le Autorità di Aviazione Civile un nuovo ruolo che si aggiunge a quello tradizionale di regolatore-controllore, ovvero quello di detentore-promotore di una cultura positiva della sicurezza finalizzata a favorire nei soggetti controllati l'adozione di una politica di gestione sistematica ed esplicita basata sull'analisi dei rischi potenziali, che innalzi i livelli di sicurezza dello Stato.

Compatibilmente con questo nuovo approccio, e dall'analisi delle attività correnti, l'Enac ha individuato una serie di obiettivi specifici di sicurezza e di miglioramento delle prestazioni e dei processi istituzionali di regolazione e controllo.

## 2 Enac State Safety Programme

A partire dal 23 novembre 2006 tutti gli Stati membri dell'Unione europea devono elaborare un programma di safety che rispetti le indicazioni dell'Icao (Doc. 9859).

Una volta stabilito un accettabile livello di sicurezza lo Stato membro deve utilizzarlo, come

**Lo State Safety Programme è l'insieme organico delle politiche e degli obiettivi di sicurezza dell'aviazione civile ed è finalizzato al raggiungimento e al mantenimento di un accettabile livello di sicurezza attraverso il miglioramento delle attività istituzionali di regolazione, certificazione e sorveglianza.**

**Il termine "accettabile" è usato in senso tecnico e presuppone che il livello di sicurezza sia stato determinato, condiviso e sostenuto dallo Stato in questione.**

esplicitamente stabilito dagli standard Icao, per verificare le prestazioni dell'intero sistema dell'aviazione civile.

Stabilire un accettabile livello di sicurezza e un programma che ne preveda il raggiungimento porta a integrare l'attuale impostazione di gestione della sicurezza, basata sulla rispondenza ai regolamenti (compliance-based), con un approccio basato sulle prestazioni dell'intero sistema (performance-based).

L'Icao ha identificato nell'Autorità di Aviazione Civile (CAA) di ogni Stato membro, l'organismo responsabile dell'emissione dello State Safety Programme.

Lo State Safety Programme definisce i livelli di sicurezza ritenuti sostenibili per l'intero sistema nazionale, pertanto deve essere condiviso e sostenuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, affinché siano garantite le risorse necessarie alla sua attuazione.

Lo State Safety Programme deve comprendere le seguenti tre macroattività:

1. Individuazione e selezione degli obiettivi di sicurezza.
2. Misura dello stato attuale attraverso gli indicatori selezionati.
3. Determinazione del livello di sicurezza accettabile.

Per rendere operativo il programma di miglioramento determinato nello State Safety Programme, devono essere successivamente elaborati i Safety Action Plan, che possono essere un documento unico dello Stato o una collezione di documenti coordinati.

# 3 Statistiche aeronautiche

## 3.1 Le Statistiche mondiali<sup>1</sup>

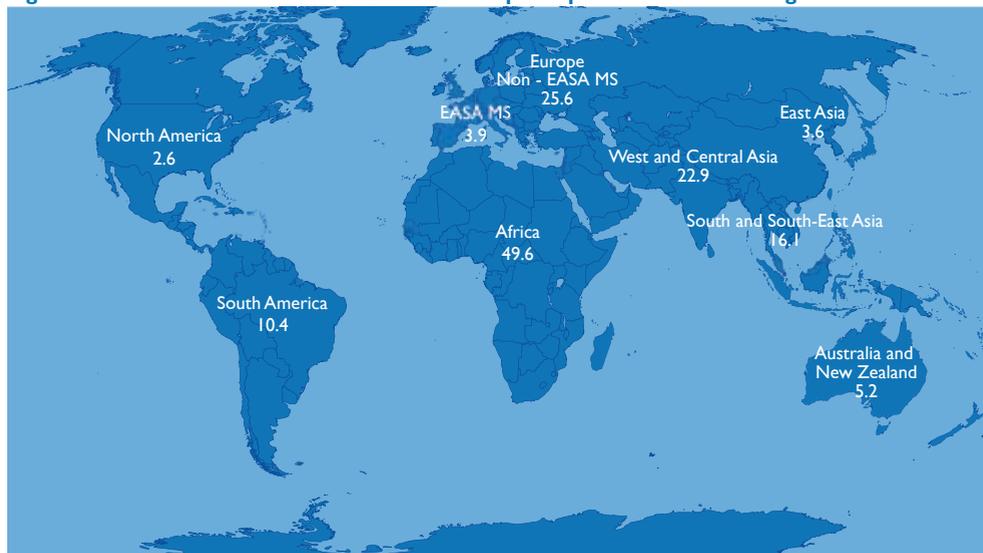
L'Icao attraverso l'operato del Safety Indicators Study Group (SISG) analizza su base annuale gli incidenti mondiali relativi ai "large transport aircraft". La definizione di incidenti, inconveniente grave è contenuta nell'Annesso 13.

Gli incidenti analizzati dal gruppo SISG hanno visto il coinvolgimento di almeno un aeromobile trasporto pubblico di linea o cargo con peso massimo al decollo maggiore di 5.700 kg. In particolare i grafici riportati in questa sezione illustrano i risultati relativi agli incidenti mondiali accaduti nel periodo 1998-2007.

### Numero di incidenti

Nella Figura 1 è riportato il rateo mondiale di incidenti per 10 milioni di voli, esplicitato per le diverse regioni mondiali, relativo al periodo 2000 al 2007.

**Fig. 1 - rateo mondiale incidenti di aeromobili trasporto pubblico di linea e cargo 2000-2007**



L'Icao ha analizzato in particolare il rateo mondiale di incidenti che hanno portato a perdite umane di passeggeri; la figura 2 riporta l'andamento del rateo di incidenti mortali degli ultimi 20 anni presente nell'*Annual review report 2007*.

<sup>1</sup> Fonte: Icao e Easa

**Fig. 2 - Rateo di incidenti mortali mondiali di aeromobili trasporto pubblico di linea e cargo 1988-2007**



## 3.2 Le Statistiche europee<sup>2</sup>

Gli incidenti analizzati di seguito hanno visto il coinvolgimento di almeno un aeromobile di trasporto pubblico passeggeri di linea o cargo, con peso massimo al decollo maggiore di 5.700 kg, operato da un vettore comunitario. In particolare i grafici riportati in questa sezione illustrano i risultati relativi agli incidenti europei accaduti nel periodo 1998-2007.

Nel 2006 sono stati registrati 6 incidenti per un totale di 146 vittime, un numero nettamente superiore alla media (105) del decennio preso in considerazione.

Il maggior numero di vittime è imputabile principalmente ad un unico incidente, accaduto il 9 luglio 2006 ad un Airbus 310 immatricolato in Francia, che uscì di pista in fase di atterraggio, a Irkutsk in Russia, provocando 126 vittime.

Nel periodo 1998-2007 si sono verificati 24 incidenti con vittime che hanno coinvolto aeromobili della categoria di interesse. La figura 3 mostra il numero di incidenti con vittime per anno di aeromobili di vettori comunitari.

**Fig. 3 - Incidenti europei di aeromobili trasporto pubblico di linea e cargo con vittime**



<sup>2</sup> Fonte: Annual Safety Review dell'Easa e CAA-UK CAP 780.

**Fig. 4 - Rateo incidenti europei di eromobili trasporto pubblico di linea e cargo con vittime**



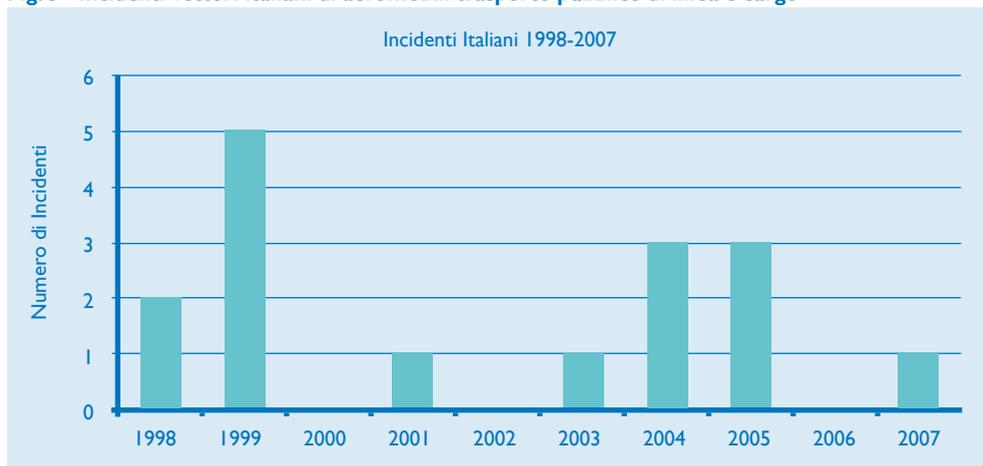
### 3.3 Le Statistiche italiane<sup>3</sup>

Negli ultimi anni il livello di sicurezza dell'aviazione civile italiana ha avuto un notevole incremento, infatti gli unici due incidenti con vittime si sono verificati nel 1999. Prendiamo in considerazione quindi le informazioni relative agli incidenti occorsi nel periodo 1998-2007 e che hanno visto il coinvolgimento di almeno un aeromobile di trasporto pubblico passeggeri di linea o cargo, con peso massimo al decollo maggiore di 5.700 kg, operato da un vettore italiano.

È opportuno rilevare inoltre che, a conferma della tendenza degli ultimi anni, anche durante il 2008 non si sono registrati incidenti con vittime per aeromobili operati da compagnie italiane.

Nel periodo 1998-2007 si sono verificati 16 incidenti (di cui soltanto 2 con vittime nel 1999) che hanno coinvolto aeromobili della categoria interessata. La figura 5 mostra l'andamento del numero di incidenti di vettori italiani per anno.

**Fig. 5 - Incidenti vettori italiani di aeromobili trasporto pubblico di linea e cargo**



<sup>3</sup> Fonte: World Aircraft Accident Summary 2008 e banca dati Alce dell'Enac.

La figura 6 mostra gli incidenti con vittime occorsi ai vettori italiani nel periodo preso in esame.

L'analisi degli incidenti italiani identifica il 1999, in analogia alla tendenza europea, come l'anno con il maggior numero di incidenti con vittime. Peraltro nel periodo considerato è l'unico anno in cui si sono verificati incidenti con vittime.

**Fig. 6 - Incidenti vettori italiani di aeromobili trasporto pubblico di linea e cargo con vittime**



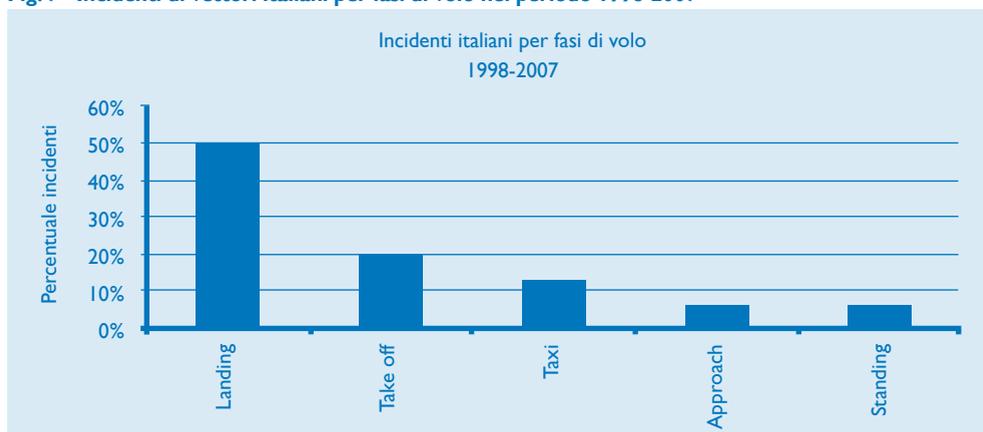
In Italia il rateo degli incidenti con decessi che hanno coinvolto vettori italiani è nullo nell'ultimo decennio 1998-2007, tendenza confermata anche nel 2008. Tale dato assicura all'Italia un posto di eccellenza per quanto riguarda la sicurezza del volo in Europa e nel mondo.

### Fasi di volo

La figura 7 mostra il numero di incidenti di vettori italiani per fasi di volo occorsi nel periodo 1998-2007.

Il numero maggiore di incidenti in Italia avviene durante la fase di atterraggio analogamente a quanto riportato nelle analisi svolte dall'Icao per gli incidenti mondiali, anche se i fattori causali molto spesso possono essersi generati in fasi diverse.

**Fig. 7 - Incidenti di vettori italiani per fasi di volo nel periodo 1998-2007**



Appare evidente anche per i dati italiani come per quelli europei che il numero maggiore di incidenti mortali si verifica durante la fase di avvicinamento anche se i fattori causali si possono generare in fasi diverse.

## Categorie significative

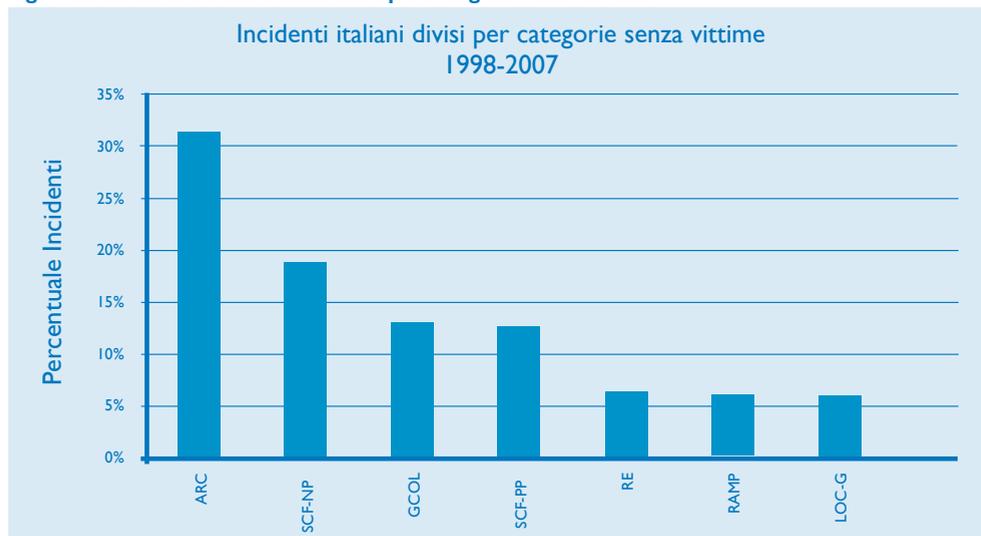
La figura 8 riporta le categorie degli incidenti più frequenti senza vittime.

Nel periodo preso in esame, si sono registrati pochi incidenti con vittime sia per gli aeromobili operati da vettori italiani che per quelli operati dai vettori europei; tali dati risultano in generale poco rilevanti e comunque coerenti con le statistiche europee.

Come già detto in precedenza soltanto nell'anno 1999, continuando a prendere a riferimento il decennio 1998-2007, sono occorsi due incidenti con decessi.

Tali incidenti avvenuti in fase di avvicinamento e di atterraggio sono stati classificati il primo CFIT (Controlled flight into terrain) ed il secondo LOC-G (Loss of control on ground).

Fig. 8 - Incidenti di vettori italiani divisi per categorie senza vittime



## Abbreviazioni delle categorie di incidenti

<b>ARC</b>	Contatto anomalo con la pista	<b>MAC</b>	AIRPROX/allarme TCAS/perdita di separazione/ collisione mancata in aria/collisione in aria
<b>AMAN</b>	Manovra brusca	<b>OTHR</b>	Altro
<b>ADRM</b>	Aeroporto	<b>RE</b>	Uscita di pista
<b>ATM</b>	ATM/CNS	<b>RI-A</b>	Incursione in pista – animale
<b>CABIN</b>	Eventi in cabina	<b>RI-VAP</b>	Incursione in pista – veicolo, aeromobile o persona
<b>CFIT</b>	Impatto al suolo in volo controllato	<b>SEC</b>	Security
<b>EVAC</b>	Evacuazione	<b>SCF-NP</b>	Avaria o malfunzionamento di sistemi/componenti (non impianto motopropulsore)
<b>F-NI</b>	Incendio/fumo (non legato all'impatto)	<b>SCF-PP</b>	Avaria o malfunzionamento di sistemi/componenti (impianto motopropulsore)
<b>F-POST</b>	Incendio/fumo (dopo l'impatto)	<b>TURB</b>	Turbolenza
<b>FUEL</b>	Relativo al carburante	<b>USOS</b>	Atterraggio corto/lungo
<b>GCOL</b>	Impatto al suolo	<b>UNK</b>	Evento ignoto o indeterminato
<b>RAMP</b>	Servizi di rampa	<b>WSTRW</b>	Windshear o temporale
<b>ICE</b>	Formazione di ghiaccio		
<b>LOC-G</b>	Perdita di controllo – a terra		
<b>LOC-I</b>	Perdita di controllo – in volo		
<b>LALT</b>	Attività a bassa quota		

per ulteriori informazioni, consultare il sito <http://intlaviationstandards.org/occurrencecategories.html>

# 4 La Prevenzione per la sicurezza del volo. Il Sistema di segnalazione di eventi aeronautici eE-MOR

eE-MOR (Electronic Enac Mandatory Occurrence Reporting) è un sistema di raccolta delle segnalazioni relative agli eventi aeronautici progettato e realizzato dall'Enac in applicazione della Direttiva 2003/42/CE del Parlamento e del Consiglio Europeo che stabilisce, per il miglioramento della sicurezza aerea, i criteri e gli standards per la segnalazione, raccolta, registrazione, tutela e diffusione delle informazioni relative agli eventi aeronautici.

La Direttiva intende per evento aeronautico qualunque interruzione operativa, difetto o guasto che non abbia causato un incidente o inconveniente grave, per i quali l'obbligo di segnalazione e di raccolta dei relativi dati è già previsto dalle vigenti prescrizioni regolamentari.

Per la prima volta nel nostro Paese ed in ambito europeo si introduce così un innovativo sistema di segnalazione integrata, con la relativa analisi, di ogni evento che avrebbe potuto compromettere la sicurezza del volo.

È stato così istituito un sistema di segnalazione obbligatoria degli eventi affidato all'Enac, ed uno di segnalazione volontaria di eventi non oggetto di segnalazione obbligatoria, ma che rappresentano o possono rappresentare un rischio per la sicurezza della navigazione aerea, affidato all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (Ansv).

L'istituzione di tali sistemi ha come unico obiettivo la prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti aeronautici, e non mira alla determinazione di colpe o responsabilità, all'insegna di una no penalty policy che diventa la vera chiave di volta di un innovativo approccio ai temi della sicurezza, e che vede nella cooperazione tra l'Enac e l'Ansv una leva fondamentale per il raggiungimento di risultati significativi.

Il Sistema eE-MOR si propone dunque quale strumento di un necessario cambiamento culturale che all'insegna della *just culture* dovrà condurre ad una sempre più efficace condivisione tra autorità e industria del trasporto aereo dei principi di prevenzione degli incidenti aeronautici, anche attraverso una nuova corretta classificazione di tutti gli eventi secondo principi tassonomici condivisi a livello internazionale e divulgati a tutti gli operatori.

Il Sistema eE-MOR è stato presentato dall'Enac alla fine del 2007 nell'ambito dell'ESSI (European Safety Strategy Initiative), iniziativa lanciata dall'Agenzia Europea della Sicurezza Aerea (Easa), sottoscritta da Enac insieme ad altre autorità nazionali ed ai maggiori esponenti degli stakeholders europei, finalizzata a promuovere la crescita in sicurezza del traffico aereo in Europa e a ridurre il numero degli incidenti fatali.

Nel luglio 2007 è stato organizzato dall'Enac un primo workshop di presentazione del progetto cui hanno partecipato le imprese approvate interessate.

A partire da marzo 2008 è stata promossa una serie di incontri informativi con gli stessi operatori e gestori al fine di favorire comportamenti omogenei nella segnalazione delle informazioni e per verificare eventuali criticità e/o suggerimenti migliorativi della funzionalità.

Nel corso degli incontri è stato inoltre distribuito il questionario anonimo *How do you feel Just Culture in your organisation – Checklist for Assessing Organisational Resilience* – tratto dalla omonima checklist elaborata dal Prof. James Reason dell'Università di Manchester, uno dei massimi studiosi mondiali dell'errore umano nelle organizzazioni.

Il questionario, i cui dati saranno elaborati al termine degli incontri informativi, si propone di rappresentare un altro passo iniziale ma significativo nel percorso di trasformazione culturale che coinvolge sia l'autorità che gli operatori per il continuo innalzamento dei livelli di sicurezza del volo.

Il ciclo di incontri, che ha interessato tutti i safety manager degli operatori di trasporto pubblico nel settore ala fissa, nel settore ala rotante nonché i safety manager di quarantasei aeroporti nazionali oltre alle rappresentanze delle associazioni del personale navigante.

Nel Novembre 2008 l'Enac ha presentato all'Easa, alla Iata e alla Commissione europea il sistema eE-MOR ricevendo richieste sul progetto al fine di poterne estendere lo standard simile altri Paesi comunitari.

Nel Dicembre 2008 l'Enac ha presentato il sistema ai membri dell'Ecac.

## 4.1 Le Segnalazioni

Da una prima valutazione dei dati relativi alle segnalazioni raccolte e registrate attraverso il sistema eE-MOR, risulta evidente (figura 9) l'aumento nel 2008 del numero di segnalazioni da parte dei soggetti aeronautici nazionali rispetto agli anni precedenti.

La motivazione è da ricercarsi sia nell'introduzione di nuovi soggetti con obbligo di segnalazione da parte del legislatore (ad esempio i gestori aeroportuali) che per la semplificazione di accesso ed utilizzo del sistema elettronico. In questo primo anno di attività la quantità di dati processati è stata di circa 2000 segnalazioni, in netto aumento (circa il 300%) rispetto alla media delle segnalazioni dei precedenti tre anni.

Fig. 9 - Segnalazioni aeronautiche 2005-2008



Fig. 10 - Andamento del rateo inconvenienti occorsi negli anni 2005-2006

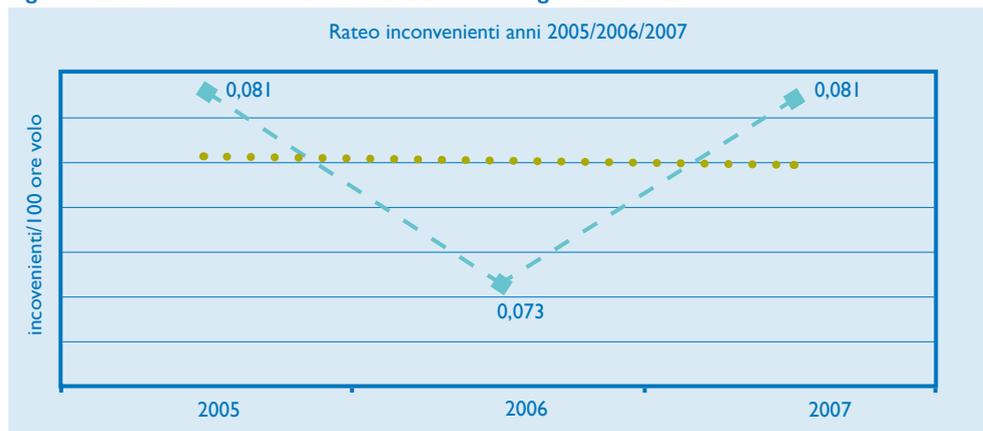


Fig. 11 - Numero di eventi suddivisi per classi

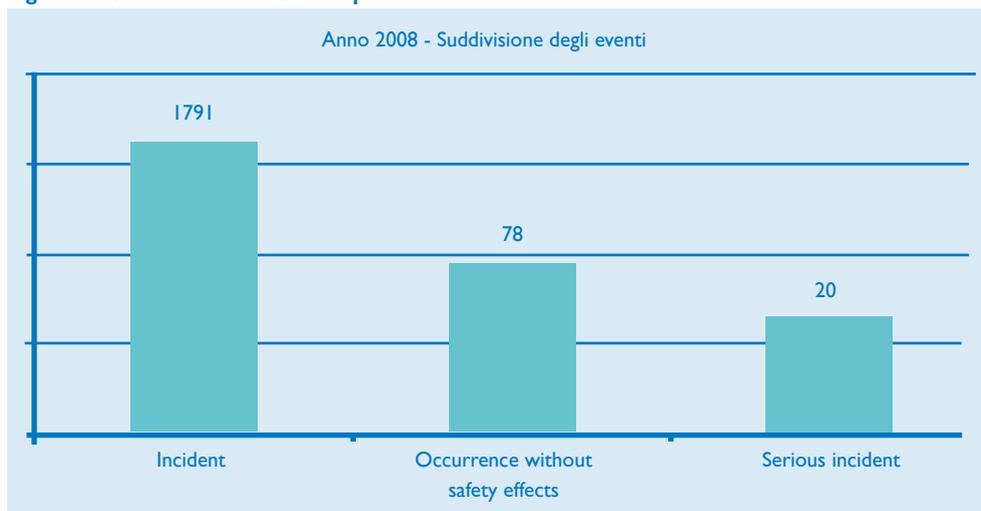


Fig. 12 - Numero di operatori di trasporto pubblico - ala fissa



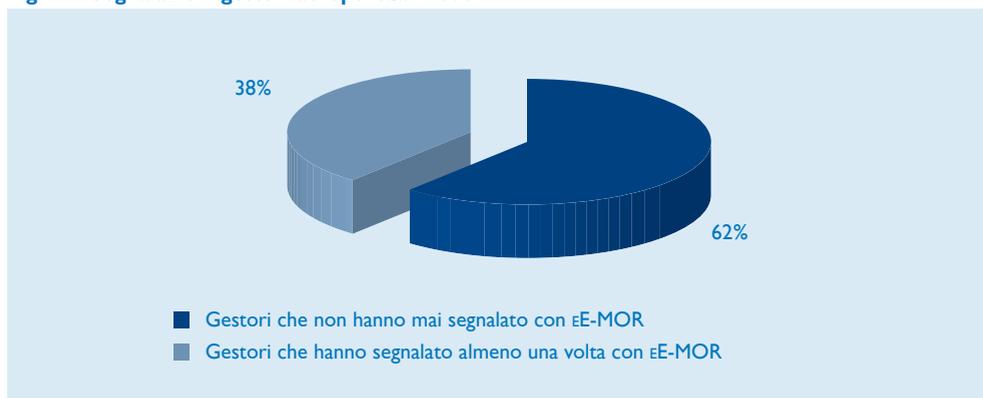
La figura 13 riporta la percentuale di operatori di trasporto pubblico con obbligo di segnalazione, che, ai sensi della circolare Enac GEN-01, hanno segnalato nel corso del 2008 almeno una volta secondo le modalità introdotte dall'Enac.

Fig. 13 - Segnalazioni operatori di trasporto pubblico 2008



La figura 14 riporta la percentuale di gestori aeroportuali che hanno segnalato nel corso del 2008 almeno una volta secondo le modalità introdotte dall'Enac.

**Fig. 14 - Segnalazioni gestori aeroportuali 2008**

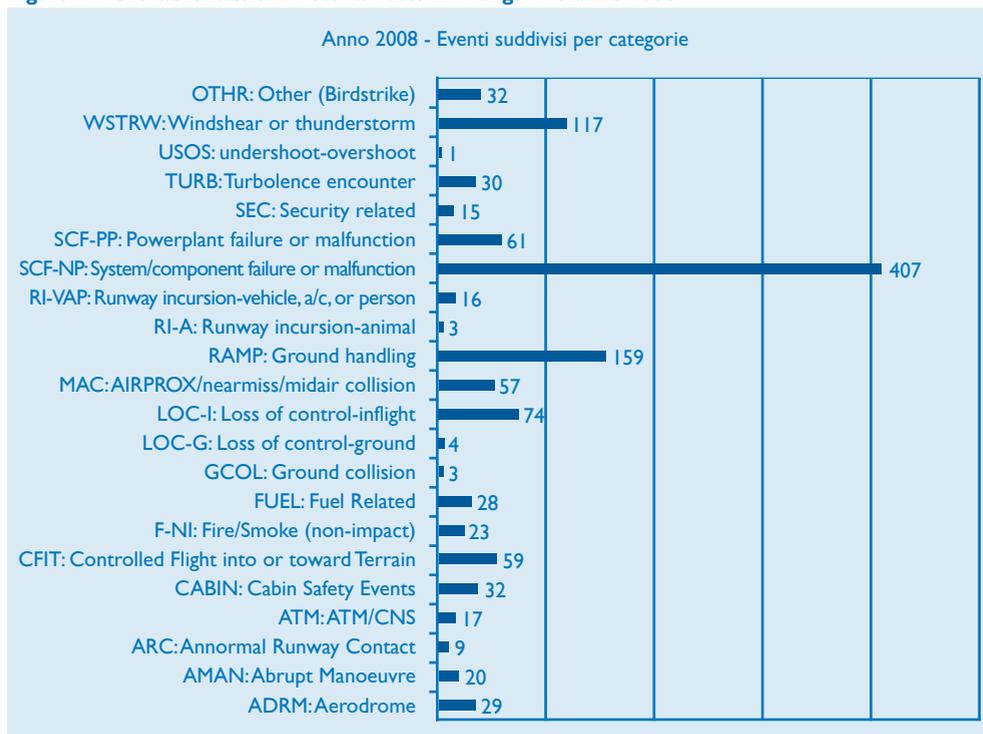


## Le Categorie degli eventi

L'analisi sistematica delle categorie più ricorrenti o significative contenute nelle informazioni aggregate, riferite agli eventi aeronautici, consente l'individuazione di rischi potenziali in settori specifici che una volta eliminati possono comportare la diminuzione del rateo degli incidenti e inconvenienti gravi.

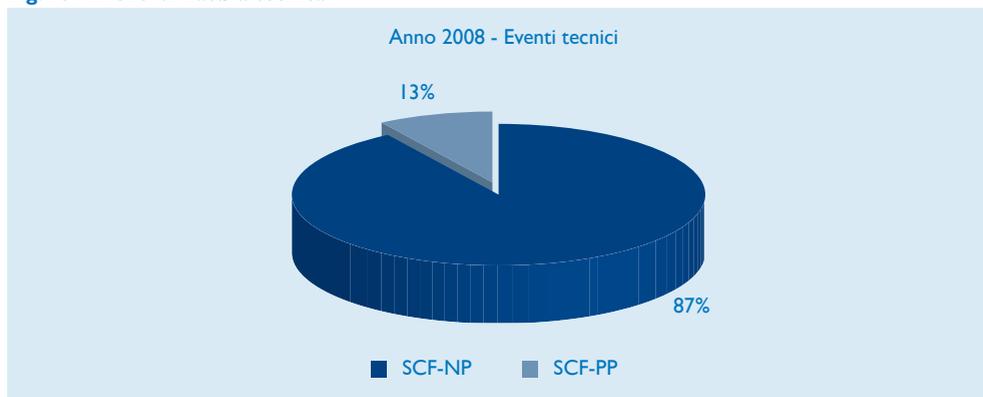
La figura 15 riporta gli eventi aeronautici del 2008 suddivisi per categorie. Nell'ambito delle categorie più ricorrenti o significative, hanno particolare rilevanza gli eventi di natura tecnica che sono suddivisi in eventi che coinvolgono il gruppo motopropulsore (SCF-PP) e quelli che riguardano gli altri apparati e/o sistemi degli aeroplani (SCF-NP).

**Fig. 15 - Eventi aeronautici Direttiva 2003/42 - D.Lgs. 213 anno 2008**



La figura 16 mostra tutti gli inconvenienti tecnici occorsi durante l'anno 2008 suddivisi tra le due categorie. Si noti che tra gli eventi di natura tecnica risultano avere avuto una percentuale predominante quelli che hanno visto coinvolti sistemi ed apparati vari degli aeromobili mentre hanno avuto una percentuale decisamente minore quelli relativi ai motori.

**Fig. 16 - Eventi di natura tecnica**

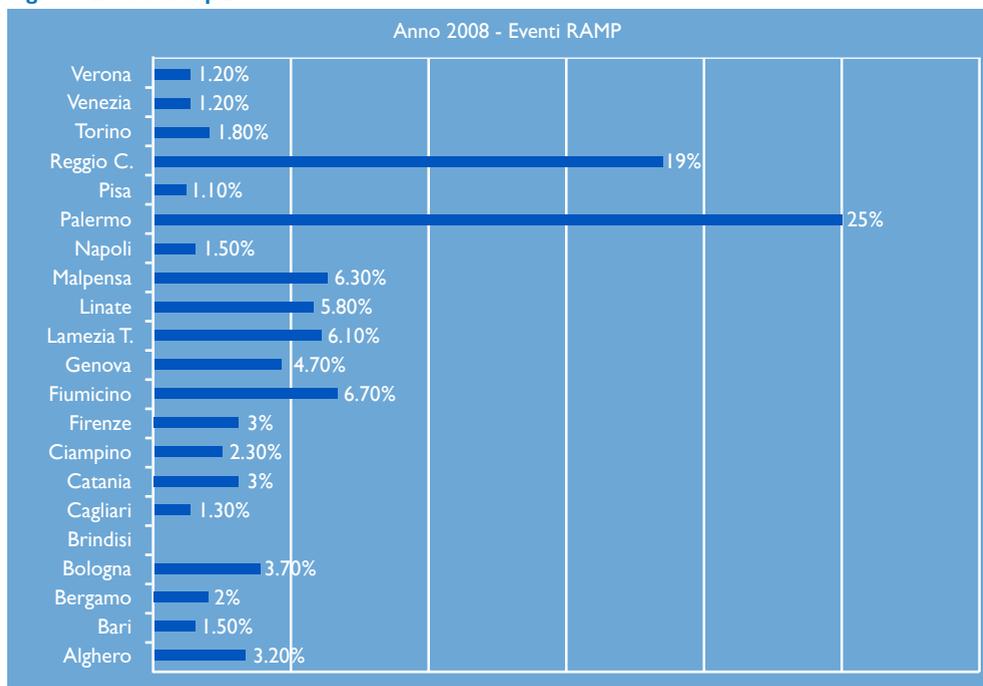


Particolare rilevanza in ambito europeo, riveste la sicurezza a terra (ground safety). Infatti tale argomento è attivamente esaminato e studiato da un sottogruppo del E-CAST, equivalente europeo del CAST americano, istituito nell'ambito dell'ESSI, una iniziativa europea portata avanti dall'Easa unitamente ad altri enti legislatori europei e di gran parte del settore industriale aeronautico europeo, tendente alla promozione della sicurezza .

Una delle categorie più frequenti collegata alla sicurezza a terra è la RAMP, la figura 17 riporta gli eventi segnalati nell'ambito di tale categoria suddivisa per aeroporti interessati.

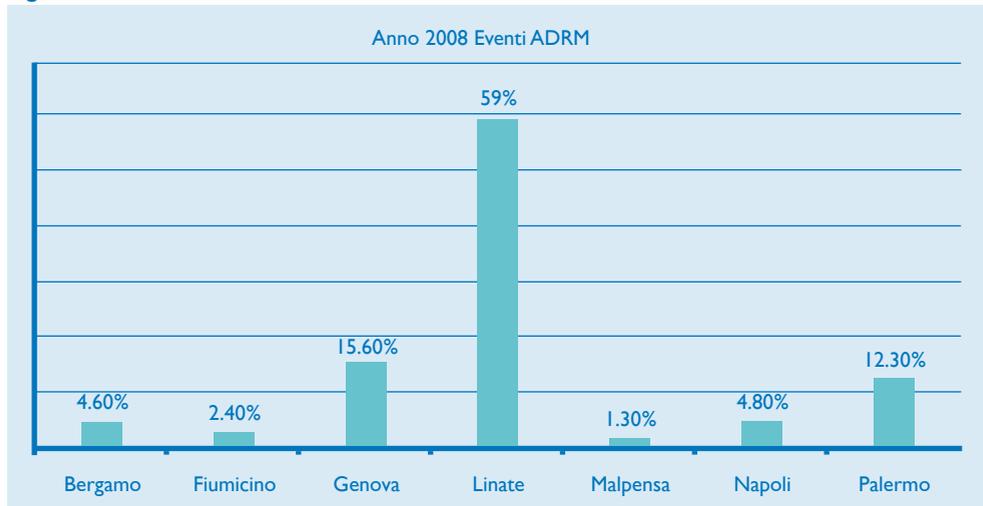
La percentuale è ricavata rapportando gli eventi al numero di movimenti annuali di ciascun aeroporto.

**Fig. 17 - Eventi Ramp 2008**



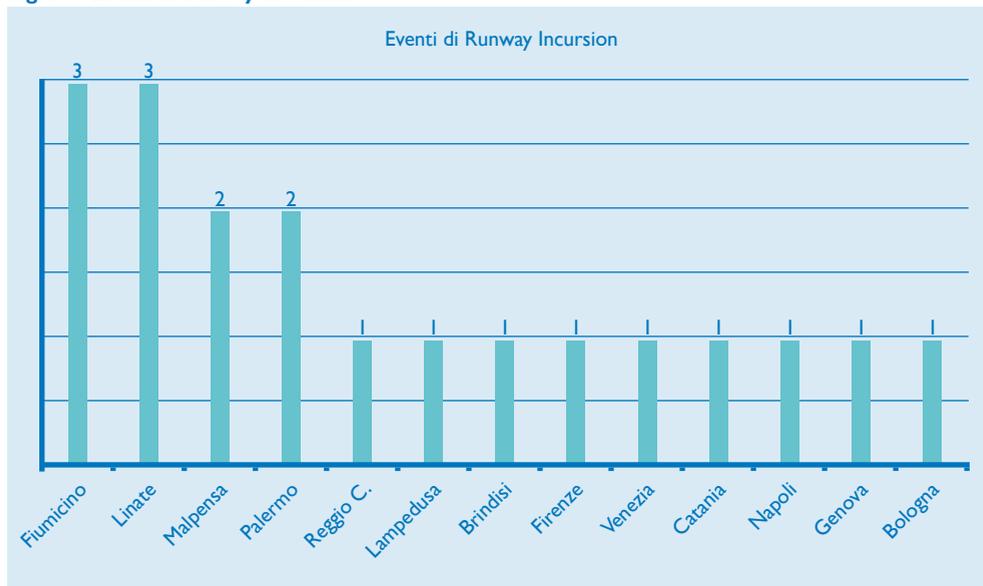
La figura 18 riporta gli eventi della categoria ADRM suddivisi per aeroporti. L'alta frequenza di tali eventi sull'aeroporto di Linate è legata alla segnalazione da parte degli operatori di aeromobili del tipo MD 80 di *heading mismatching* al momento dell'allineamento sulla pista n.36.

**Fig. 18 - Eventi ADRM 2008**



La fig. 19 riporta il numero di *runway incursion* (19) segnalate sugli aeroporti italiani.

**Fig. 19 - Eventi di runway incursion**





## 5 Certificazione e sorveglianza sulle condizioni di sicurezza e della qualità dei servizi

L'Enac assicura il presidio di certificazione e sorveglianza sulle condizioni di sicurezza e della qualità dei servizi resi nel settore del trasporto aereo.

La funzione della struttura centrale è di garantire il coordinamento delle attività di presidio dell'omogeneità dei comportamenti delle strutture dislocate sul territorio.

Per quanto riguarda le condizioni di sicurezza le Direzioni Operazioni effettuano le attività di certificazione e sorveglianza delle imprese aeronautiche (operatori aerei, imprese di gestione tecnica aeromobili, ditte di manutenzione, costruttori aeronautici, organizzazioni per l'addestramento del personale di volo e del personale tecnico della manutenzione, centri di verifica e ripiegamento paracadute, laboratori) delle infrastrutture aeroportuali e degli aeromobili nel corso della loro costruzione e dell'esercizio.

Di particolare rilevanza, visto il contesto internazionale di riferimento è l'attività di ispezioni di rampa degli aeromobili esteri secondo il programma europeo SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) e degli aeromobili impiegati dai vettori nazionali secondo il programma SANA (Safety Assessment of National Aircraft) che viene effettuato da ispettori appositamente qualificati presso gli aeroporti italiani.

Le Direzioni Aeroportuali dell'Ente hanno invece il ruolo di vigilare in particolare sull'esercizio dei compiti affidati dal codice della navigazione ai gestori aeroportuali, sui vettori e sulle imprese che forniscono servizi di assistenza negli aeroporti, nonché di coordinare l'azione dei soggetti pubblici e degli enti di stato negli aeroporti. Esse si occupano in particolare delle attività ispettive in ambito aeroportuale e cioè la flight safety, aerodrome safety, la security, l'handling e la qualità dei servizi.

Le direzioni aeroportuali garantiscono inoltre l'esercizio dei compiti di polizia della navigazione, dei provvedimenti aeronautici e degli atti amministrativi demandati all'Enac dal codice della navigazione e dalla legge istitutiva.

# 6 Operatori di trasporto aereo

Il numero attuale complessivo degli operatori di trasporto pubblico certificati in Italia è superiore a 100, inclusi gli operatori di elicotteri.

Focalizzando l'attenzione sui 17 operatori maggiori, quelli cioè che utilizzano velivoli da trasporto superiori a 15.000 kg, che generalmente è considerato il limite dei servizi cosiddetti di linea e charter, nel 2008 l'attività di sorveglianza di questi operatori si è concretizzata con l'effettuazione di 18 audit di sistema e 274 audit di prodotto.

Il controllo delle strutture dell'Ente sugli operatori di trasporto aereo, in particolare quelli maggiori è in linea con gli standard richiesti a livello internazionale; a riguardo l'analisi del Doc. Icao 8335 – *Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance* e delle procedure emesse da JAA ed Easa fa ritenere che le metodologie, le tipologie di ispezione e le relative frequenze siano sostanzialmente rispettate.

## Introduzione della normativa comunitaria OPS-I

Il 16 luglio 2008 è entrato in vigore l'allegato III del Regolamento (CE) n. 3922/1991 che contiene le norme per la certificazione e l'esercizio delle operazioni di volo di trasporto con velivoli ed il rilascio del Certificato di operatore aereo (COA), sostituendo le corrispondenti norme JAR-OPS I. L'introduzione di questa normativa ha necessitato l'emissione di nuovi certificati per i 49 operatori di velivolo certificati in Italia. Ciò ha comportato un intenso lavoro di verifica della rispondenza degli operatori ai requisiti aggiornati o modificati dalla regolamentazione comunitaria, in particolare la manualistica operativa, i programmi di addestramento per gli equipaggi, le procedure operative. Allo stesso tempo sono stati rilasciati agli attestati di formazione per la sicurezza per tutti gli assistenti di volo impiegati presso gli operatori di trasporto pubblico, per rispondere ai nuovi requisiti previsti dalla OPS-I (oltre 3.500 attestati in sostituzione dei precedenti rilasciati in accordo al DPR 566/1988).

## Certificazione di Alitalia - Compagnia Aerea Italiana e società collegate

**A partire dal mese di settembre, in coincidenza con l'ammissione delle società del gruppo Alitalia al regime di amministrazione straordinaria, l'Enac ha rinforzato il presidio di sorveglianza sulle condizioni di sicurezza dei voli Alitalia e delle altre società del gruppo.**

**A tal fine è stata istituita una task-force di ingegneri ed ispettori di volo che effettuato frequenti ispezioni anche senza preavviso sugli aeromobili a terra ed in volo, verifiche presso gli hangar di manutenzione e gli uffici di coordinamento e gestione dell'attività tecnica ed operativa. In totale a tutto il 31 dicembre 2008 sono state effettuate 92 ispezioni straordinarie.**

**Dal mese di novembre 2008 è iniziato il processo di certificazione della società CAI, nelle sue varie articolazioni operative che è terminato il 12 gennaio 2009 con il rilascio dei certificati di operatore aereo alle società Alitalia – Compagnia Aerea Italiana, CAI First e CAI Second che hanno acquisito gli asset e le risorse precedentemente di proprietà di Alitalia – Linee Aeree Italiane, Alitalia Express e Volare. Il processo di certificazione ha riguardato anche le corrispondenti organizzazioni per la gestione tecnica degli aeromobili (CAMO), l'impresa di manutenzione, l'organizzazione di addestramento personale navigante, l'organizzazione di addestramento personale tecnico, il prestatore dei servizi di assistenza a terra, alle quali sono stati rilasciati i certificati di approvazione secondo le rispettive normative applicabili. Le attività di certificazione hanno impegnato oltre 20 professionisti, ispettori di volo e ispettori aeroportuali che hanno prima verificato tutta la documentazione prodotta dalle società e organizzazioni da certificare, valutate le proposte organizzative presentate e in ultimo, al momento del trasferimento degli asset, effettuato una serie di ispezioni tecniche per verificare che le condizioni organizzative e di sicurezza delle attività operative dei nuovi soggetti rispettassero effettivamente i requisiti prescritti.**

**Ciò è stato effettuato con l'attività di 9 team ispettivi che hanno operato nella notte fra il 12 ed il 13 gennaio 2009 negli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa. All'esito favorevole dei controlli, è stata sancita la validità delle certificazioni e l'inizio delle operazioni dei nuovi vettori.**

# 7 Il Programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft)

A seguito della entrata in vigore di specifica normativa europea negli ultimi anni, il programma SAFA è divenuto un'attività istituzionale dell'Enac, per la conduzione della quale, in relazione alle comunicazioni periodiche che occorre fornire alla Commissione ed all'Easa, è richiesta una pianificazione sistematica e puntuale.

Le varie attività connesse al Programma (le ispezioni da condurre sugli operatori, la necessaria pianificazione, il reporting, la qualità dello stesso e l'elaborazione dei dati così ottenuti) richiedono quindi una sistematizzazione che riguarda sia la funzione di coordinamento che la conduzione delle ispezioni. La presente relazione ha lo scopo di dettagliare le attività svolte nell'ambito del programma SAFA nel nostro Paese.

Inoltre, si ritiene utile riportare i risultati delle ispezioni condotte all'estero sui nostri operatori, nell'ambito del Programma SAFA, e di collegare tali risultati a quelli ottenuti con il Programma SANA (Safety Assessment of National Aircraft): ispezioni di rampa degli ispettori Enac su aeromobili operati dai vettori nazionali. L'attività ispettiva è stata condotta fino al 31 dicembre 2008 da personale inizialmente qualificato allo scopo attraverso un corso europeo sul programma SAFA.

L'entrata in vigore della Direttiva 2008/49/CE, già recepita a livello nazionale per il tramite di una circolare (GEN 03 – Il programma SAFA) e di una procedura operativa (PO ASV 13 – Qualificazione degli ispettori SAFA), impone, per l'effettuazione delle ispezioni di rampa nell'ambito del programma SAFA, l'impiego di personale appositamente qualificato ed in possesso di conoscenze specifiche a partire dal 1 gennaio 2009.

La formazione degli ispettori SAFA ai fini del conseguimento di questa qualifica, di valenza europea, è stata una delle attività che hanno impegnato l'Ente nel corso del 2008 e questo ha consentito l'impiego di tale personale anche nella conduzione delle ispezioni SANA, consentendo di ampliare l'intervento sulla sorveglianza degli operatori nazionali.

## 7.1 Attività ispettiva SAFA nel 2008

Di seguito i dati sull'attività ispettiva condotta in Italia nell'ambito del programma SAFA.

**Nel corso del 2008 sono stati ispezionati complessivamente 741 aeromobili (diverse marche di registrazione) di cui appartenenti:**

- 408 ad operatori UE e
- 333 ad operatori extra UE

**per complessivi 321 operatori commerciali (linea e charter, inclusi gli operatori taxi) e 18 voli privati, di cui**

- 163 operatori UE
- 54 operatori Ecac non UE
- 104 operatori non Ecac

**Gli Stati degli operatori ispezionati sono complessivamente 81 di cui**

- 26 UE
- 12 Ecac e
- 43 non Ecac

**Le ispezioni totali effettuate sono 873.**

**Ispezioni su operatori Ecac = 602**

**Ispezioni su operatori non Ecac = 271**

**Ispezioni su operatori UE= 474**

**Ispezioni su operatori non-UE = 399**

**Ecac/Totali = 0,69**

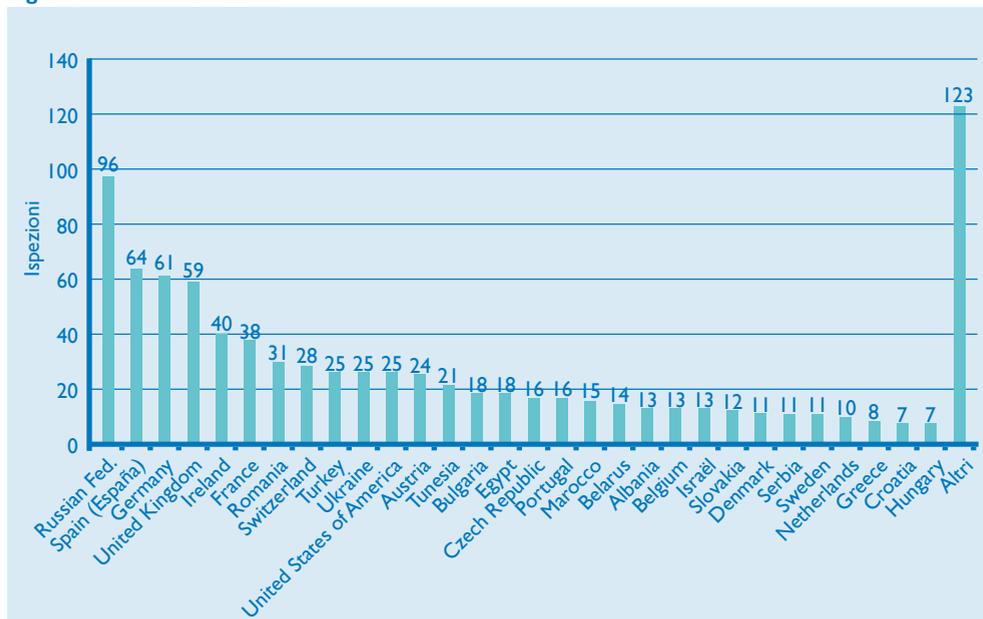
**non-Ecac/Total = 0,31**

**UE/Totali = 0,54**

**non-UE/Totali = 0,46**

Il numero delle ispezioni condotte a livello nazionale rimane sostanzialmente invariato negli ultimi 3 anni così come il dato del rapporto tra ispezioni su operatori UE e non UE, dando conto di un maggior traffico da parte di operatori provenienti dall'Europa (intendendo i Paesi Ecac) rispetto al traffico extra Ecac. Nel grafico seguente sono indicate il numero di ispezioni (maggiore di 6) condotte per ciascuno Stato.

**Fig. 20 - Attività SAFA 2008**

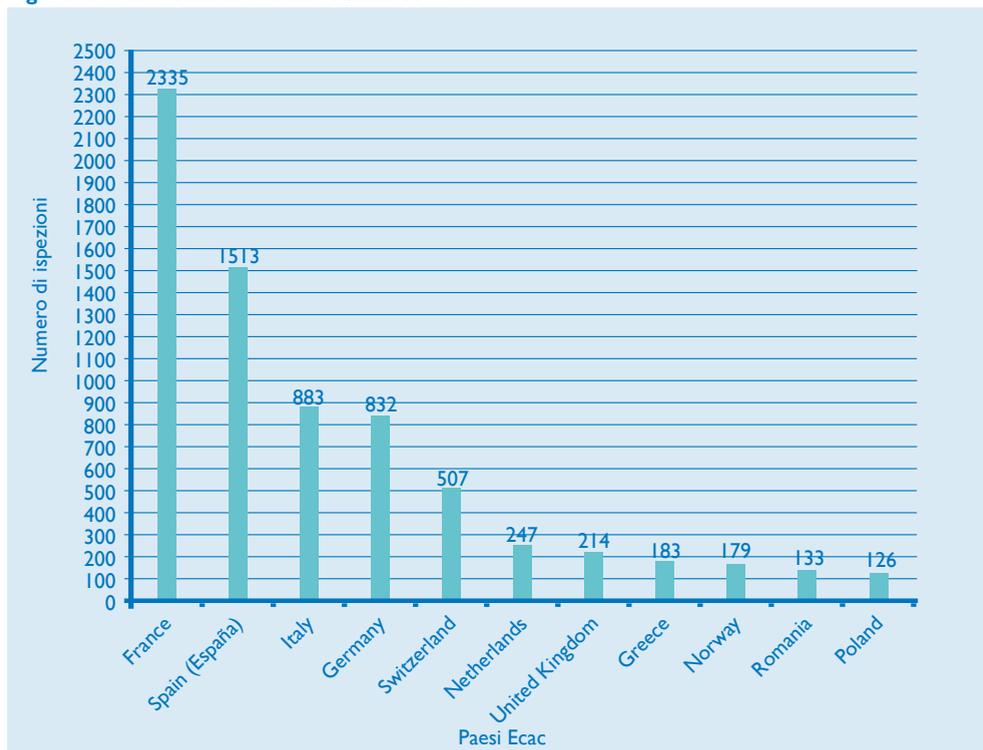


Un dato interessante è quello che si ottiene comparando il numero di ispezioni condotte su operatori extra-UE a fronte delle autorizzazioni rilasciate: l'obiettivo ideale è quello di effettuare almeno un'ispezione su tutti gli operatori autorizzati (cioè quelli extra-UE).

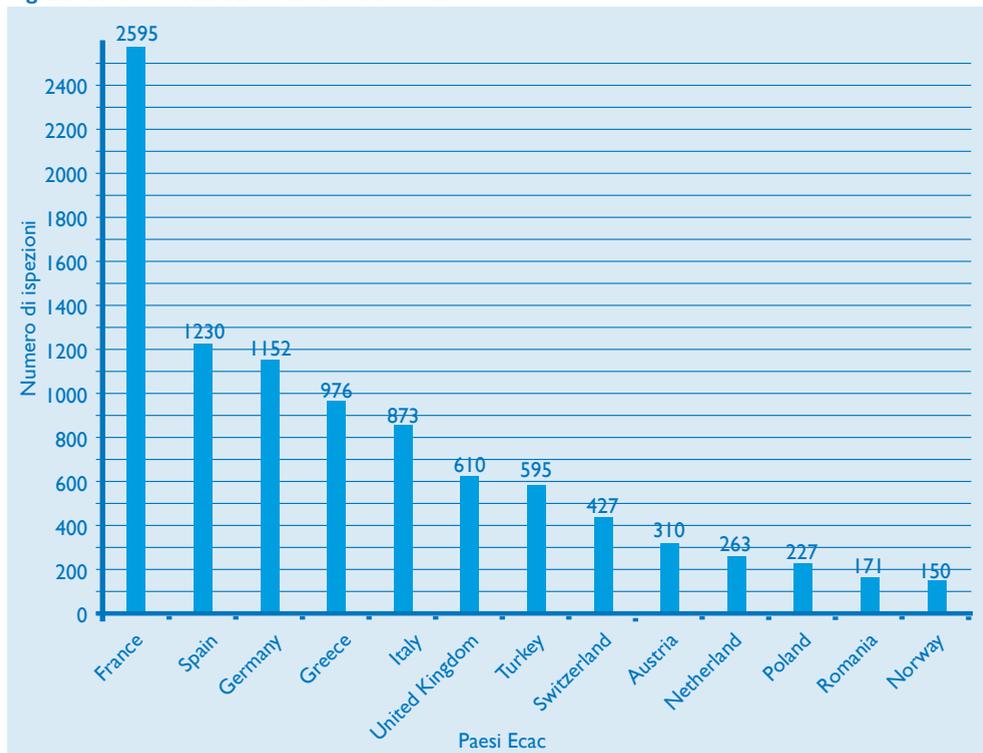
Gli operatori extra UE autorizzati a volare nel nostro Paese sono stati (escludendo i taxi, che comunque vengono ispezionati nell'ambito del Programma SAFA) circa 200, di cui oltre 140 sono stati ispezionati, con una percentuale di circa il 70%; tale dato va contestualizzato nel senso che spesso le autorizzazioni, anche per i nuovi operatori, vengono date con un preavviso che non consente l'organizzazione di attività ispettive (ad esempio in aeroporti dove non sono presenti ispettori oppure per voli nei giorni festivi) oppure non si ritiene necessario, sulla base delle informazioni disponibili, organizzare delle ispezioni, e pertanto, ancorché migliorabile, va considerato un buon risultato.

La progressiva maggiore importanza assunta dal Programma SAFA a livello europeo sta comportando una sempre maggiore partecipazione degli Stati membri UE, sia mediante semplice incremento dell'attività sia mediante aumento enorme delle ispezioni condotte. I grafici seguenti relativi all'attività svolta in alcuni Paesi europei nell'ambito del programma SAFA, nel 2007 e 2008, danno conto di quanto detto.

**Fig. 21 - Attività SAFA 2007 in alcuni Paesi Ecac**

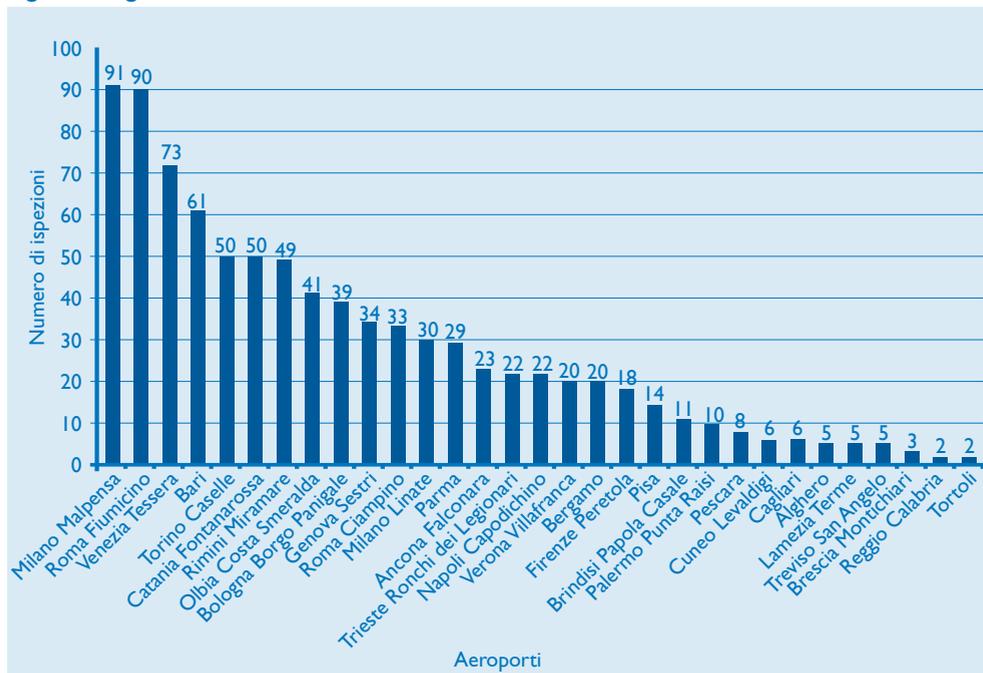


**Fig. 22 - Attività SAFA 2008 in alcuni Paesi Ecac**

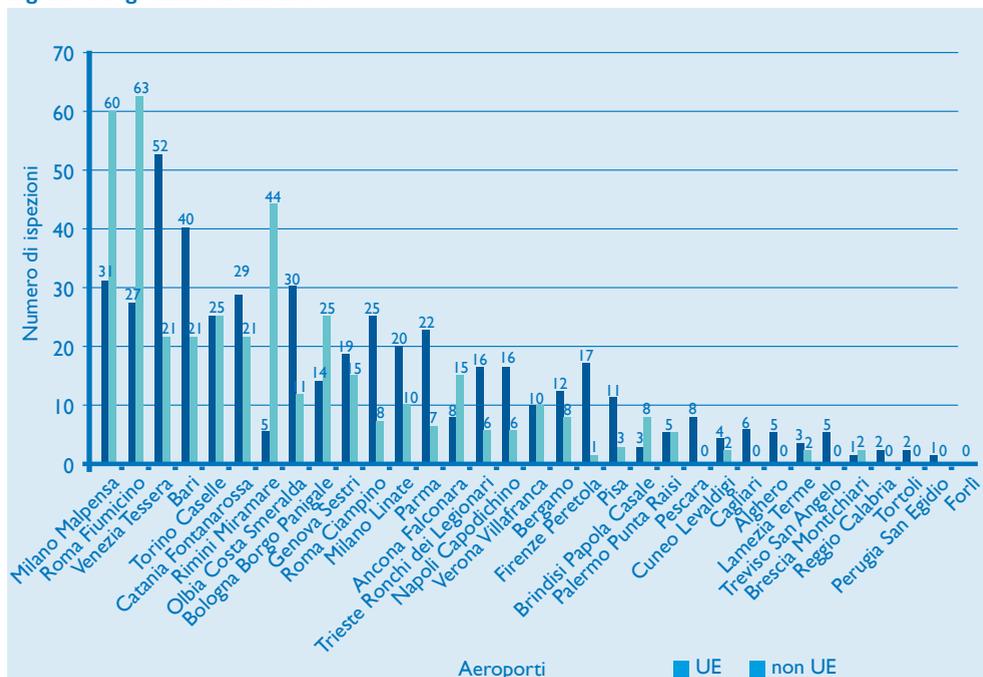


La distribuzione sul territorio dell'attività condotta è evidenziata nel grafico seguente, ove è stata indicata anche la suddivisione in ispezioni su aeromobili di operatori UE e di operatori extra-UE, e per la cui corretta interpretazione occorre tener conto che in taluni aeroporti non sono presenti ispettori SAFA.

**Fig. 23 - Programma SAFA 2008**



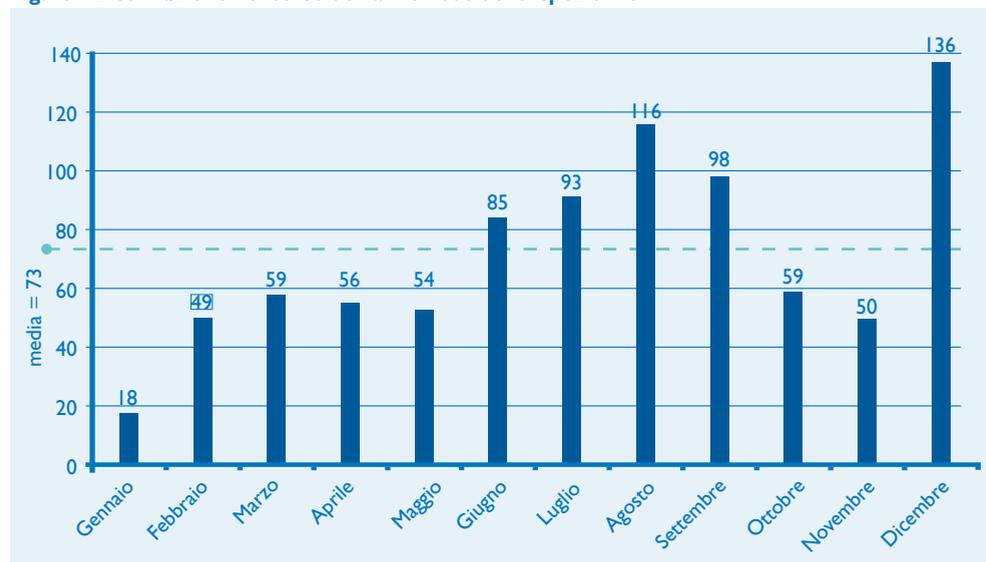
**Fig. 24 - Programma SAFA 2008**





È possibile poi analizzare lo svolgimento dell'attività nel corso dell'anno: dal grafico seguente si evince la distribuzione delle ispezioni nei singoli mesi.

**Fig. 25 - Distribuzione nel corso dell'anno 2008 delle ispezioni SAFA**



# 8 Il Programma SANA

Nel 2008 è proseguita l'attività preparatoria all'impiego degli ispettori aeroportuali sia attraverso consistenti interventi sulla formazione degli ispettori sia con l'allestimento degli strumenti necessari alla efficace conduzione del programma.

È stata realizzata una banca dati SANA dedicata, consultabile sulla piattaforma intranet da parte del personale autorizzato. La banca dati è stata sincronizzata con l'ultima versione della banca dati Easa per consentire l'import dei dati delle ispezioni all'estero e quindi avere la possibilità di confrontare e sovrapporre i dati delle ispezioni di rampa agli operatori nazionali ovunque effettuati in Europa. Per la messa in esercizio della banca dati è stato scelto un approccio progressivo che ha previsto il rilascio di alcune funzionalità di base nel dicembre 2008 che sarà integrato da altri strumenti di programmazione ed analisi delle ispezioni nel corso del 2009.

Al momento dell'avvio del programma SANA nel dicembre 2007 era stata predisposta una check-list di ispezione che si riferiva alla JAR OPS emendamento 7 a quel momento in vigore in Italia.

Durante il 2008 tale riferimento è cambiato due volte, prima con il Regolamento (CE) n. 8/2008 entrato in vigore il 16/7/08 e poi con il Regolamento (CE) n. 859/2008 entrato in vigore il 20/9/08 costringendo ad un puntuale lavoro di verifica degli articoli della norma durante l'ispezione di rampa.

L'armonizzazione delle procedure con il programma SAFA ha imposto l'utilizzo degli stessi rilievi contenuti nell'insieme dei "Pre-Described Findings" adottati dal SAFA, ma è stato necessario costruire tutta la matrice dei riferimenti normativi OPS associati ai rilievi in un panorama normativo in continua evoluzione.

Durante il 2008 l'attività SANA è stata condotta nella stagione estiva e nel periodo delle festività di fine anno. I dati di tale attività sono stati inseriti nel database con il risultato riportato in tabella seguente.

Operatori ispezionati	Ispezioni
AIR BEE	1
AIR DOLOMITI	1
AIR ITALY	2
AIR ONE CITYLINER	3
AIR ONE	13
ALITALIA EXPRESS	6
ALITALIA LINEE AEREE ITALIANE	32
BLUE PANORAMA AIRLINES	3
LIVINGSTON	1
MERIDIANA	5
MISTRAL AIR	2
MY WAY AIRLINES	2
WIND JET	2
Totale	73

# 9 La certificazione e sorveglianza dei prestatori di assistenza a terra

Il 31 gennaio 2009 è terminato il periodo transitorio per l'applicazione del Regolamento Enac per la certificazione dei prestatori dei servizi di assistenza a terra (handler) che operano sugli aeroporti nazionali.

A tale data sono stati emessi dalle Direzioni Aeroportuali n. 221 Certificati di idoneità.

Il numero dei processi e soprattutto la innovazione introdotta dall'Ente con questa tipologia di certificazione ha impegnato in maniera significativa le strutture territoriali in sinergia con la Direzione Gestioni Aeroportuali.

La certificazione ha imposto una diversa attenzione sul complesso mondo dell'handling da parte dei soggetti direttamente interessati, dei vettori, dei gestori e dell'Enac. Si è cercato di evidenziare il ruolo del vettore quale contraente diretto dell'handler e soggetto che è tenuto alla sua qualifica; il ruolo del gestore quale soggetto che negli aeroporti liberalizzati ha il compito di fornire adeguate aree e locali agli handler e di svolgere su di essi un'azione di coordinamento e controllo (art. 705 del cod. nav.); il ruolo dell'Enac quale Autorità di settore che con la propria certificazione e successiva vigilanza, svolge una generale sorveglianza sulle attività aeroportuali.

Con il completamento delle certificazioni il lavoro sull'handling aeroportuale non è comunque da ritenersi completato ma solo avviato. Il passo successivo è infatti la definizione di un piano nazionale di sorveglianza sui prestatori certificati in modo da verificare il mantenimento nel tempo dei requisiti di certificazione e sulle condizioni di svolgimento in sicurezza e qualità dei servizi autorizzati. Tale piano, attualmente in corso di definizione sarà messo in atto entro il mese di maggio 2009.

La tabella seguente elenca il numero di prestatori certificati per singolo aeroporto.

AEROPORTO	NUMERO
ALBENGA	1
ALGHERO	1
ANCONA	2
AOSTA	2
BARI	3
BERGAMO	10
BIELLA	2
BOLOGNA	6
BOLZANO	1
BRESCIA	4
CAGLIARI	3
CATANIA	6
CROTONE	1
CUNEO	1
FIRENZE	5
FOGGIA	1
FORLÌ	2
GENOVA	1
GROSSETO	1
LAMEZIA TERME	3
LUCCA	1
LAMPEDUSA	1
MILANO LINATE	8
MILANO MALPENSA	29
NAPOLI	8
OLBIA	5
ORISTANO	1
PALERMO	6
PANTELLERIA	1
PARMA	5
PERUGIA	1
PESCARA	3
PISA	3
REGGIO CALABRIA	4
RIMINI	2
ROMA CIAMPINO	15
ROMA FIUMICINO	44
ROMA URBE	1
RONCHI DEI LEGIONARI	2
SALERNO	2
SIENA	1
TORINO	8
TRAPANI	1
TREVISO	1
VENEZIA	11
VERONA	5

## INDUSTRIA AERONAUTICA ITALIANA

L'industria aeronautica italiana ha consolidato in questi ultimi anni la sua presenza in campo internazionale sia nel campo dell'ala fissa (aeromobili) che rotante (elicotteri).

### Ala fissa

Nel campo degli aeromobili da trasporto l'Alenia produce il velivolo C27J.

Il C27J-Spartan prodotto dall'Alenia Aeronautica della Finmeccanica, rappresenta un velivolo multiruolo ad alta tecnologia con elevate prestazioni impiegato soprattutto nel trasporto truppe, mezzi od impiego di tipo umanitario. Grazie al vano cargo molto capiente è in grado di trasportare 11 tonnellate di carico.

Nonostante sia stato progettato per l'utilizzo in ambito militare, l'Alenia ha richiesto all'Enac la certificazione civile del C27J e, dopo circa 4 anni di attività di certificazione, ha ottenuto il Certificato di Omologazione che è stato emesso dall'Enac in data 18 giugno 2001. Tale certificazione attesta che il C27J è un velivolo che risponde a requisiti di certificazione civili e quindi può essere impiegato anche da operatori civili.

Grazie alla certificazione dell'Enac, oggi il C27J è a pieno titolo rientrato tra i velivoli trasferiti all'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (Easa). Tale riconoscimento conferisce alla certificazione Enac la validità in tutti gli Stati Membri dell'Unione europea.

A seguito della pubblicazione di una gara da parte della US Army per il rinnovo della flotta cargo dell'esercito e l'aeronautica statunitense, l'Alenia, in consorzio con le ditte americane ha partecipato proponendo il velivolo C27J.

Grazie alle caratteristiche intrinseche del velivolo ma, non ultimo, anche alla certificazione Enac che rappresentava un prerequisito per la successiva certificazione da parte dell'ente di certificazione civile americano FAA, l'Alenia si è potuta aggiudicare la maxi gara per la fornitura di circa 200 velivoli iniziali per valore di circa 7 miliardi di dollari.

L'Enac, attraverso un team, sta fornendo il supporto per la certificazione da parte della FAA. La certificazione FAA si basa sull'attività certificativa dell'Enac.

In parallelo all'attività di certificazione FAA, Alenia ed Enac hanno in corso un'attività di certificazione di modifiche al velivolo per renderlo conforme alla configurazione richiesta del cliente statunitense.

Anche nel campo della Business Aviation si registra la presenza dell'industria italiana con i prodotti sviluppati dalla Piaggio, la quale è riuscita a cogliere significativi riconoscimenti.

Il Piaggio P.180 Avanti, certificato dall'Enac nel 1990, ha subito nel corso di questi ultimi anni una lunga serie di modifiche per modernizzare il prodotto, per venire incontro alle esigenze dei clienti e per mantenere l'avionica in linea con lo stato dell'arte. L'Avanti II è un'espressione di questa logica.

La produzione rivolta soprattutto al mercato straniero supererà nei prossimi mesi la quota di 200 aerei costruiti.

Inoltre nel 2008 la Piaggio si è aggiudicata la gara Europea indetta dall'Enac per la fornitura di 2 (con l'opzione di un terzo) P 180 Avanti II per la sostituzione degli attuali Cessna Citation per l'impiego nelle attività radiomisure.

Nel campo dell'Aviazione Generale numerosi nuovi progetti sono stati sviluppati seguendo la vivacità di questo settore che è presente soprattutto nel distretto campano.

In sintesi la Tecnam sta affiancando ai due monomotori (P92 e P2002) ben noti nell'ambiente, un bimotore leggero P2006T (circa 1000 Kg) da quattro posti che è in fase avanzata di certificazione e di cui vanta già numerose opzioni.

La Vulcanair, che ha rilevato la produzione del bimotore della PartEnavia P.68, certificato per la prima volta nel 1971 dal RAI (ora Enac), ha intrapreso un'opera di aggiornamento tecnologico, considerato che questo modello molto popolare nella sua fascia continua a riscuotere l'interesse della clientela internazionale. Oggi ce ne sono in servizio circa 400.

Una nuova società è sorta nell'area campana nel 2002, l'OMA Sud, che ha sviluppato

due nuovi progetti un bimotore ed un monomotore. La certificazione del bimotore di caratteristiche avanzate e di peso di circa 2000 Kg è prevista entro la fine del 2009.

## **Ala Rotante**

In campo elicotteristico continua il processo di rafforzamento sugli scenari internazionali del gruppo AgustaWestland. Il supporto dell'Enac è costante con impegno di importanti risorse specialistiche. Il core business della Società, come noto, è costituito dalla ideazione, progettazione, costruzione ed assistenza post-vendita di elicotteri civili e militari. Nel corso del 2008 sono stati prodotti e consegnati ai clienti 220 elicotteri di cui circa 80 AW139, 25 AW119 e più di 100 AW109.

Le attuali linee di prodotto sono in grado di soddisfare le richieste di mercato grazie ad una gamma di elicotteri che comprende tutte le categorie di peso, con modelli adattabili alla più ampia varietà di missioni.

Nel 2008 sono state ulteriormente potenziate le attività per il miglioramento dell'A109: l'Agusta Grand ha continuato ad essere la versione di punta.

Ciò ha comportato la progettazione e certificazione di una serie di sistemi e componenti con l'obiettivo di migliorare l'operatività dell'elicottero e la ricerca di continue personalizzazioni delle differenti versioni dell'AW109 in risposta alle richieste di specifici clienti e per mantenere il prodotto sempre più competitivo nella sua fascia di mercato. L'Enac sta fornendo assistenza per la certificazione del modello AW109S nei Paesi in cui è destinato ad operare, in relazione alle vendite acquisite e al calendario delle consegne.

Questo fa sì che l'elicottero sia presente nei più importanti mercati mondiali.

Ulteriori nuovi modelli sono stati lanciati come, l'AW109N Nexus che prevede un ammodernamento della avionica e l'introduzione di un nuovo sistema autopilota di tipo digitale, l'installazione della più recente versione del sistema dinamico elicottero (rotori, trasmissione del moto). L'elicottero sarà destinato all'uso militare: le versioni attualmente in produzione sono Polizia, Carabinieri, Corpo Forestale e Guardia di Finanza. L'altro nuovo modello è rappresentato dall'AW109SP. Nel corso del 2008 sono state completate le attività di progettazione ed è iniziata la fase di sviluppo e certificazione della nuova versione, che riguarda due tipologie di elicottero: una versione "Single Pilot IFR" ed una specifica con l'aggiunta di dotazioni e sistemi per le missioni di ricerca e soccorso. La certificazione si completerà nel primo semestre del 2009.

Anche la versione monomotore AW119 continua nelle sue varie versioni a riscuoter notevole successo in nuovi Paesi.

In parallelo continua anche la produzione delle versioni militari dell'A109 in Svezia, Sud Africa e Nuova Zelanda.

L'altra linea importante di produzione è costituita dall'AW139.

Di recente è stata completata la certificazione relativa all'incremento di peso che porta il peso massimo al decollo a 6800Kg. L'elicottero è certificato nei più importanti Paesi come Stati Uniti, Canada, Brasile, Giappone, ecc.

Sono in corso le campagne di prova per il sistema antighiaccio per la certificazione dell'elicottero AW139 per operazioni in previste condizioni di ghiaccio.

Per la commessa dell'elicottero presidenziale della linea EH 101 è continuato il processo di aggiornamento e modifica dell'attuale configurazione.

Continuano le attività di sviluppo e di certificazione del convertiplano BA609 attraverso attività di volo svolta sul prototipo No 1, attualmente dislocato presso la Bell di Fort Worth (USA), e sul prototipo 2 attualmente operativo nella sede di Cameri (IT).

Per quanto riguarda la produzione, l'Agusta si avvale anche dello stabilimento di Philadelphia negli Stati Uniti per assemblaggio finale dei modelli AW119 e AW139. Questo è stato reso possibile attraverso accordi tra Enac ed FAA.

Nel campo dell'ala rotante, oltre alla realtà consolidata dell'AgustaWestland, nell'area

napoletana è sorta una nuova società la K4A con l'intenzione di sviluppare e certificare un nuovo elicottero leggero di peso intorno ai 600 Kg. Nel progetto, è inclusa anche la progettazione del relativo motore che è sicuramente di tipo non convenzionale e si basa su un motore per uso motociclistico della Guzzi.

### **Aeromobili a pilotaggio remoto (UAV)**

Un altro settore in cui l'Italia si è dimostrata particolarmente attiva in questi anni è il settore degli UAS (aeromobili a pilotaggio remoto).

In questo settore le iniziative sono molteplici di varia tipologia, pesi, caratteristiche e possibili impieghi. L'Enac è impegnato ad assicurare il supporto regolamentare necessario per consentire l'impiego di questi aeromobili.

La Galileo ha sviluppato il Falco modello di peso intorno ai 400 Kg che ha già volato con permesso di volo sperimentale rilasciato dall'Enac ed è attualmente in fase di certificazione. L'Alenia ha prodotto lo Sky-X e lo Sky-Y, UAS di peso superiore a 1000 Kg che hanno ricevuto dall'Enac il permesso di volo sperimentale.

### **Motori**

Nel campo di motori aeronautici vi è una consolidata presenza della società Avio di Torino, che opera prevalentemente in sub-fornitura per le grandi case costruttrici come Rolls-Royce e General Electric.

Tuttavia in questi ultimi anni, si è vista la rinascita del settore relativo alla progettazione e costruzione di motori aeronautici completi, settore dal quale l'Italia era assente da lungo tempo.

La Diesel Jet di Forlì ha rilevato un progetto della Centro Ricerche Fiat che, partendo da un motore diesel della stessa Fiat di grandissimo utilizzo in campo automobilistico, ha sviluppato un motore diesel per l'aviazione generale con potenza iniziale di 180 CV, il cui obiettivo è di andare a sostituire i motori a benzina di vecchia concezione e far fronte alle difficoltà d'approvvigionamento di benzina verde (aeronautica).

Il primo modello dovrebbe essere certificato nei prossimi mesi. Nel frattempo il motore sta già volando con successo su aeromobili sperimentali.

È iniziato, infine, il processo di certificazione di un motore diesel basato su un motore automobilistico Fiat, sviluppato dalla CMD un'azienda del distretto campano.



# La Regolazione dello spazio aereo

## 03

Crisi mondiale e prospettive trasporto aereo

La Safety

La Security

La regolazione degli aeroporti

L'Ambiente

I Rapporti con istituzioni, operatori e utenti

La Regolazione economica



# La regolazione dello spazio aereo

## 1.1 Premessa

Con la legge 265 del 2004 e i successivi decreti di revisione del Codice della Navigazione, sono state trasferite all'Enac le funzioni di regolazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio licenze in materia di fornitura dei servizi di navigazione aerea. Si completa così il quadro delle competenze affidate all'Enac che diventa unico soggetto regolatore dell'aviazione civile italiana.

Questa operazione si inserisce nell'iniziativa del Cielo Unico Europeo ovvero sia in quel complesso di regolamenti e normative comunitarie che si prefigge di realizzare un sistema di circolazione aerea efficiente e sicuro in tutta Europa.

L'applicazione del Cielo Unico Europeo ha modificato radicalmente l'assetto e gli equilibri esistenti in Italia. La separazione e la distinzione dei ruoli fra soggetti erogatori dei servizi e autorità di regolazione, che in altri settori dell'aviazione civile sono dati come acquisiti da decenni, nell'ambito dello spazio aereo hanno prodotto una sorta di rivoluzione copernicana.

La struttura Enac dedicata alla regolazione dello spazio aereo nasce nel 2005.

Fondamentale è stato il sostegno dell'Aeronautica Militare che ha messo a disposizione risorse specialistiche significative, in una prima fase a carattere temporaneo ed ora, in virtù dell'Atto di Intesa firmato con Enac il 22 dicembre 2007, su base continuativa. Significativo anche il contributo dell'Enav che ha distaccato alcune figure professionali per l'impiego presso Enac.

## 1.2 Attività di certificazione, vigilanza e controllo

### Fornitori dei servizi di navigazione

Il Reg (CE) 550/2004 stabilisce che qualsiasi fornitore dei servizi di navigazione aerea debba essere certificato. I requisiti di certificazione sono contenuti nel Reg (CE) 2096/2005 ed il termine ultimo per la certificazione dei fornitori già operanti scadeva il 21 giugno 2007, inderogabilmente pena la sospensione dei servizi.

Alla guida di un team di ufficiali messi a disposizione dall'Aeronautica Militare l'Enac ha completato l'istruttoria e il 19 giugno 2007 ha rilasciato la certificazione all'Enav. Le verifiche documentali hanno totalizzato l'esame di circa 50.000 pagine mentre le verifiche ispettive (audit) sono state 37 su 27 siti, ovvero sono state visitate più del 50% delle unità operative.

Con il distacco in comando del personale dell'Aeronautica Militare su base continuativa, dal 1 luglio 2008 si è poi avviato il programma di sorveglianza sull'Enav.

Nel contempo sono state condotte le attività di certificazione e successiva sorveglianza dei fornitori dei servizi di informazione al volo aeroportuale (AFIS).

Nella seguente tabella sono riportati i dati del biennio:

Ogni rilievo riscontrato è stato gestito secondo le tecniche di audit ovvero stabilendo un piano di azioni correttive per il rientro delle non conformità.

	2007	2008
Certificati ANSP emessi	3	2
Audit effettuati	49	25

Va rilevato che l'attività di certificazione AFIS è stata possibile grazie al personale Enav fornito sulla base di un accordo temporaneo Enac – Enav S.p.A.

Oltre all'impiego delle tecniche di audit, la vigilanza sul settore viene condotta anche prendendo a riferimento i circa 3500 eventi aeronautici segnalati nel periodo.

Dal 1 novembre 2008 l'Enac effettua inoltre il riesame delle modifiche significative dei sistemi funzionali dello spazio aereo, ai sensi del Reg (CE) 1315/2007. Per sistema funzionale dello spazio aereo si intende la combinazione di sistemi, procedure e risorse umane organizzate per svolgere una funzione nel contesto della gestione del traffico aereo.

### Certificazione del personale

Nel mese di maggio 2008 l'Enac ha avviato le procedure per il rilascio delle licenze di Controllore del Traffico Aereo in accordo ai requisiti stabiliti dal Regolamento Enac e dalla Direttiva CE 23/2006. L'attività si è svolta nel rispetto degli impegni derivanti dal dialogo sociale con l'intelligente contributo delle organizzazioni sindacali e delle associazioni di categoria, secondo un programma che garantisce continuità del servizio e salvaguardia dei diritti professionali individuali.

Sono circa 2500 licenze di professionisti civili e militari che, nelle torri di controllo degli aeroporti e nei centri di controllo regionali di area e nei centri di controllo di avvicinamento italiani, svolgono quotidianamente i delicati e fondamentali compiti per l'ordinata e sicura gestione del traffico nello spazio aereo nazionale.

La licenza di controllore emessa dall'Enac attesta che il titolare è qualificato a svolgere le funzioni di controllore in accordo ad uno standard comune europeo ed innova il sistema d'autorizzazione all'esercizio delle attività di controllore.

Il nuovo sistema, infatti:

- ▶ stabilisce un rapporto diretto fra il singolo controllore e l'Autorità di sorveglianza;
- ▶ armonizza i requisiti per il controllo del traffico aereo civile fra personale militare preposto a detto servizio per il traffico civile, il personale civile e quello europeo;
- ▶ prevede la certificazione delle organizzazioni di formazione e di addestramento;
- ▶ richiede l'approvazione dei programmi di formazione, addestramento e competenza che disciplinano il conferimento e la validità delle abilitazioni riportate sulla licenza;
- ▶ definisce nuove figure chiave quali gli istruttori operativi (OJT), i valutatori di competenza (CAS) e gli esaminatori (EXM), questi ultimi con funzioni di esame delegate dall'Enac.

**Con l'adozione del sistema europeo delle licenze di controllore continua il percorso verso un sistema dei trasporti aerei più sicuro in un scenario operativo futuro caratterizzato da una domanda di traffico in costante crescita. L'operazione completa il primo gruppo di iniziative regolamentari del Cielo Unico Europeo**

Per la completa trasparenza dei processi e per fornire gli elementi che hanno governato il rilascio delle licenze l'Enac ha predisposto sul suo sito web una sezione dedicata alla licenza di controllore che può essere consultata liberamente.

Ad oggi sono state emesse circa 800 licenze di controllore del traffico aereo.

Nell'ottobre 2008 sono state avviate anche le procedure di certificazione dell'Enav quale organizzazione di formazione iniziale (Academy) e di addestramento di unità.



## 1.3 Attività di regolamentazione

Le attività di regolamentazione del settore riguardano l'emanazione di regolamenti, circolari e disposizioni tecniche per il recepimento degli Annessi Icao, l'adeguamento alla normativa comunitaria e il supporto all'attività di certificazione, vigilanza e controllo.

### Regolamenti

Nel biennio 2007-2008 sono stati emanati i seguenti regolamenti:

- ▶ Regolamento "Regole dell'aria", edizione 2 del 24 maggio 2007, con il quale sono stati introdotti i requisiti per il VFR notturno degli elicotteri e sono state apportate alcune modifiche derivanti dall'esperienza maturata con l'applicazione della prima edizione.
- ▶ Regolamento "Servizio Informazioni Aeronautiche", ed. I del 24 maggio 2007, con il quale sono state recepite le previsioni di cui all'annesso 15 Icao riguardanti i requisiti per la pubblicazione delle informazioni fornite con il servizio informazioni aeronautiche.
- ▶ Regolamento "Designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo e meteorologici per gli aeroporti non di competenza dell'Aeronautica Militare o dell'Enav S.p.A.", edizione I del

26 settembre 2007. Scopo del regolamento l'attuazione delle procedure di designazione, ai sensi del Regolamento (CE) n. 550/2004 del 10 marzo 2004, a fornire i servizi per le organizzazioni indipendenti su aeroporti non assegnati ai principali fornitori nazionali. Tale regolamento rappresenta un elemento fondamentale nell'applicazione della normativa Cielo Unico Europeo in Italia.

- ▶ Regolamento per la definizione dei requisiti della licenza di Controllore del Traffico Aereo - edizione 3 del 24/04/2007, che ha modificato l'entrata in vigore del regolamento.

Sono state inoltre concluse le procedure di consultazione per i seguenti regolamenti:

- ▶ Regolamento "Servizi del Traffico Aereo" con il quale saranno recepite le previsioni di cui all'Annesso I Icao riguardanti la gestione dello spazio aereo di competenza nazionale, la definizione dei servizi del traffico e aereo e i requisiti applicabili alla fornitura degli stessi;
- ▶ Regolamento "Meteorologia per la Navigazione Aerea" per il recepimento in Italia dell'Annesso 3 Icao riguardante la definizione del servizio di meteorologia per l'aviazione civile e i requisiti per la fornitura dello stesso;
- ▶ Regolamento "Regole dell'aria" emendamento I all'edizione 2 per introdurre gli emendamenti 40 e 41 dell'Annesso 2 Icao e per armonizzare i requisiti con il regolamento "Servizi del traffico aereo";
- ▶ Regolamento "Servizio Informazioni Aeronautiche" emendamento I per introdurre l'emendamento 34 dell'Annesso 15 Icao e per armonizzarne i contenuti il citato regolamento "Servizi del traffico aereo";
- ▶ Regolamento per la definizione dei requisiti della licenza di Controllore del Traffico Aereo - edizione 4, per allinearne i contenuti al Decreto Legislativo 118 del 30 maggio 2008;
- ▶ Regolamento "Certificazioni mediche di idoneità per il conseguimento delle licenze ed abilitazioni per i controllori del traffico aereo" che disciplina, in conformità a quanto previsto dall'articolo 734 del codice della navigazione, il rilascio ed il mantenimento della certificazione medica dei controllori del traffico aereo di cui agli articoli 7 e 11 del Decreto Legislativo 30 maggio 2008, n. 118, al fine di aumentare i livelli di sicurezza;

È stata inoltre completata la redazione dei seguenti prodotti normativi da sottoporre alla consultazione all'inizio del 2009:

- ▶ "Regolamento per la definizione dei requisiti della licenza di Operatore del Servizio Informazioni Volo", che disciplina gli standard professionali del personale che opera presso i centri informazioni volo (FIC) e presso gli aeroporti non controllati (AFIS);
- ▶ Regolamento "Procedure di Volo", che disciplina il ciclo di vita delle procedure di volo, dalla elaborazione alla loro pubblicazione in AIP Italia.

## Circolari

Sono state emesse le seguenti Circolari:

- ▶ Circolare ATM 02 del 26 ottobre 2007, per disciplinare i procedimenti di certificazione dei fornitori dei servizi di navigazione aerea.
- ▶ Circolare ATM 03 del 12 dicembre 2007, per regolamentare l'istituzione, la modifica o la cancellazione di zone soggette a restrizioni.
- ▶ Circolare ATM 04 del 23 aprile 2008 emessa per disciplinare i procedimenti di conversione delle licenze dei controllori.

Inoltre:

- ▶ è stata avviata la verifica delle procedure previste dalla circolare ATM-03 "Istituzione, modifica o cancellazione di zone soggette a restrizioni" dopo l'esperienza maturata con il primo anno di attuazione;
- ▶ è stata avviata la consultazione della nuova circolare per la definizione dei criteri per la certificazione degli organi sanitari e medici esaminatori autorizzati al rilascio delle certificazioni

mediche dei controllori del traffico aereo (certificazioni mediche di classe 3).

In particolare, è stato fornito un contributo in sede ministeriale per l'emanazione del Decreto Legislativo 118, 30 maggio 2008, relativo al recepimento della Direttiva 23/2006/CE in materia di licenze dei controllori del traffico aereo, nonché alle attività concernenti la rivisitazione del DPR 404 sugli apparecchi per il Volo da Diporto e Sportivo.

## 1.4 Attività internazionale

Presso la Commissione europea l'Enac ha garantito il supporto tecnico-normativo alla delegazione Italiana nel Comitato Cielo Unico, partecipando a tutte le riunioni del comitato e a tutte le sessioni di preparazione delle norme di attuazione. Nel processo di estensione delle competenze Easa in materia di ATM, Enac sta partecipando nei gruppi di lavoro istituiti dall'Agenzia per preparare la transizione al nuovo assetto europeo.

In ambito EUROCONTROL, l'Enac ha assicurato

- ▶ la vicepresidenza del Provisional Council, organo di vertice di governo;
- ▶ la rappresentanza alla Commissione sulla Regolamentazione della Sicurezza (Safety Regulation Commission) e al relativo Gruppo di Coordinamento;
- ▶ la partecipazione a diversi gruppi di lavoro come ad esempio gli Study Working Group dedicati alla "Governance" e alla regolamentazione.

All'interno della sorveglianza Enav è stato ulteriormente sviluppato l'accordo internazionale tra Italia e Svizzera sulla delega dei servizi di traffico aereo fra Enav e Skyguide, per la porzione di spazio transfrontaliero.

L'Enac ha assicurato il supporto istituzionale alle prime fasi di realizzazione del blocco funzionale di spazio aereo (FAB) sul mediterraneo denominato BlueMed, provvedendo inoltre a presidiare il disimpegno dal programma CEATS.

Infine l'Enac ha garantito la partecipazione italiana alle attività internazionali di certificazione dei programmi EGNOS e COFLIGHT, in cooperazione con altre Autorità europee.



# La sicurezza del volo La Security

# 04

Crisi mondiale  
e prospettive  
trasporto aereo

La Safety

La Regolazione  
spazio aereo

La regolazione  
degli aeroporti

L'Ambiente

I Rapporti  
con istituzioni,  
operatori e utenti

La Regolazione  
economica



## Security e normativa comunitaria

Anche nel 2008 è proseguita l'azione di applicazione e sviluppo delle misure di security a seguito dei noti fatti dell'11 settembre 2001, nonché di quelli di Londra accaduti nel mese di agosto 2006 quando sono stati sventati attentati ad aeromobili sulla rotta per gli Stati Uniti con l'uso di liquidi esplosivi.

A tale nuova situazione di crisi ha fatto seguito una più corposa e puntuale definizione di norme e procedure a livello comunitario che ha prodotto di fatto un intensificarsi dei controlli di security, oggi resi ancora più capillari e rigorosi.

Da ultimo, l'emanazione del regolamento sui liquidi (Reg. (CE) n. 1546/2006) da parte della Commissione europea, proprio a seguito degli attentati di cui innanzi, ha reso necessario un aggiornamento della normativa in tale ambito. Oggi sono previste una serie di misure limitative inerenti ai liquidi ammessi in cabina a seguito dell'entrata in vigore di tale regolamento: tali restrizioni si applicano a tutti i passeggeri in partenza dagli aeroporti dell'Unione europea, qualunque sia la loro destinazione.

L'Enac ha provveduto nella nuova edizione della Carta dei Diritti del Passeggero, a divulgare il contenuto del Regolamento (CE) n. 820/08, dando precisa indicazione su quanto ammesso e non ammesso portare in cabina, sulle sostanze che sono da comprendere nell'accezione di "liquidi", sulle modalità di trasporto a bordo dei prodotti liquidi acquistati nei duty free degli aeroporti e sulle ispezioni consentite agli operatori nei punti di controllo, effettuate al fine di verificare la conformità del contenuto dei bagagli a mano.

Altra novità importante è stata quella introdotta con il Regolamento (CE) n. 831/06 che, tra l'altro, ha istituito e razionalizzato il concetto di "filiera di sicurezza" nel sistema del trasporto aereo delle merci, individuando una serie svolta ai fini del trasporto in parola.

In particolare, il regolamento individua nell'agente regolamentato, ossia nel soggetto intermedio tra mittente e vettore, colui che offre adeguate garanzie in termini organizzativi, di risorse e di procedure, volte a far sì che a bordo venga imbarcata solo merce sicura.

Se tali garanzie non sono accertate, non vi è un riconoscimento quale agente regolamentato e la merce, prima di essere imbarcata, deve essere controllata.

Due sono state le tipologie di soggetti compresi nella filiera medesima (dal mittente, ossia il produttore/proprietario della merce, allo spedizioniere, al trasportatore via terra, al guardiano del magazzino fino al vettore aereo), ognuno dei quali è gravato da oneri specifici in corrispondenza al segmento di attività.

Nel corso del 2008 ci sono state due ulteriori novità importanti nello scenario normativo comunitario.

La prima è quella del Regolamento (CE) n. 300/08, punto di partenza di una radicale ristrutturazione del sistema normativo europeo nell'ambito della sicurezza: con tale regolamento si fissano, infatti, i principi fondamentali per la costruzione di un "mercato comune della security" nel senso che ogni Stato membro e, a cascata, ogni soggetto, pubblico e privato, a vario titolo compreso nel sistema di aviazione civile, deve avere una struttura organizzativa e procedurale adeguata.

Così è previsto che in primo luogo ogni Stato membro UE designi una unica Autorità competente, responsabile per l'attuazione ed il coordinamento delle prescrizioni comunitarie, anche attraverso la definizione di un proprio Programma Nazionale di Sicurezza.

A tale riguardo, l'Enac, conformemente al Decreto istitutivo 250/97 e al nuovo Codice della Navigazione, ha attivato una serie di iniziative volte al suo riconoscimento, attraverso gli adeguati strumenti regolamentari, quale Autorità competente per la security.

D'altro canto, ogni soggetto la cui attività abbia una qualche inerenzia all'aviazione civile

dovrà dotarsi di un proprio programma di sicurezza, comprensivo degli aspetti organizzativi e procedurali, programma che l'autorità competente dovrà attuare.

L'altra innovazione importante della normativa comunitaria è costituita dal Regolamento (CE) n. 820/08, che ha recepito, rendendole palesi e conosciute, tutte le prescrizioni dei regolamenti che, a partire dal 2003, avevano attuato le previsioni del Regolamento (CE) n. 2320/02, ma con disposizioni il cui contenuto era stato classificato ai fini della sicurezza e quindi non conoscibile dalla generalità.

Solo gli aspetti che necessariamente dovevano mantenere una caratteristica di riservatezza (percentuali, dati tecnici relativi ad apparecchiature, ecc) sono stati tenuti fuori dal contesto del Regolamento (CE) n. 820/08 per essere trafusi in una Decisione indirizzata ai singoli Stati membri ed avente natura classificata.

## 1.1 Controlli

L'effettuazione dei controlli di qualità sull'applicazione del Programma Nazionale di Sicurezza negli aeroporti è stata esperita, secondo quanto stabilito dalla normativa vigente, sia dal Nucleo Ispettivo Nazionale che dai Nuclei Ispettivi Aeroportuali.

Il Nucleo è composto anche di funzionari del Ministero dell'Interno. I membri sono scelti sulla base dei criteri stabiliti dall'art. 10 del Regolamento (CE) n. 1217/2003 e sono certificati dall'Enac.

Nel corso del 2008, il Nucleo Ispettivo Nazionale ha posto in essere 13 ispezioni presso gli aeroporti di Alghero, Treviso, Palermo, Rimini, Venezia, Napoli, Verona, Pescara, Olbia, Trapani, Pisa, Malpensa, Linate e tre *follow-up* (Fiumicino, Catania e Rimini).

A livello locale l'attività ispettiva viene svolta dagli ispettori aeroportuali Enac e dai Nuclei Ispettivi Aeroportuali composti dal personale delle Direzioni aeroportuale e da quello del locale Ufficio di Polizia aeroportuale. Le ispezioni svolte da Enac seguono programmi e metodologie predefinite.

Tutti gli ispettori vengono formati con appositi corsi: negli ultimi mesi del 2008 è stato messo a punto ed avviato un programma di aggiornamento sia per gli ispettori del Nucleo nazionale che per quelli aeroportuali.

Per i primi ci si è avvalsi della collaborazione offerta dall'Ecac ed ha riguardato, in particolare, le metodologie di individuazione e classificazione dei rilievi: l'Enac ha voluto così creare un *continuum* con le modalità operative di controllo di qualità previste a livello internazionale.

Per gli ispettori aeroportuali è stato messo a punto un programma di aggiornamento che dovrà concludersi entro la prima metà del 2009 e servirà come base per l'individuazione di nuovi ispettori da inserire nel nucleo nazionale.

## 1.2 Formazione

Recentemente l'entrata in vigore del nuovo Regolamento (CE) n. 300/2008 ha dato un nuovo impulso alla attività di regolamentazione e certificazione in tema di formazione svolta dall'Enac.

Il suddetto regolamento, infatti, dopo avere ribadito che l'Enac è l'Autorità nazionale



competente in materia di security, ha previsto che l'Ente debba predisporre un Programma Nazionale di Formazione alla sicurezza, in base al quale tutto il personale che opera in ambito aeroportuale o in settori collegati al trasporto aereo civile deve essere sensibilizzato o formato in ragione dell'attività svolta.

In attuazione di quanto previsto dalla normativa comunitaria, l'Ente ha predisposto una bozza di regolamento che vede come fulcro essenziale dell'attività medesima le strutture certificate anziché i singoli individui. Esso disciplina i requisiti essenziali che le organizzazioni di formazione alla sicurezza devono avere per potere formare gli istruttori e i formatori di sicurezza.

### 1.3 Rapporti con organismi internazionali e dell'Unione europea

Nell'ambito delle funzioni di interfaccia con organismi internazionali come Icao, Ecac e Unione europea, l'Enac ha curato attività ispettive e di auditing. Fra di esse bisogna annoverare il *Follow-up* Icao su Fiumicino. Inoltre la Commissione ha effettuato nel corso del 2007 una visita ispettiva presso l'Enac. Si trattava della seconda visita ispettiva che ha riguardato, in particolare, le modalità con cui l'Enac svolge il ruolo di soggetto preposto alla vigilanza sul

Crisi mondiale e prospettive trasporto aereo

La Safety

La Regolazione spazio aereo

La Security

La regolazione degli aeroporti

L'Ambiente

I Rapporti con istituzioni, operatori e utenti

La Regolazione economica



sistema di security.

Inoltre la Commissione ha svolto nel 2008 un'ispezione presso l'aeroporto di Catania, che si è conclusa a fine anno con l'approvazione da parte comunitaria del piano di rientro predisposto dalle competenti strutture dell'Enac posto in essere al fine di ovviare alle mancanze riscontrate.

Negli anni precedenti altre ispezioni comunitarie hanno interessato gli aeroporti Malpensa (ispezione più *follow-up*), Venezia, Fiumicino e Napoli.

## 4.4 Attività di Regolamentazione Enac: Il Programma Nazionale di Sicurezza

Il Programma Nazionale di Sicurezza si inquadra in un ambito di cooperazione internazionale, essendo volto a dare attuazione alle prescrizioni normative europee, oltre che agli standard Icao dell'Annesso 17, ed è finalizzato ad assicurare l'incolumità dei passeggeri, degli equipaggi, degli operatori, del pubblico e delle infrastrutture aeroportuali, nonché la regolarità e l'efficienza dell'aviazione civile nella prevenzione degli atti di interferenza illecita. Le azioni e gli obiettivi del Piano nazionale di Sicurezza sono attualmente disciplinati da 9 schede corrispondenti a macroaree di controllo e sorveglianza.

Per definire le misure di security e stilare il Programma Nazionale di Sicurezza, l'Enac opera attraverso il Cisa, il Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Aerei e degli Aeroporti del quale ha la presidenza e la segreteria tecnica; per il coordinamento delle attività a livello locale si avvale, invece, delle proprie Direzioni Aeroportuali e dei Csa (Comitati di Sicurezza Aeroportuale).

L'Enac segue e coordina le attività del Cisa. Durante il 2008 sono state organizzate e si sono curati i lavori di 5 riunioni di Comitato in seduta plenaria, più una dozzina di riunioni di sottocomitati e gruppi tecnici di lavoro.

Ne sono scaturiti emendamenti a 3 schede del Programma Nazionale di Sicurezza: scheda n.1 (controlli di sicurezza sui passeggeri e bagaglio a mano), scheda n.3 (controlli di sicurezza su merce, posta, catering e pulizie di bordo); scheda n.4 (linee guida per l'applicazione di misure di sicurezza su voli sensibili) e un emendamento per il Programma Nazionale dei Controlli di Qualità.

In sede di sottocomitati Cisa sono stati elaborati la bozza di un nuovo D.M. che andrà a sostituire l'attuale D.M. n. 85/1999 e la bozza di regolamento per il rilascio di tessere aeroportuali.

Per ciò che concerne la revisione del decreto del D.M. n. 85/1999, il lavoro finora condotto dal sottocomitato ha portato alla definizione di un testo di decreto che prevede, tra l'altro, l'affidamento alle società di gestione anche dei controlli di sicurezza presso i varchi di ingresso del personale aeroportuale e dei veicoli che accedono alle aree sterili, estendendo, dunque, la competenza rispetto alla vigente previsione normativa. Un aspetto, nell'ambito della revisione del D.M., che resta non chiaramente definito, è quello relativo all'omologazione degli apparati e dei sistemi di controllo su persone e bagagli.

A tale ultimo riguardo, si sottolinea come di recente un *adiministrative arrangement* dell'Ecac che è stato sottoscritto da tutti gli Stati membri, preveda l'istituzione di un nuovo sistema di certificazione delle apparecchiature EDS per il controllo dei bagagli attraverso laboratori di test individuati e segnalati dalle singole Autorità statali competenti. Tali laboratori verranno di volta in volta incaricati di effettuare tali verifiche dall'Ecac, a seguito di richieste apposite da parte delle case produttrici. Al momento solo quattro Stati in ambito Ecac hanno la possibilità di effettuare tali test tramite i propri laboratori (Francia, Germania, Regno Unito e Paesi Bassi)

Nell'ambito delle previsioni del PNS vi sono specifiche attribuzioni di funzioni approvative e certificative in capo all'Enac.

La prima riguarda l'approvazione dei programmi di sicurezza delle compagnie aeree, prevista nel Programma Nazionale di Sicurezza; tale attività, nel corso del 2008, ha avuto un certo impulso con l'assegnazione di funzionari appositamente dedicati; tuttavia a breve occorrerà comunque rivedere l'impianto regolamentare attuale, anche alla luce delle prescrizioni comunitarie che prevedono che per i vettori dell'Unione europea è da considerare valida l'approvazione dei rispettivi programmi rilasciata dalla corrispondente autorità competente.

Altro settore importante è quello relativo alla certificazione degli Agenti regolamentati, ai sensi della scheda 3, che comporta una puntuale verifica di tutti i siti in cui opera ogni singola società da parte delle competenti strutture territoriali, per cui il numero delle verifiche di fatto svolte è maggiore rispetto a quello delle certificazioni finali. Inoltre, al termine del 2008 sono scadute molte certificazioni, con conseguente necessità da parte degli ispettori aeroportuali di effettuare nuove visite ispettive.

Anche per far fronte a tali incombenze in modo più funzionale, è stata riportata alle competenti strutture amministrative la necessità che si preveda una tariffazione adeguata per le certificazioni in parola, finora rilasciate a titolo gratuito, nonostante il vantaggio economico che ne deriva per i soggetti certificati (esonero dai controlli della merce in aeroporto).



# La regolazione degli aeroporti

# 05

La Regolazione economica

I Rapporti con istituzioni, operatori e utenti

L'Ambiente

La Security

La Regolazione spazio aereo

La Safety

Crisi mondiale e prospettive trasporto aereo



# Pianificazione

## Pianificazione aeroportuale

Nell'ambito della pianificazione aeroportuale l'Enac è stato impegnato nell'espletamento della gara per la redazione di uno studio sullo "Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio".

Si tratta di uno studio programmatico, tarato sulle esigenze e sulle ipotesi di sviluppo competitivo del sistema aeroportuale nazionale che, una volta concluso, verrà proposto dall'Enac al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e che potrà costituire la base per la redazione del piano nazionale degli aeroporti.

Lo studio dovrà passare in rassegna le realtà aeroportuali nazionali e raccogliere gli elementi necessari per delineare, da un lato, la fotografia dell'attuale sistema e per formulare, dall'altro, gli indirizzi strategici su scala nazionale da assumere come riferimento programmatico di sviluppo degli aeroporti e delle infrastrutture che ne garantiscono l'accessibilità e l'integrazione con il territorio.

Gli elementi focali sui quali si dovrà concentrare lo studio sono:

- ▶ la capacità delle infrastrutture *air side* e *land side*, nonché dello spazio aereo di riferimento per gli aeroporti critici;
- ▶ l'intermodalità e il rapporto con il territorio, il paesaggio e l'ambiente;
- ▶ i livelli di servizio rispetto al bacino di traffico e gli utenti nel singolo terminale;
- ▶ il fabbisogno di risorse e la sostenibilità economico finanziaria della gestione.

### Piani di sviluppo

Sono stati effettuati la revisione e l'aggiornamento della proposta del Piano di sviluppo, a medio termine, dell'aeroporto di Fiumicino, nonché l'istruttoria dei Piani di sviluppo degli aeroporti di Reggio Calabria, Torino Caselle, Pisa, Cagliari, Brindisi e Venezia.

L'Enac ha fornito l'attività di supporto alla cabina di regia istituita dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per facilitare l'iter procedurale finalizzato alla realizzazione del nuovo aeroporto di Viterbo su cui attuare la delocalizzazione del traffico dell'aeroporto di Ciampino. È stato assicurato il coordinamento dei soggetti con competenza aeroportuale ed aeronautica (AdR ed Enav), la correlazione con gli Enti territoriali sull'adozione di varianti agli strumenti urbanistici, la proposizione di adeguate soluzioni per lo sviluppo dei collegamenti intermodali.

L'attività ha portato, inoltre, alla definizione dei documenti pluriennali di programmazione quali il Piano di Sviluppo Aeroportuale e lo Studio di Impatto Ambientale.

Inoltre, si è proceduto all'avvio delle attività propedeutiche alla verifica della configurazione delle infrastrutture per procedere alla delocalizzazione del traffico dall'aeroporto di Napoli Capodichino.

## 1.2 Il demanio aeronautico

L'Enac ha partecipato al gruppo di lavoro e al tavolo tecnico istituiti presso il Ministero della Difesa con lo scopo di garantire il cambio di status per il trasferimento al demanio pubblico dello Stato dei beni demaniali militari con il relativo decreto interministeriale per gli aeroporti di Ancona Falconara, Brescia Montichiari, Brindisi P. Casale, Cagliari Elmas, Capua, Napoli Capodichino, Palermo Boccadifalco, Treviso S. Angelo, Verona Villafranca, Udine Campoformido.

È stata inoltre svolta l'attività propedeutica per la dismissione dei beni costituenti il demanio aeronautico militare non più funzionali ai fini militari degli aeroporti di Rimini Miramare e di Roma Ciampino.

L'Enac ha in seguito attuato il programma delle operazioni di ripartizione delle aree e dei sottoservizi di rispettivo specifico interesse dell'Aeronautica Militare e dell'aviazione civile, in adempimento al cambio di status degli aeroporti già oggetto di dismissione.

È stata svolta attività di coordinamento del censimento e dell'accatastamento dei beni insistenti sul demanio aeronautico, anche in ottemperanza alla normativa vigente ed in relazione al censimento delle porzioni destinate ad uso commerciale industriale o usi diversi.

Sono stati presi contatti con l'Agenzia del Territorio per l'accatastamento diretto da parte della stessa degli aeroporti in carico all'Enac.

Nell'ambito delle funzioni di vigilanza sui beni demaniali sono state effettuate, congiuntamente all'Agenzia del Demanio circa 50 visite ispettive su gran parte degli scali nazionali.

È stato predisposto il bando di gara per la realizzazione del Sistema Territoriale degli Aeroporti (SiSTRA), finalizzato alla costituzione della base dati integrata e del sistema informativo dei beni del demanio aeronautico assegnati all'Enac.

È stata predisposta la modifica al decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 14 novembre 2000 Allegato F "Individuazione dei beni mobili ed immobili costituenti il patrimonio dell'Ente nazionale di assistenza al volo (Enav)". Il testo è stato trasferito al Ministero dell'Economia e delle Finanze per la sottoscrizione.

## 2 La realizzazione delle opere aeroportuali

### 2.1 La programmazione degli investimenti

Nel 2008 è stata portata a compimento la regolarizzazione definitiva della gestione dell'art. 17 della legge 135/97, consistente nell'approvazione per tutti gli aeroporti dei piani di investimento riguardanti gli anni precedenti e non ancora approvati.

In particolare:

- ▶ sono stati approvati formalmente i piani annuali e le revisioni presentate dalle Società concessionarie a seguito di intervenute necessità di integrazioni e modifiche ai piani originari;

- ▶ è proseguita la costante attenzione alle procedure di chiusura della gestione contabile dell'art. 17, con le azioni di coordinamento con le Direzioni Aeroportuali e le Società di Gestione cui è stata affidata la gestione totale e si è proceduto alla revisione contabile in via definitiva per alcuni aeroporti;
- ▶ è stata conclusa la revisione contabile della gestione art. 17 dell'aeroporto di Pisa;
- ▶ per l'aeroporto di Firenze è stata costantemente coordinata insieme con la Società di Gestione la raccolta e l'elaborazione della documentazione necessaria per la chiusura contabile, fornendo indicazioni e direttive su aspetti controversi. Le operazioni di revisione contabile sono state completate;
- ▶ per quanto riguarda gli aeroporti pugliesi le procedure di revisione contabile dell'art. 17 sono state completate;
- ▶ per gli altri aeroporti già in gestione totale si sta procedendo a una verifica della completezza della documentazione necessaria per pervenire alle chiusure contabili;

Una doverosa attenzione è stata dedicata alle realtà aeroportuali minori ma non per questo di importanza secondaria. È stato aggiornato il Piano Triennale degli Investimenti ed in particolare sono stati completati i lavori della recinzione dell'Aeroporto di Rieti e sono in corso i lavori della recinzione dell'Aeroporto di Ravenna. Inoltre sono stati posti in gara i progetti per la riqualifica della pista di volo dell'Aeroporto di Asiago, l'ampliamento del piazzale dell'Aeroporto di Pavullo e la recinzione dell'Aeroporto di Arezzo.

È stata attuata la procedura ristretta semplificata per la formazione dell'elenco delle ditte alle quali poter affidare l'esecuzione di lavori di importo inferiore a 750.000 euro che riguardano 22 aeroporti minori.

### Approvazione progetti

L'esame istruttorio, la verifica e l'approvazione di opere aeroportuali per i tre livelli di progettazione (preliminare, definitivo ed esecutivo) riguarda circa 150 progetti per un valore complessivo di circa 650 milioni di euro.

### Alta vigilanza

L'attività è stata sviluppata su circa 70 opere di particolare rilevanza ed ha riguardato la sorveglianza sulla costruzione, il controllo degli obblighi convenzionali riguardo alle verifiche ed approvazioni dei certificati di acconto e dei tempi esecutivi degli interventi. Si rammenta che per la maggior parte delle opere l'alta vigilanza è esercitata dalle Direzioni aeroportuali.

## 2.2 Agibilità e collaudo

L'attività ha riguardato il controllo tecnico ed operativo delle opere ultimate e la loro messa in esercizio, nonché il collaudo finale.

Le opere assoggettate a tale procedura sono riassunte nella tabella.

Tipologia opera	Quantità
Agibilità parziali	13
Agibilità totale	78
Collaudi di opere a finanziamento pubblico	33
Collaudi di opere autofinanziate	17

Si segnalano in particolare:

**Aeroporto di Fiumicino:**

- Riqualfica strutturale della pista I6R/34L
- Terminal T5
- Interventi di sistemazione della Streep I6L/34R e della pista di volo
- Realizzazione dei nuovi piazzali "E"
- Nuova Torre Uffici Enac

**Aeroporto di Catania:**

- Nuova aerostazione passeggeri con annesso piazzale sosta aeromobili e opere di pertinenze
- Nuova bretella 26
- Un nuovo piazzale sosta aeromobili

**Aeroporto Trapani:**

- Aerostazione passeggeri (1° lotto)
- Impianto BHS
- Nuovo deposito carburante

**Aeroporto di Brindisi:**

- Ampliamento e ristrutturazione dell'aerostazione passeggeri
- Realizzazione dell'impianto
- Lavori di adeguamento e potenziamento delle infrastrutture di volo

**Aeroporto di Firenze**

- Riqualfica della pista di volo ed opere connesse

**Aeroporto di Lamezia**

- Ampliamento e adeguamento dell'aerostazione passeggeri e riqualfica della pista di volo

**Aeroporto di Milano Malpensa**

- Monitoraggio dell'impianto voli di notte
- Prolungamento del raccordo "W"
- Nuova Palazzina Enac
- Impianto di cogenerazione

**Aeroporto di Milano Linate**

- Impianto di cogenerazione

**Aeroporto di Alghero**

- Recupero funzionale, ammodernamento ed adeguamento della vecchia aerostazione passeggeri

**Aeroporto di Bari**

- Adeguamento delle infrastrutture di volo e prolungamento della pista di volo

**Aeroporto di Bergamo**

- Ampliamento della aerostazione passeggeri (1° lotto)
- Ampliamento dell'aerostazione (2° lotto)

**Aeroporto di Bologna**

- Ampliamento del Terminal 2

**Aeroporto di Brescia**

- Ampliamento del piazzale sosta aeromobili

**Aeroporto di Forlì**

- Sottopasso della pista per nuova tangenziale

## Aeroporto di **Napoli**

- ▶ Ampliamento e sopraelevazione dell'aerostazione passeggeri

## Aeroporto di **Perugia**

- ▶ Prolungamento della pista di volo e ampliamento piazzali

## Aeroporto di **Venezia**

- ▶ Adeguamento infrastrutture *air side*

## 2.3 Aeroporti a gestione diretta

### Aeroporto di **Pantelleria**

È stato definito ed approvato il progetto dell'aerostazione ed i progetti relativi alle aree terminali. Sono stati inoltre predisposti tutti gli atti per il bando di gara che è stato pubblicato nel mese di ottobre.

Sono state sviluppate le attività finalizzate all'acquisizione dei pareri di legge nonché quelle necessarie all'ottenimento del VIA in accordo con il Ministero dell'Ambiente e dei Beni Culturali e con la Sovrintendenza di Trapani.

Nel mese di ottobre è stata effettuata la consegna dei lavori per la riqualifica ed il miglioramento delle piste di volo.

Sono stati assegnati i servizi di progettazione per l'edificio provvisorio Arrivi ed è stato approvato il progetto definitivo.

### Aeroporto di **Lampedusa**

È stato redatto il progetto definitivo ed esecutivo dei nuovi piazzali aeromobili.

Sono stati acquisiti tutti i pareri autorizzativi (VVF, ASL, Soprintendenza, ecc) ed è stata ottenuta conformità urbanistica con modifica del Piano Regolatore del Comune di Lampedusa e Linosa.

Sono state inoltre poste in essere tutte le attività per ottemperare alle prescrizioni del VIA.

È stato infine elaborato e posto in gara il progetto della viabilità perimetrale e della recinzione e predisposto il bando di gara per la realizzazione dell'aerostazione.

### Aeroporto dell'**Urbe**

Sono stati completati i lavori di riqualifica della pista, della realizzazione della piazzola dell'eliporto H24 e della ristrutturazione dei piazzali aeromobili.

Sono in corso lavori dell'aerostazione. Per quanto concerne l'edificio polifunzionale si è provveduto ad effettuare la consegna dei lavori. È stato concordato con il Ministero della Difesa il trasferimento dell'intera area (zona ovest) situata nell'ansa del fiume Tevere dal Demanio Difesa a Demanio Trasporti al fine di un suo utilizzo per attività a servizi civili.

È stata quindi realizzata la pianificazione della zona ovest dove possono essere realizzati circa 16 lotti di hangar per complessivi 25 mila metri quadri coperti.

Sono stati approvati 13 progetti definitivi e sono preliminarmente predisposti gli atti per la conformità urbanistica dell'intera area di zonizzazione.

È stato infine definito il riassetto della zona est ed è stata ottenuta la conformità urbanistica della zona dedicata a funzioni di servizi di manutenzione.

È stata svolta attività di supporto e collaborazione sia tecnica che pianificatoria per lo svolgimento dei Campionati Mondali di volo a vela sull'Aeroporto di Rieti.

## Aviosuperfici/Elisuperfici

Sono state intraprese le attività per portare a regime l'istruttoria, la vigilanza ed il rinnovo delle strutture. Grazie alla nuova sezione del portale web dell'Enac è possibile monitorare in tempo reale e fornire informazioni all'utente su tutte le oltre 400 aviosuperfici gestite attualmente. Sono state effettuate oltre 50 ispezioni su strutture nuove o già esistenti o in fase di rinnovo.

## 2.4 I fondi comunitari

Con la revisione di metà periodo del Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006 (luglio 2004) la Misura III.2 gestita dall'Enac ha beneficiato delle riserve di premialità comunitaria messe a disposizione dal Programma, in considerazione dell'efficienza di spesa e dell'efficacia nell'utilizzo dei fondi e nella selezione dei progetti.

Ciò ha comportato la disponibilità di risorse aggiuntive, pari a circa 55 milioni di Euro, con una dotazione complessiva della Misura III.2 di oltre 374 milioni di euro da destinare ad interventi sugli aeroporti del Sud.

Il piano finanziario originario della Misura III.2, infatti era pari a 319 milioni di euro, importo attribuito sulla base degli ottimi risultati conseguiti nella precedente programmazione. Nel corso della fase di programmazione 1994-1999 l'importo complessivamente stanziato per il Programma Infrastrutture Aeroportuali 1994-99 gestito dall'Enac era passato da 10 a 110 milioni di Euro.

Ulteriori risorse sono state poi attribuite alla Misura III.2 anche successivamente, nel corso dell'attuazione del Programma. Sulla base dei risultati conseguiti dall'Enac in termini di rendicontazione comunitaria delle spese a valere sul PON Trasporti, l'Autorità di Gestione (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) ha ritenuto la Misura III.2 in grado di assorbire ulteriori nuove risorse disponibili.

In occasione del Comitato di Sorveglianza del Programma del 14 novembre 2007, quindi è stata avanzata da parte della Autorità di Gestione, in presenza della Commissione europea, la proposta di attribuire all'Enac le risorse disponibili in seguito all'eventuale defianziamento di altre Misure dell'Asse III, in caso di mancato conseguimento del rispettivo obiettivo finanziario.

In particolare, in considerazione dell'effettiva capacità di spesa e grazie alla dotazione di progetti in overbooking in grado di garantire la completa rendicontazione delle risorse aggiuntive, l'Autorità di gestione del PON ha sottoposto al Comitato di Sorveglianza la proposta di incrementare la dotazione finanziaria della Misura III.2, di 24,763 milioni di Euro. La procedura scritta medesima si è conclusa positivamente, con l'approvazione di tale variazione (comunicazione AdG n. 769 del 3 marzo 2008).

Ciò ha comportato, quindi, la massimizzazione del finanziamento complessivo a favore dell'Enac, che mette a disposizione della realizzazione di interventi infrastrutturali nel Mezzogiorno, un ammontare di risorse nazionali e comunitarie (attraverso il PON Trasporti) pari a quasi 400 milioni di euro.

Le risorse aggiuntive sono state quasi interamente allocate sulla realizzazione di progetti destinati al potenziamento degli aeroporti a gestione diretta dell'Ente di Pantelleria e Lampedusa.

Di seguito si riporta l'elenco dei progetti in corso riferiti a tali aeroporti.

<b>Aeroporto di Lampedusa</b>	<b>importo progetto</b>	<b>spesa ammissibile</b>
Nuova aeropax e piazzale sosta aa.mm.	20.605.900,00	20.605.900,00
Adeguamento infrastrutture volo normativa Icao, viabilità perimetrale	4.000.000,00	4.000.000,00
<b>Aeroporto di Pantelleria</b>	<b>importo progetto</b>	<b>spesa ammissibile</b>
Adeguamento infrastrutture di volo	5.200.000,00	5.200.000,00
Adeguamento RESA per pista di volo	10.002.500,00	10.002.500,00
Ampliamento aerostazione passeggeri e sistemazione delle aree terminali	22.110.075,00	22.110.075,00

## 3 La regolazione

### 3.1 La normativa

Sono state apportate delle modifiche – emendamenti n°4 e n°5 – al *Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti*.

Le modifiche regolamentari hanno riguardato principalmente l'emanazione di:

- ▶ Nuove disposizioni in tema di piani di rischio. Sulla base degli studi di *risk assessment* sul tema della valutazione del rischio contro terzi è stata inserita, un'apposita sezione contenente le linee guida che i Comuni devono seguire per la redazione dei piani di rischio previsti dal codice della navigazione (emendamento n.4)
- ▶ Innovazioni in materia di rifornimento degli aeromobili. Con l'emendamento n.5 sono state disciplinate le responsabilità, l'ambito di attività e le azioni dei diversi soggetti coinvolti nelle operazioni riconducendo le competenze del Ministero dell'Interno (Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso pubblico e della Difesa Civile) al più ristretto ambito delle disposizioni tecniche. Con questo emendamento vengono ricondotte in capo all'Enac le competenze di regolazione delle operazioni di rifornimento.

Il nuovo assetto delle competenze e la nuova disciplina introdotta, costituiscono un elemento di evoluzione del settore ed allineamento al quadro europeo e sono state oggetto di attenzione da parte degli operatori del settore che richiedevano da tempo tali modifiche.

## Circolari

- **RUNWAY INCURSIONS**

Al termine della procedura di consultazione è stata pubblicata in data 18 giugno 2008 la circolare "IncurSIONI in pista - prevenzione e gestione" denominata Apt 30.

- **SMGCS (Surface Movement Guidance and Control System)**

A supporto delle funzioni di regolazione ed a seguito dell'elaborazione dei requisiti operativi per i sistemi di guida e controllo a terra di velivoli e veicoli (SMGCS), sia per i piazzali (APRON) che per le aree di manovra, è stata elaborata una Circolare per i sistemi SMGCS che è in attesa di essere avvlata alla consultazione.

- **PIANI DI RISCHIO.**

A seguito della pubblicazione delle linee guida in tema di piani di rischio, sullo stesso tema, è stata elaborata una bozza di circolare di approfondimento con lo scopo di proceduralizzare le fasi di elaborazione, presentazione ed approvazione dei piani stessi.

- **OSTACOLI E PERICOLI ALLA NAVIGAZIONE AEREA.**

A seguito di ulteriori approfondimenti effettuati nel corso della Campagna Informativa e degli incontri intercorsi con l'Aeronautica Militare e l'Enav, con le esperienze acquisite nella fase di predisposizione e valutazione delle prime Mappe di vincolo, è stata rivisitata e completata la bozza di Circolare "Ostacoli e pericoli alla navigazione aerea" per essere avvlata alla consultazione.

## Specifiche Tecniche

*Le specifiche tecniche dell'Enac, molto importanti per l'industria di settore, costituiscono un fondamentale elemento di promozione e supporto del sistema industriale nazionale anche nei confronti dei mercati esteri.*

*La disponibilità di apparati e dispositivi certificati dall'Enac è inoltre elemento di significativo vantaggio per i gestori aeroportuali.*

A seguito della pubblicazione della circolare APT 28 "Criteri di accettabilità dei dispositivi aeroportuali" sono state emanate le seguenti Specifiche Tecniche:

- **APS 01** "Dispositivi per la misurazione in campo dei parametri degli indicatori ottici della pendenza di avvicinamento" in applicazione della quale si è provveduto alla omologazione del sistema SMF/PAPI della Ditta Argos.
- **APS 02** "Dispositivi mobili per la misurazione in campo dei parametri fotometrici degli aiuti visivi luminosi" in applicazione della quale sono state avviate le prove di omologazione del rilevatore fotometrico mobile per le luci aeroportuali SMF/M della Ditta Argos.
- **APS 03** "Segnali aeroportuali incassati equipaggiati con sorgenti luminose tipo LED" in applicazione della quale sono state avviate le prove di omologazione delle luci LED incassate prodotte dalla Ditta Ocem.

## 3.2 Attuazione del nuovo Codice della Navigazione

### Vincoli alla proprietà privata

In attuazione del nuovo Codice della Navigazione (Capo III – Vincoli alla proprietà privata) nel 2008 è iniziata la fase di verifica delle prime mappe di vincolo predisposte dai gestori aeroportuali. I dati possono essere distinti in una prima fase di identificazione sulle mappe delle aree catastali da assoggettare a vincolo e una seconda fase di indicazione delle specifiche limitazioni e delle attività pericolose per la navigazione aerea.

- ▶ Sono pervenuti e sono stati esaminati i progetti di prima fase di 23 aeroporti.
- ▶ Sono state approvate con eventuali osservazioni e precisazioni le mappe di prima fase di 10 aeroporti.

## Risk assessment

In applicazione dell'articolo 715 del Codice della Navigazione, a seguito del completamento della validazione del modello statistico-matematico per la valutazione dei livelli di rischio contro terzi derivante da incidente aereo, è stata elaborata la relativa policy nella quale sono state previste le misure da applicare nelle aree limitrofe agli aeroporti per il contenimento del rischio derivante dall'attività di volo. Su tale tema è stata quindi avviata la fase di concertazione con gli Enti locali e con l'associazione dei gestori aeroportuali. Il citato modello è stato applicato all'aeroporto di Napoli Capodichino, terzo aeroporto scelto dall'Enac per la valutazione del rischio. È stata avviata anche la valutazione del rischio sull'aeroporto di Bergamo Orio al Serio.

**Art. 690 (Annessi Icao).** Con l'adozione, il 30 gennaio 2008, dell'Emendamento 4 al Regolamento Enac, in attuazione dell'art. 690 del Codice della Navigazione che individua Enac quale soggetto deputato a determinare le condizioni di applicabilità, attuazione e regolarità dei servizi antincendio in ambito aeroportuale, sono stati definiti i requisiti inerenti la disciplina generale dei servizi di soccorso e lotta antincendio applicabili agli aeroporti per i quali è richiesta la certificazione.

Inoltre ai fini del completamento del quadro regolamentare relativo ai servizi antincendio aeroportuali, sono state avviate le attività di studio e le valutazioni finalizzate allo sviluppo della regolamentazione dell'Enac relativa all'assistenza ed al soccorso antincendio per gli aeroporti non certificati aperti al traffico di aviazione generale.

Infine, in virtù della collaborazione in atto con il Dipartimento dei V.V.F., è iniziata la disamina della bozza del nuovo Decreto del Ministro degli Interni relativo alle abilitazioni dei Servizi antincendi negli aeroporti non compresi nella tabella "A", che andrà a sostituire il D.M. 2 aprile 1981.

## Systemi per la sicurezza ed il controllo aeroportuale

Sono in corso programmi di ricerca e collaborazione con enti per l'elaborazione di sistemi antintrusione da utilizzarsi sia per la safety di pista che per la security.

## Impianti luminosi LED

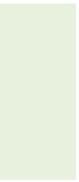
È proseguita l'attività di supporto nella sperimentazione dell'uso del LED per gli AVL con conseguente individuazione dei criteri di accettabilità dei dispositivi aeroportuali.

Da tale attività è scaturita, pertanto, una specifica tecnica per la certificazione dei segnali luminosi con tecnologia LED.

## Cooperazione con Enav

È in atto uno studio in collaborazione anche con aziende produttrici di sistemi innovativi per il controllo del fenomeno delle "runway incursions" e per lo sviluppo di impianti di A-SMGCS.

Ulteriore studio è costituito dallo sviluppo di sistema integrato per rilevare il fenomeno del "wind shear" presso l'Aeroporto di Palermo Punta Raisi ed altri aeroporti nazionali.



**L'ambiente**

**06**

I Rapporti  
con istituzioni,  
operatori e utenti

La Regolazione  
economica

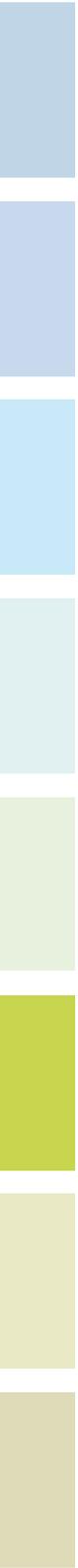
La regolazione  
degli aeroporti

La Security

La Regolazione  
spazio aereo

La Safety

Crisi mondiale  
e prospettive  
trasporto aereo



Le attività dell'Enac per quanto riguarda le Politiche di Sicurezza ed Ambientali afferiscono ai seguenti settori:

- ▶ Protezione Ambientale
- ▶ Rapporti con l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo e politiche di sicurezza
- ▶ Gestione attività normativa

L'Enac presiede il *Bird Strike Committee Italy (BSCI)* e ricopre la funzione di *national Safety Oversight Coordinator* verso l'Icao.

Il trasporto aereo, come ogni attività umana, ha un impatto consistente sull'ambiente.

Questo impatto si manifesta in molti modi, dal rumore degli aerei alle emissioni gassose dovute alla combustione dei carburanti, dal trattamento delle acque reflue negli aeroporti alle inevitabili collisioni con la fauna, potenzialmente causa di gravi incidenti.

Il tasso di crescita dell'aviazione civile, che negli ultimi dieci anni è stato in media del 5% annuo, ha messo significativamente al centro delle preoccupazioni di tutti gli operatori di settore le questioni ambientali, che hanno un ruolo centrale nello sviluppo armonico dell'intero comparto.

Le attività espletate nel 2007 e nel 2008 dall'Enac nell'ambito della protezione ambientale sono state finalizzate all'attuazione di un programma di azioni definito nel 2006 che prevede:

- ▶ L'accelerazione dell'applicazione del quadro normativo nazionale.
- ▶ Il monitoraggio sullo stato di adeguamento alla normativa vigente.
- ▶ Il miglioramento della regolamentazione dell'aviazione civile, rivolta a produrre benefici ambientali, in linea con gli indirizzi e le indicazioni dell'Icao e dell'Unione europea.
- ▶ La partecipazione attiva alle iniziative internazionali di settore con relativa attuazione delle linee e degli indirizzi definiti.
- ▶ La definizione di un piano strategico dell'aviazione per l'ambiente per l'attuazione di progetti di studio e ricerca finalizzati all'ambiente.
- ▶ Implementazione di misure volontarie adottate dallo Stato in coordinamento con gli operatori o che questi adottano volontariamente (es.: *carbon offset*).

Per coordinare le diverse posizioni centrali e territoriali, raccordando i diversi interessi, è stato istituito il Comitato Ambiente coordinato dall'Enac e composto dal Ministero dell'Ambiente, l'Enav, l'Apat, Assaereo, Ibaa, Ibar, Assaeroporti, Ancai, la Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, l'Unione Province d'Italia.

Il Comitato è stato strutturato in tre gruppi di lavoro che affrontano le problematiche del rumore, delle emissioni gassose e della sostenibilità ambientale.

L'Enac ha individuato una serie di interventi per prevenire o combattere gli effetti dell'aviazione sull'ambiente.

Il piano consente di adottare concrete misure di riduzione dell'impatto dell'aviazione sulla salute dei cittadini e per tutelare l'ambiente, la cui attuazione comporta la collaborazione con soggetti esterni.

Il piano di interventi è rivolto al rumore, alle emissioni gassose ed ad altri fattori inquinanti ed è finalizzato non solo agli aeromobili ma anche al *ground support equipment (GSE)*.

Si compone di sei progetti:

- ▶ programma di ricerca e sviluppo sui carburanti alternativi per l'aviazione, mettendo a fattor comune eventuali iniziative già in corso, da proporre nell'ambito della strategia energetica nazionale;
- ▶ sviluppo di una metodologia e di una piattaforma di simulazione per la valutazione della capacità ambientale di un aeroporto;
- ▶ piano strategico nazionale per lo sviluppo dell'aviazione generale nel rispetto dell'ambiente;
- ▶ realizzazione di una banca dati per il computo e la valutazione delle emissioni gassose nazionali dovute all'aviazione sia a livello aeroportuale che in quota;
- ▶ miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema aviazione.

L'attuazione del Piano Strategico dell'Aviazione comporterà possibili cooperazioni con autorità od organizzazioni internazionali, con enti pubblici e privati nazionali, con industrie e centri di ricerca. Si innesca così un processo di attivazione della ricerca e dello sviluppo tecnologico innovativo da tempo auspicato.

## Il rumore

Nel 2001 l'Icao ha sviluppato il concetto di approccio equilibrato per la gestione del rumore degli aerei. Nel 2007 l'Assemblea dell'Icao ha ribadito il principio dell'approccio equilibrato e si è rivolta agli Stati perché riconoscessero il ruolo dell'Icao nell'affrontare le problematiche legate al rumore.

L'approccio equilibrato consiste nell'identificazione del problema del rumore in un aeroporto per poi procedere all'analisi delle varie misure disponibili per ridurlo. Si procede alla valutazione di quattro elementi principali: riduzione alla fonte (aerei più silenziosi), pianificazione e gestione del territorio, procedure operative di abbattimento del rumore e restrizioni delle operazioni, in modo da affrontare il problema del rumore nel modo più efficiente. L'Icao ha sviluppato una serie di indicazioni per ognuno di questi elementi.

Al fine di uniformarsi agli indirizzi Icao e dell'Unione europea, è stata pubblicata la circolare dell'Enac APT 29 *Adozione del concetto di approccio equilibrato ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti*, del 29.2.2008, che fornisce alle commissioni aeroportuali i criteri e le modalità di applicazione del metodo dell'approccio equilibrato in accordo con le linee guida dell'Icao e a supporto interpretativo della normativa nazionale di recepimento.

La metodologia prevede l'eventuale applicazione di restrizioni operative rivolte a disciplinare l'accesso dei velivoli marginalmente conformi e la riduzione del numero di movimenti.

Contestualmente è stata avviata una ricerca su tutti gli aeroporti nazionali per accertare eventuali operazioni di velivoli marginalmente conformi.

I dati raccolti saranno inseriti in una banca dati contenente le prestazioni ambientali di tutti i velivoli operanti nello spazio aereo italiano.

Una ricognizione effettuata nel 2006 sullo stato dei lavori delle commissioni aeroportuali aveva evidenziato:

- a) una non corretta applicazione delle normativa vigente (numero eccessivo dei rappresentanti, non corretta rappresentatività, assenza di soggetti rappresentati, ecc);
- b) una diversa interpretazione dei criteri previsti nelle varie commissioni aeroportuali.

L'analisi dei risultati ottenuti, effettuata insieme al Ministero dell'Ambiente, ha fatto scaturire la circolare interpretativa APT 26 del luglio 2007 sul *Contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale*, che ha lo scopo di uniformare le attività delle Commissioni Aeroportuali, fornendo chiarimenti ed interpretazioni delle disposizioni vigenti e delineando la sequenza delle azioni che devono essere messe in atto.

Nel novembre 2007 è stato distribuito un questionario per un aggiornamento delle

informazioni disponibili.

I risultati della campagna di monitoraggio sono stati riportati in schede che forniscono per ogni aeroporto una fotografia dello stato dei lavori.

In sintesi risultano:

- ▶ 36 commissioni aeroportuali istituite
- ▶ 10 zonizzazioni acustiche approvate
- ▶ 1 sistema sanzionatorio attuato
- ▶ 2 sistemi sanzionatori in fase di attuazione
- ▶ 1 richiesta di rinvio alla conferenza dei servizi

Le difficoltà rilevate si possono classificare in tre ordini di problemi:

- a) Problematiche legate alle commissioni aeroportuali: eccessivi contrasti tra comuni a tutela dei propri interessi che impediscono il proseguimento dei lavori.
- b) Problematiche legate alla difficoltà di interpretazione delle norme.
- c) Problematiche legate al sistema di monitoraggio: mancata installazione, assenza di collaudo, non disponibilità tracciati radar, ecc.

Su richiesta delle Direzioni Aeroportuali, in diversi casi è stato fornito supporto alle Commissioni aeroportuali per illustrare la corretta applicazione della circolare APT 26 e quindi del quadro normativo vigente. Per affrontare le difficoltà riscontrate, è stato dato mandato al Gruppo Rumore del Comitato Ambiente, coordinato dall'Enac, di effettuare l'esame dei risultati della campagna di monitoraggio sulle attività delle Commissioni aeroportuali e formulare proposte per il superamento delle problematiche emerse. Poiché è risultato chiaro che per molte commissioni il sistema di monitoraggio rappresenta uno snodo importante, si è data priorità agli aspetti ad esso collegati.



## 1.2 Emissioni gassose e sostenibilità ambientale

Nel campo dell'aviazione civile sono stati attuati sforzi congiunti per minimizzare le emissioni dovute alla combustione dei carburanti e limitarne l'impatto sul cambiamento climatico. L'aviazione produce circa il 2% delle emissioni di Co2 legate all'attività dell'uomo, secondo quanto risulta dall'United Nations Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) Nonostante la crescita del numero di passeggeri sia avvenuta negli ultimi dieci anni con un tasso annuo del 5%, l'aviazione è riuscita a limitare l'incremento delle emissioni attorno al 3%, che equivale a 20 milioni di tonnellate. Ciò è avvenuto grazie a continui investimenti in nuova tecnologia e nel rinnovamento delle procedure operative.

Sempre nello spirito di adeguamento alle linee guida Icao, è in elaborazione un documento che recepisce la circolare Icao 303 sull'ottimizzazione del consumo di carburante e la riduzione delle emissioni gassose.

La riduzione del consumo di carburante è diventata, a livello mondiale, una esigenza primaria per ragioni ambientali oltre che per il problema del costo del petrolio, che nel primo semestre del 2008 aveva subito una preoccupante impennata.

Mediante l'adozione di misure operative opportune è possibile minimizzare il consumo di carburante e quindi le emissioni gassose nello svolgimento delle operazioni degli aeromobili sia in rotta che sugli aeroporti.

Un contributo notevole alla riduzione del consumo di carburante deriva, in particolare, da adeguate misure operative adottate in ambito aeroportuale sia applicate agli aeromobili che al ground support equipment (GSE).

La scelta delle misure più opportune da adottare deve tener conto delle caratteristiche dell'aeroporto, del potenziale impatto sull'operatività dell'aeroporto e delle considerazioni di sicurezza.

Gli interventi coinvolgono gli operatori aerei, i gestori aeroportuali, i servizi della navigazione aerea.

È allo studio del *Committee on Aviation Environmental Protection* (CAEP) l'applicazione di un sistema di gestione ambientale nelle organizzazioni operanti nel settore aviazione. L'esigenza di affrontare in modo strutturato le tematiche ambientali nelle varie attività produttive e di servizio ha portato alla definizione del concetto di gestione ambientale integrata nelle aziende produttive e di servizio, ossia al loro rapporto con la natura non più in funzione dell'inquinamento dei singoli comparti (emissioni gassose, produzione rifiuti, ecc.) ma attuando una politica che tenga conto, globalmente, di tutti gli aspetti ambientali.

### Campagna di sensibilizzazione enti territoriali sul tema dei vincoli

È stata avviata una nuova campagna di sensibilizzazione delle istituzioni locali per l'applicazione delle nuove misure di salvaguardia del territorio limitrofo agli aeroporti, previste dal Codice della Navigazione a garanzia sia della sicurezza della navigazione aerea sia della sicurezza delle comunità residenti nelle aree limitrofe gli aeroporti.

La campagna informativa, iniziata nel 2007 per gli aeroporti aperti al traffico commerciale, è stata estesa nel 2008 agli aeroporti di aviazione generale tenendo conto della pubblicazione dell'Emendamento 4 al "Regolamento per costruzione e l'esercizio degli aeroporti".

Hanno partecipato agli incontri le Regioni, le Province e i Comuni interessati dai siti aeroportuali nonché l'ANCAI.

Un gruppo ad hoc, di cui fa parte anche l'Italia, ha predisposto un questionario inviato a tutti gli Stati ed organizzazioni di settore per avere una fotografia sullo stato di implementazione del concetto, sia a livello regolamentare che di attuazione.

Le risposte da parte italiana non hanno dato risultati confortanti ed è emerso uno scarso interesse ad un approccio del problema di impatto ambientale nel sistema aviazione italiano.

Il risultato dell'indagine ha costituito un segnale dell'esigenza di avviare in Italia, in linea con l'Icao, una impostazione adeguata alla problematica ambiente, tenendo conto di tutti i fattori inquinanti.

## Progetto pilota - Aeroporto eco-sostenibile

**È stata elaborata e finalizzata la convenzione tra l'Enac e la Società di gestione dell'Aeroporto di Olbia Geasar S.p.a per avviare un progetto pilota di aeroporto eco-sostenibile.**

Sono stati già avviati studi per la fattibilità dell'adozione di un sistema di gestione ambientale nelle organizzazioni aeronautiche quale procedimento strutturato finalizzato ad ottenere un miglioramento continuo delle prestazioni ambientali dell'organizzazione stessa.

## 1.3 Bird Strike

Il rischio di collisione tra uccelli ed aerei è diventato un problema estremamente serio a causa degli altissimi costi, sia di natura umana che di tipo economico, che esso comporta per i vettori e per gli Stati Maggiori dell'Aeronautica di tutto il mondo.

**Per bird strike si intende l'impatto violento tra un aeromobile ed uno o più volatili, con conseguenze più o meno gravi.**

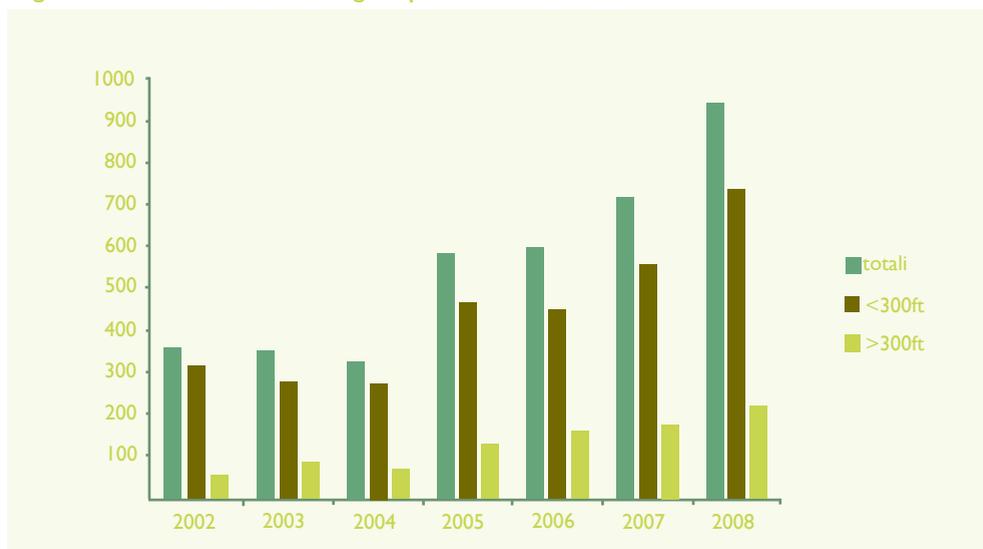
Anche un piccolo uccello, infatti, se impattato a velocità molto alta, può causare gravi danni, tenendo anche conto che l'ingestione da parte delle turbine di un aereo ne provoca il danneggiamento e a volte lo spegnimento, facendo venire a mancare la spinta all'aeromobile e mettendolo in condizioni di non poter più volare, o volare in condizioni di emergenza.

In Italia è stato possibile raccogliere ed elaborare i dati statistici relativi ai bird strike in modo sistematico a partire dal 2002. Bisogna precisare che i dati relativi all'anno 2008 non sono ancora quelli definitivi, per cui potrebbero subire qualche piccola variazione.

Dalla tabella e dal grafico corrispondente si può notare il sensibile incremento del numero degli impatti, che si può attribuire a diversi fattori, tra cui la crescita del traffico aereo ma soprattutto la maggiore attenzione e sensibilizzazione degli operatori al problema, che si è tradotto in un incremento del numero delle segnalazioni di eventi di bird strike trasmessi e quindi ad un più efficiente sistema di gestione del flusso delle informazioni che ha coinvolto insieme ad Enac tutti i principali operatori aeronautici, facendo emergere negli anni un quadro sempre più realistico del fenomeno a livello nazionale.

anno	Totali riportati	<300 ft	>300 ft
2002	348	302	46
2003	342	267	75
2004	317	263	54
2005	573	456	117
2006	588	438	150
2007	708	546	162
2008	936	728	208

Fig. I - Incremento del numero degli impatti tra 2002 e 2008



Per garantire la sicurezza degli aeroporti italiani e fronteggiare il problema del birdstrike in Italia dal 1987 opera il Birdstrike Committee Italy (BSCI), formalmente riconosciuto nel 1993 come Commissione Tecnica del Ministero dei Trasporti e ricostituito poi nel 2001 nell'ambito dell'Enac.

Nel 2006, con provvedimento del Direttore Generale dell'Enac, il BSCI è stato ricostituito come gruppo di lavoro. Allo scopo di mantenere i contatti con i diversi settori aeronautici del Paese, e di incrementare le conoscenze sulla materia, il BSCI si interfaccia periodicamente con un Comitato di esperti nominati dagli *stakeholders* interessati.

Tra le più recenti novità in ambito normativo che interessano il birdstrike vi è stata la modifica al Codice della Navigazione, che ha introdotto con il nuovo articolo 711 l'autorizzazione dell'Enac di quelle opere, piantagioni o attività che possano rappresentare un potenziale richiamo per la fauna selvatica e quindi un pericolo per la navigazione aerea.

L'art. 711 coniuga gli aspetti ambientali con quelli di sicurezza, associando la valutazione del potenziale incremento di rischio di impatto con volatili ed altra fauna selvatica alle zone da sottoporre a vincolo individuate secondo quanto previsto dall'art. 707 del Codice della Navigazione. In particolare, in tale ambito, tra le attività del BSCI, comincia a rivestire un ruolo significativo la valutazione del rischio introdotto dalla presenza di discariche site in prossimità degli aeroporti per le evidenti ricadute sulla popolazione e sulla sicurezza del trasporto aereo.

Il 2007 ha visto l'emissione della Circolare Enac APT-01A, con l'aggiornamento delle linee guida e materiale interpretativo da utilizzare per la prevenzione del rischio di impatto con volatili negli aeroporti. Tra i vari aspetti, la circolare intende chiarire meglio gli obblighi dei diversi attori, in primis del Gestore aeroportuale, in particolare per gli aspetti del reporting, introducendo una nuova modulistica di riporto e monitoraggio ed alcune linee guida per la definizione della ricerca naturalistico-faunistica e del Piano di Prevenzione e Controllo.

Per quanto riguarda la raccolta dei dati il BSCI si è avvalso anche dei dati riassuntivi trasmessi con frequenza mensile dalle Direzioni Aeroportuali Enac che hanno consentito un monitoraggio costante dell'andamento del fenomeno degli impatti con i volatili nei vari aeroporti nazionali.

Il confronto tra i dati sintetici trasmessi dalle Direzioni Aeroportuali e quelli analitici raccolti e valutati tramite i Birdstrike Reporting Form (BSRF) ha anche consentito di rilevare e conseguentemente correggere alcune discrepanze nell'analisi e nella trasmissione dei dati per migliorare il flusso delle informazioni.

Un'altra importante novità che riguarda la trasmissione dei dati e che coinvolgerà tutti gli operatori del settore è il sistema messo in opera dall'Enac denominato eE-MOR. Questo sistema prevede una modalità di segnalazione di eventi via web. Una pagina specifica che riporta le informazioni attualmente contenute nel BSRF è in via di definizione.

Nel corso del 2008 è proseguita l'attività di valutazione di ricerche e piani di controllo aeroportuali predisposti dai diversi gestori nonché l'acquisizione dei dati relativi agli eventi verificatisi.

Si è in particolare lavorato per realizzare il desiderato monitoraggio della situazione dei diversi aeroporti che si vuole completare nel corso del 2009, cercando di coinvolgere sempre più attivamente i gestori nella predisposizione e trasmissione di relazioni annuali integrate con i dati raccolti ed elaborati secondo un adeguato piano di monitoraggio, che preveda una raccolta di informazioni in maniera continua e standardizzata nel corso degli ultimi 12 mesi, da inserire a sua volta nel Piano di prevenzione e controllo del gestore e valutato favorevolmente dal BSCI dell'Enac.

È stato fornito supporto alle istituzioni locali per valutare il potenziale incremento del rischio di birdstrike su aeroporti dovuti alla realizzazione di discariche; in tale materia si è provveduto a definire linee guida per affrontare tali problematiche.

Inoltre, il BSCI sta anche lavorando alla definizione di ulteriori linee guida per valutare più in generale tutte le fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti che possono contribuire ad aumentare in modo significativo il rischio di birdstrike, nell'ambito di applicazione dell'art. 711 del Codice della navigazione.

Questo lavoro, che verrà pubblicato nel sito web dell'Ente, oltre ad avere un valore divulgativo e di sensibilizzazione sull'importanza del fenomeno in ambito aeronautico, servirà anche, più concretamente, insieme alle linee guida già pubblicate sulla realizzazione delle discariche, alla definizione dei limiti delle mappe di vincolo per lo sviluppo del territorio nell'intorno aeroportuale e la conseguente approvazione da parte di Enac dei piani di sviluppo in tal senso predisposti dagli Enti Locali.



Crisi mondiale e prospettive trasporto aereo

La Safety

La Regolazione spazio aereo

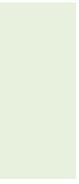
La Security

La regolazione degli aeroporti

L'Ambiente

I Rapporti con istituzioni, operatori e utenti

La Regolazione economica



## I Rapporti con le istituzioni, gli operatori di settore e gli utenti

07

La Regolazione  
economica

L'Ambiente

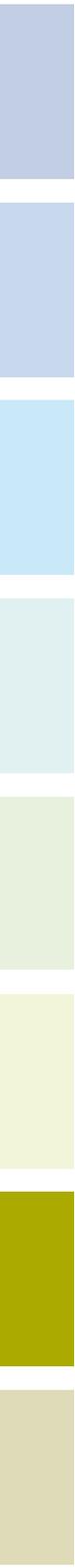
La regolazione  
degli aeroporti

La Security

La Regolazione  
spazio aereo

La Safety

Crisi mondiale  
e prospettive  
trasporto aereo



# I rapporti con le istituzioni, i diritti dei passeggeri e la qualità dei servizi

L'Enac garantisce la qualità dei servizi e tutela i diritti degli utenti. Le competenze dell'Enac vanno dalla stesura della *Carta dei Servizi Standard* aeroportuali alla sorveglianza su gestori, vettori e fornitori di servizi, fino all'attuazione dei provvedimenti sanzionatori nei confronti delle compagnie aeree che non rispettano la legislazione comunitaria.

L'Enac ha individuato le linee guida operative per la *Carta dei Servizi Standard* delle società di gestione e delle compagnie aeree, lo schema-tipo del Regolamento di scalo, e quello per l'attivazione dei procedimenti sanzionatori.

Informare in modo chiaro e completo i cittadini che scelgono l'aereo è un doveroso atto di trasparenza istituzionale da parte dell'Ente che dal 2001, con la pubblicazione della *Carta dei Diritti del Passeggero*, offre un riepilogo degli aspetti salienti della normativa in materia di trasporto aereo ad uso dei viaggiatori. Nella *Carta dei Diritti* sono indicate anche le modalità per segnalare gli eventuali disservizi.

Nel 2007 l'Enac ha realizzato la *Guida rapida "Conosci i tuoi Diritti"*, che sintetizza le tutele assicurate ai passeggeri diversamente abili a bordo degli aerei, quelle relative ai casi di negato imbarco (overbooking), cancellazione o ritardo prolungato del volo e, da ultimo, le procedure corrette da seguire in caso di perdita, danneggiamento o ritardata consegna del bagaglio da stiva.

Il filo diretto con i cittadini è garantito anche dal sito web [www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it), che include tra l'altro una sezione dedicata alla *Carta dei Diritti del Passeggero*, con la possibilità di inoltrare reclami e segnalazioni via posta elettronica, oltre che dal Numero Verde 800.898.121. Per garantire un'informazione ancora più capillare e aggiornata l'Enac ha inoltre avviato una collaborazione quotidiana con il servizio RAI-Isoradio. Il denominatore comune di queste iniziative è l'intento di rendere il viaggiatore sempre più consapevole rispetto alle dinamiche del sistema aviazione civile, nel segno della massima trasparenza informativa.

## Relazioni Internazionali

Il settore dell'aviazione civile nel quale l'Enac svolge la propria attività di regolazione e di controllo poggia su una piattaforma di relazioni internazionali europea ed extraeuropea. La presenza dell'Italia a questi tavoli consente di partecipare in modo attivo alla fase della predisposizione normativa e tecnico-regolamentare.

In ambito europeo l'Enac partecipa ai consessi istituiti per sviluppare il settore dell'aviazione civile in ogni sua articolazione: l'Easa (European Aviation Safety Agency) l'agenzia nata per garantire un elevato grado di sicurezza nell'aviazione in Europa; Eurocontrol (European Organisation for the Safety of Air Navigation), l'organizzazione il cui scopo è la realizzazione di un sistema europeo uniforme per la gestione del traffico aereo; l'Ecac (European Civil Aviation Conference), l'organizzazione intergovernativa che si prefigge il compito di assicurare uno sviluppo sicuro ed efficiente del trasporto aereo in Europa tramite l'armonizzazione delle regole relative alla safety, alla security e alla tutela dell'ambiente.

La posizione dell'Italia in ambito europeo, già consolidata da tempo negli organi di governo di queste organizzazioni, si è rafforzata negli ultimi due anni a seguito dell'attribuzione ai vertici dell'Ente di nuovi incarichi di maggiore responsabilità. Al Direttore Generale dell'Enac, già membro del Comitato di Coordinamento dell'Ecac e Focal Point per le Integration Matters, sono state affidate, a partire dalla metà del 2007, le funzioni di Focal Point per la Safety; il Vice Direttore Generale dell'Enac, già membro del Provisional Council di EUROCONTROL, è stato nominato nel 2008 Vicepresidente dello stesso.

In ambito extraeuropeo, l'Enac partecipa agli incontri dell'Icao, l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite sorta con il compito di definire gli standard normativi e tecnici comuni

nel settore dell'aviazione civile applicabili a tutti i 190 Stati aderenti. In particolare, l'Enac è presente alle Assemblee generali e partecipa ai *panel* e ai comitati in cui vengono definite le proposte che saranno poi oggetto di valutazioni e decisioni da parte del Consiglio e dell'Assemblea dell'Icao.

L'attività dell'Enac in ambito internazionale per il 2007 e il 2008 è stata caratterizzata da una serie di appuntamenti calendarizzati, alcuni dei quali hanno visto la diretta e personale partecipazione dei vertici dell'Ente; altri hanno interessato anche diverse strutture dell'Ente rappresentato, in questo caso, da funzionari inseriti nei diversi gruppi di lavoro, comitati e panel relativi al trasporto aereo. In considerazione della specificità delle tematiche trattate, la partecipazione alle attività internazionali e la successiva attuazione degli impegni assunti richiede da parte di Enac l'impiego di personale di elevata e riconosciuta professionalità.

Tra le attività internazionali di maggior rilievo svolte dall'Ente, si segnalano in primo luogo quelle che hanno impegnato il Direttore Generale nella partecipazione alle riunioni ordinarie e straordinarie dell'Ecac in qualità di Focal Point per la Safety, e nella promozione di alcune iniziative in materia, tra le quali si ricorda il rapporto sull'SMS (Safety Management System), il progetto eE-MOR (Electronic Enac Mandatory Occurrence Reporting), un sistema di raccolta delle segnalazioni relative agli eventi aeronautici progettato e realizzato dall'Enac e lo studio Ecac denominato SAFOBENCH (Safety Oversight Benchmark Study), volto ad analizzare gli aspetti relativi all'*aviation safety oversight* attraverso un'attività di *benchmarking*.

L'Enac ha inoltre preso parte a numerosi altri incontri internazionali, tra cui si ricordano gli appuntamenti dei vari gruppi di lavoro e task force dell'Ecac (EMTO, Legal Task Force, Ecac/TAIEX Workshops, SEC/FAL), le riunioni calendarizzate in ambito UE, Easa ed Eurocontrol, gli incontri bilaterali Ecac/UE con gli Stati Uniti, e in ambito Icao si segnala la partecipazione alla 36° Assemblea Generale dell'Icao, nel 2007, le riunioni ordinarie AVSEC in tema di security, quelle GIACC e CAEP sull'ambiente, la conferenza sulle investigazioni aeronautiche e la prevenzione (AIG 2008), e, ancora, la conferenza sugli aspetti economici degli aeroporti e dei servizi di navigazione aerea (CEANS 2008).

### **Atti di sindacato ispettivo**

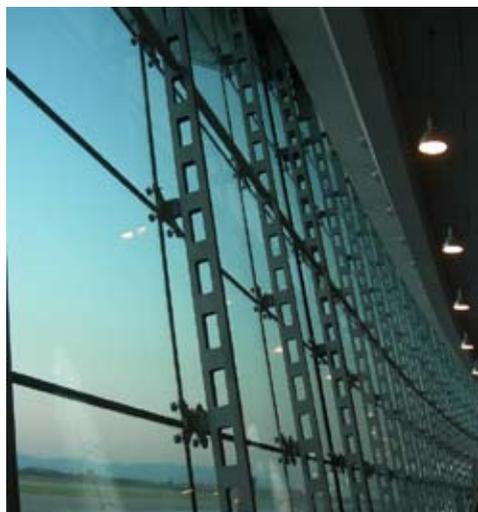
Le attività istituzionali dell'Enac non sono riconducibili unicamente al cittadino/utente, ma riguardano anche gli scambi che l'Ente ha con le altre Istituzioni e le Pubbliche Amministrazioni.

Fra queste, il servizio di riscontro delle interrogazioni parlamentari fornisce risposte su temi di specifica competenza agli atti di sindacato ispettivo provenienti dal Parlamento e dagli enti territoriali.

Nel corso del 2008 è stato progettato e realizzato un sistema di analisi e monitoraggio di questa attività su base statistica, con l'obiettivo di ridurre i tempi di risposta e ricavare un quadro generale sui temi di maggior interesse da parte dell'arco parlamentare. L'attività, in fase di sviluppo e sistematizzazione, è volta ad arricchire le conoscenze strutturate dell'Ente e a migliorare i relativi processi di organizzazione e comunicazione interna attraverso la realizzazione di un rapporto che avrà cadenza semestrale. Nel primo di questi studi, riferito al biennio 2007-2008, sono state raccolte ed analizzate informazioni relative a 186 atti ispettivi ricevuti dall'Ente.

## Andamento della produzione degli atti ispettivi (biennio 2007-2008)

La tabella accanto analizza i picchi di produzione ed emanazione degli atti ispettivi nei mesi, prendendo come riferimento il biennio 2007-2008

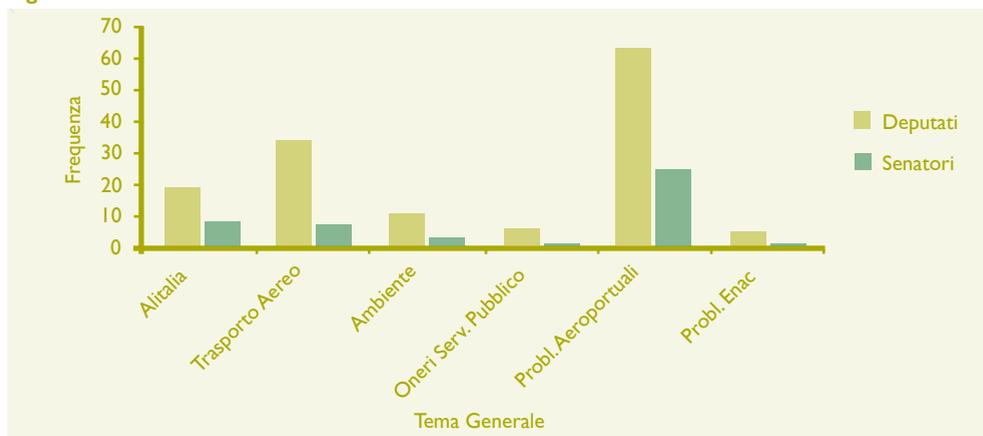


Mese	Totale
Gennaio	11
Febbraio	14
Marzo	18
Aprile	16
Maggio	14
Giugno	14
Luglio	30
Agosto	5
Settembre	19
Ottobre	17
Novembre	25
Dicembre	3
Totale	186

## Analisi dei temi di interesse (biennio 2007-2008)

Il grafico seguente offre un quadro sintetico delle principali tematiche di carattere generali (macro-aree) verso le quali l'arco parlamentare si è mostrato maggiormente sensibile.

Fig. 1



## Incontri con gli operatori del Trasporto Aereo

L'Enac promuove incontri con gli operatori del trasporto aereo, con l'obiettivo di stimolare il dibattito ed il confronto in merito alle tematiche di maggior attualità del settore e condividere politiche e strategie tese ad incrementarne la sicurezza e a sviluppare la qualità dei servizi aerei. Per tali ragioni, vengono convocati con regolarità i vettori aerei, le società di gestione, le associazioni di consumatori, i sindacati, le associazioni di tour operator, le associazioni di categoria, i rappresentanti delle istituzioni e tutti gli altri soggetti che sono direttamente coinvolti dall'attività dell'Ente. Nel corso del biennio 2007-2008 sono stati realizzati diversi incontri (gli incontri sono stati 11).

## Concessione Patrocinio Enac

La concessione del patrocinio dell'Enac rappresenta il riconoscimento accordato a iniziative legate alla promozione della cultura aeronautica. A questo fine sono stati concessi 13 patrocini nel 2007 e 15 nel 2008 ad organizzazioni pubbliche e private che se ne sono avvalse per lo svolgimento di specifiche iniziative.

## Progetti Interistituzionali

Nel corso del 2008, l'Enac ha partecipato a diversi progetti che prevedono la collaborazione con altri soggetti istituzionali, nell'ottica del rafforzamento delle relazioni e della ricerca di sinergie di carattere operativo.

L'Enac è stato coinvolto in modo diretto nelle attività del progetto IAI (Iniziativa Adriatico Ionica) del Ministero degli Esteri, per fornire il proprio contributo attraverso lo sviluppo di azioni collaborative nel settore dell'aviazione civile tra i Paesi aderenti.

In stretto rapporto con le Direzioni Generali del Ministero degli Esteri e delle competenti strutture del Formez, l'Enac è stato coinvolto in alcuni dei programmi Twinning, azioni di cooperazione istituzionale finalizzate a supportare lo sviluppo delle capacità dei sistemi amministrativi e gestionali sia dei Paesi membri dell'Unione europea, sia dei Paesi candidati all'ingresso.

Inoltre, sono stati consolidati i rapporti di collaborazione con il Ministero dell'Istruzione e delle Attività culturali attraverso il rinnovo del protocollo di intesa relativo al "Progetto Magnifico", nato con lo scopo di contribuire alla valorizzazione del patrimonio culturale italiano. Ulteriori collaborazioni sono state sviluppate anche con la Presidenza del Consiglio – Dipartimento per lo sviluppo e la competitività del turismo in relazione della campagna "E se fosse tuo figlio? Insieme per un turismo responsabile", volta a contrastare la pratica del turismo sessuale.

## Carta dei Diritti del Passeggero

La Carta dei Diritti del Passeggero, la cui prima pubblicazione e distribuzione risale al 2001, è lo strumento di informazione sui diritti e sulle forme di tutela previsti per i viaggiatori nel caso di disservizi nel trasporto aereo.

Alla fine del 2008 è iniziata la realizzazione della VI edizione per la quale è avvenuto un aggiornamento dei contenuti e una rivisitazione della veste grafica. La Carta è stata distribuita in 165.000 copie nei 36 principali aeroporti nazionali, in concomitanza con l'adozione da parte del Governo del sistema sanzionatorio per le violazioni relative al Regolamento (CE) n. 1107/06 in materia di diritti nel trasporto aereo delle persone diversamente abili o a mobilità ridotta. Al riguardo, così come già avvenuto per il Regolamento (CE) n. 261/04, all'Enac verrà affidato il potere di emettere sanzioni per il mancato rispetto della normativa in vigore.

La nuova edizione, oltre a rappresentare una guida pratica per chi viaggia in aereo, tiene conto, tra l'altro, delle normative in materia di sicurezza e sorveglianza sugli operatori e del regolamento per il trasporto dei liquidi a bordo degli aeromobili.

Inoltre, l'Ente, nel rispetto delle disposizioni comunitarie sui diritti dei passeggeri a mobilità ridotta, ha emanato la Circolare che definisce gli standard di qualità dei servizi di assistenza prestati ai passeggeri disabili o con mobilità ridotta, individuando anche le linee guida per la formazione del personale impiegato. I contenuti di questa circolare sono il risultato della consultazione con le parti interessate: rilevante è stato l'apporto delle associazioni più rappresentative a livello nazionale dei vari tipi di disabilità che hanno partecipato attivamente al gruppo di lavoro appositamente costituito.

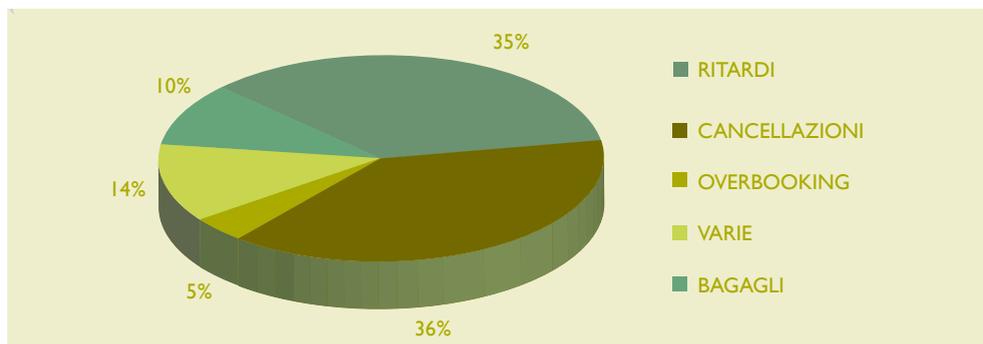
Una nuova sezione è dedicata alle tariffe trasparenti, una legenda di tutte le voci che compongono il costo finale di un biglietto aereo.

Oltre alla nuova edizione della Carta, l'Enac ha realizzato anche un video informativo su diritti, assistenza e modalità di reclamo previsti per gli utenti del trasporto aereo trasmesso sui monitor dei principali aeroporti.



Schermata del video realizzato dall'Enac disponibile sul sito [www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)

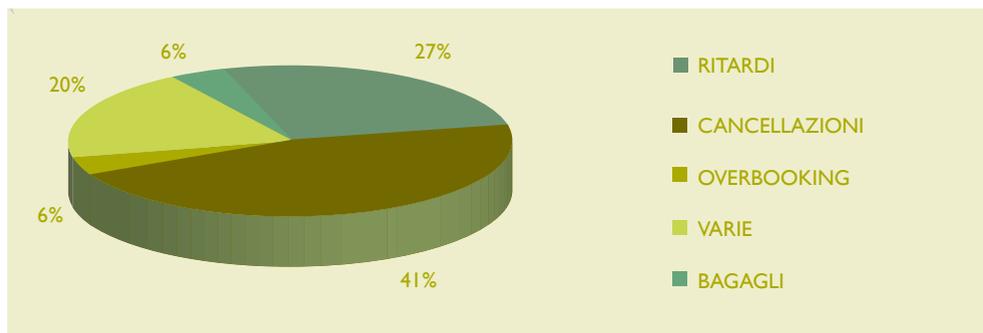
## Totale Reclami 2007



Ritardi	2841
Cancellazioni	2877
Overbooking	405
Varie	1137
Bagagli	823
Totale	8083



## Totale Reclami 2008



Ritardi	1471
Cancellazioni	2246
Overbooking	313
Varie	1068
Bagagli	338
Totale	5436



## Segnalazioni per presupposta violazione Regolamento (CE) n. 261/04

Anno	2007
Vettori nazionali	4.659
Vettori comunitari	1.812
Vettori extracomunitari	304

Anno	2008
Vettori nazionali	2.853
Vettori comunitari	1.634
Vettori extracomunitari	202

## La procedura di gestione dei reclami (Regolamento (CE) n. 261/04)

L'Enac è stato designato dallo Stato italiano quale Organismo Responsabile della corretta applicazione delle norme comunitarie sui voli in partenza dal territorio nazionale, con il compito di irrogare le relative sanzioni.

Nell'aprile 2007 è stato presentato dalla Commissione europea lo studio relativo allo stato di attuazione del Regolamento (CE) n. 261/2004. A seguito degli incontri organizzati dalla Commissione con gli Organismi Responsabili Nazionali, sono state concordate e rese pubbliche procedure comuni di gestione dei reclami per armonizzarne, migliorarne e accelerarne il trattamento, vigenti anche in Italia.

La procedura di gestione dei reclami, che vanno indirizzati in primo luogo alle compagnie aeree, prevede che, trascorso un periodo di tempo non inferiore a sei settimane senza che la compagnia aerea abbia fornito risposta al passeggero, oppure nel caso in cui la risposta non sia stata soddisfacente, il passeggero interessato dal disservizio si possa rivolgere all'Enac.

I reclami contribuiscono ad attivare le verifiche dell'Ente per l'accertamento di possibili violazioni del Regolamento. Sulla base delle attività istruttoria condotta dai funzionari dell'Ente, appositamente formati e presenti in aeroporto può essere attivato un procedimento sanzionatorio che si articola in 3 fasi: l'accertamento e la contestazione; l'oblazione o il contraddittorio e infine l'ordinanza di ingiunzione o l'archiviazione.

Oltre che per posta ordinaria, fax e via mail, è possibile inviare i reclami all'Enac utilizzando il modulo on-line disponibile sul portale [www.Enac.gov.it](http://www.Enac.gov.it)

## La Carta dei Servizi Standard e il Regolamento di Scalo

Il monitoraggio sulla fornitura dei servizi alla clientela, oltre alle compagnie aeree, coinvolge anche l'intera struttura aeroportuale.

Per stabilire criteri univoci l'Enac, in linea con la normativa di settore, ha individuato le linee guida operative per la Carta dei Servizi dei gestori aeroportuali, la redazione della quale è divenuto un obbligo sancito dal nuovo Codice della navigazione aerea. Attraverso questo documento ogni gestore è tenuto a determinare annualmente gli standard qualitativi minimi di tutti i servizi offerti nel suo scalo di riferimento, impegnandosi a farli osservare e specificando i miglioramenti che intende perseguire.

Altro documento imposto per legge e sotto il controllo dell'Enac è il Regolamento di scalo, in cui sono riportate le regole e le procedure adottate per garantire un utilizzo delle strutture e degli impianti sicuro e regolare. Nel Regolamento confluiscono tanto le regole stabilite dall'Enac quanto le procedure predisposte dal gestore aeroportuale, dall'Enav e, se del caso, dall'Aeronautica Militare. Compito dell'Enac è uniformare le regole e controllare che vengano rispettate, per garantire un'elevata qualità dei servizi in tutti gli scali nazionali. L'obiettivo è la salvaguardia dei diritti degli utenti, attraverso le attività di verifica, vigilanza, guida. Dopo aver definito lo schema tipo del Regolamento di scalo secondo le linee individuate dal nuovo Codice della navigazione, tra il 2007 e il 2008 è stata data attuazione al processo di concertazione che ha portato l'Enac all'approvazione di 17 Regolamenti, mentre per altri è ancora in corso il processo di valutazione.

## Il Progetto sulla Qualità dei Servizi aeroportuali

Il Progetto sul miglioramento continuo della qualità dei servizi aeroportuali ha l'obiettivo di responsabilizzare maggiormente i soggetti del sistema aeroportuale e soprattutto il gestore, favorendo sotto ogni punto di vista il miglioramento e la regolarità della qualità dei servizi e il rispetto dei diritti del passeggero. Avviato nel settembre del 2006 il progetto ha inizialmente interessato gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Palermo, per poi estendersi da gennaio 2007 anche agli aeroporti di Milano Linate, Venezia, Roma Ciampino, Napoli, Catania, e, nel 2008, a quelli di Bergamo, Verona, Torino, Bologna, Ancona, Pisa, Bari, Lamezia.

Il progetto prevede la costituzione presso questi scali di un comitato, che ha lo scopo di vigilare sui servizi in base ad un insieme di indicatori di qualità scelti tra quelli più percepiti dai passeggeri:

- ▶ ritardi nella partenza e nell'arrivo degli aeromobili;
- ▶ tempi di riconsegna del primo e dell'ultimo bagaglio;
- ▶ bagagli disguidati globali;
- ▶ bagagli disguidati per malfunzionamento del Baggage Handling System (BHS);
- ▶ bagagli disguidati per malfunzionamento degli apparati radiogeni;
- ▶ tempi di attesa ai banchi di accettazione;
- ▶ tempi di attesa ai posti di controllo passeggeri;
- ▶ tempi di attesa al controllo passaporti;
- ▶ pulizia dei servizi igienici (sala arrivi e partenze)

Grazie ai risultati delle rilevazioni effettuate, il comitato può individuare le opportune azioni migliorative, proponendosi come un punto di riferimento permanente che permette ai soggetti del sistema aeroportuale di confrontarsi sui propri rispettivi ruoli e responsabilità, sotto il coordinamento dell'Enac.

## Il portale web

Nel biennio 2007-2008 il sito web dell'Enac, con 140.000 accessi registrati per il solo canale tematico relativo ai Diritti dei Passeggeri, ha confermato il ruolo di strumento preferenziale di informazione di settore da parte degli utenti di riferimento, tra i quali istituzioni, operatori,

personale di volo, passeggeri, cittadini e organi di stampa.

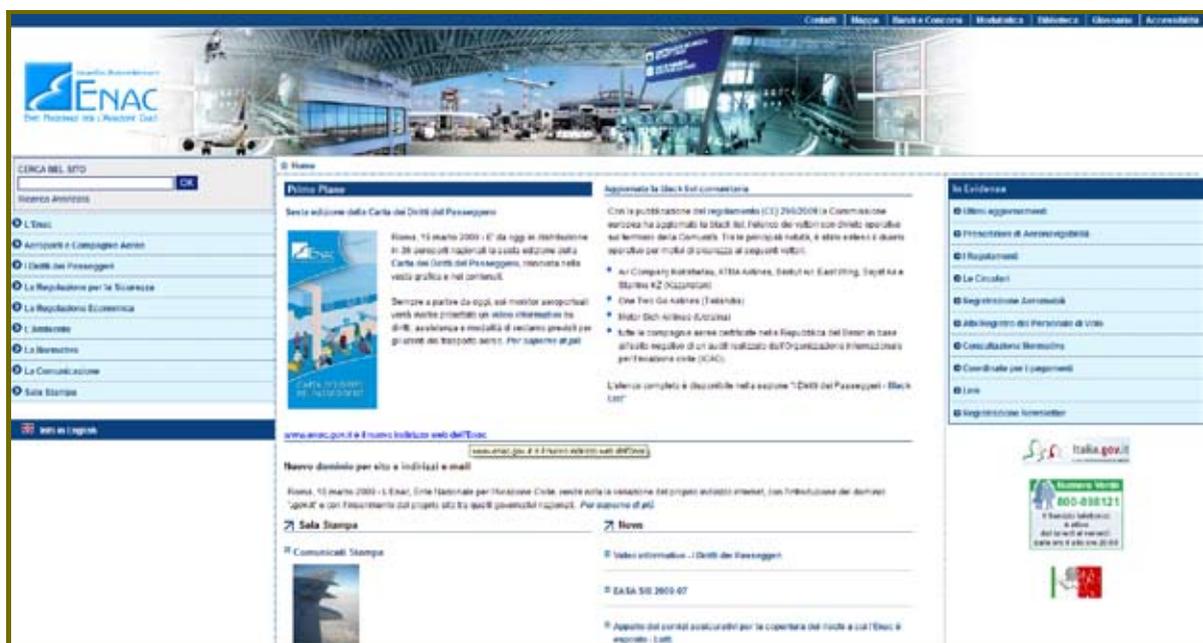
Nello stesso periodo, con l'obiettivo di migliorare la qualità della relazione con gli utenti è stato avviato un progetto di evoluzione del sito web che ha determinato la realizzazione di un portale interattivo. On-line da dicembre 2008, il portale dell'Enac fornisce informazioni inerenti l'aviazione civile per soddisfare le esigenze dei vari pubblici di riferimento, conservando un adeguato livello di efficacia, pubblicità e trasparenza.

Nel rispetto della normativa vigente, il portale è stato realizzato secondo i requisiti di accessibilità agli strumenti informatici da parte di persone con disabilità.

Particolare attenzione è stata dedicata allo sviluppo degli strumenti di dialogo diretto fra gli utenti e l'Amministrazione attraverso la predisposizione di moduli di reclamo compilabili on-line riguardanti il mancato rispetto delle tutele previste in caso di negato imbarco (*overbooking*), cancellazione o ritardo prolungato del volo e dei diritti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta oltre che di moduli segnalazione relativi alla qualità dei servizi e alle licenze del personale di volo.

È a disposizione dell'utente ulteriore modulistica, classificata per argomenti. È presente inoltre una sezione dedicata alla normativa internazionale e nazionale che regola il comparto. Inoltre, è stato attivato un servizio di *newsletter* che consente agli utenti iscritti di ricevere via mail informazioni sulle più significative novità pubblicate ed i relativi contenuti.

In ragione della rispondenza del portale ai requisiti individuati dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri il portale ha acquisito il dominio ".gov.it".



## Il Numero Verde

Dalla sua attivazione, avvenuta nel 2004, il servizio del Numero Verde **800-898121** ha consolidato la propria funzione di punto di riferimento per l'utenza del trasporto aereo. In tale contesto, a seguito di una direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti emanata nel 2008, è stato disposto il potenziamento del servizio per far fronte in modo più adeguato al crescente numero di richieste.

Il servizio è disponibile gratuitamente dalle ore 8 alle 20, dal lunedì al venerdì ed offre informazioni e risposte su quesiti inerenti la *Carta dei Diritti del Passeggero*, i vettori nazionali

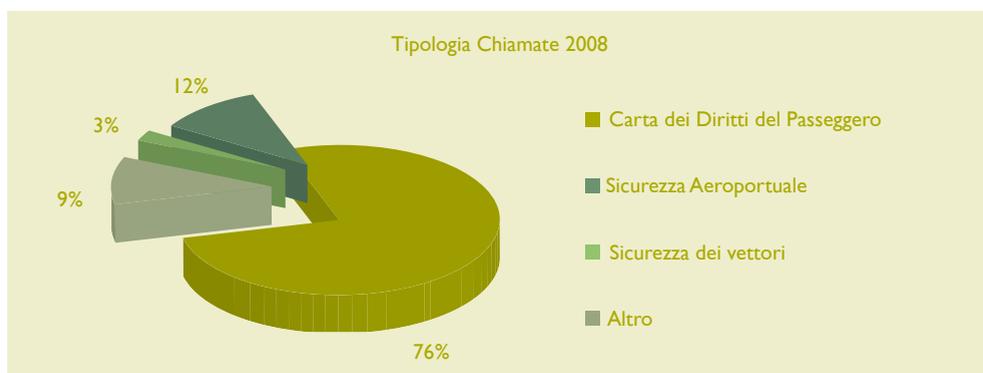
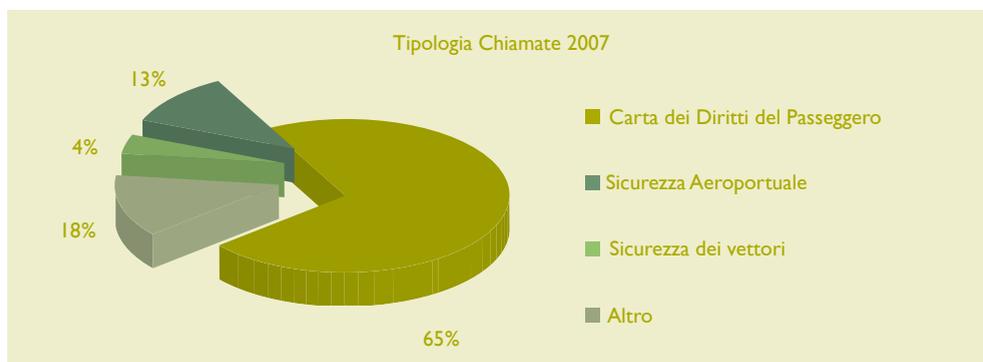
ed esteri operanti in Italia, la Black List dell'Unione europea e il sistema dei controlli per la sicurezza del trasporto aereo.

Sul sito web è presente una sezione interamente dedicata al Numero Verde che ha registrato negli anni 2007 e 2008 oltre 51.000 accessi.

## Chiamate Numero Verde

Numero Verde dati 2007	
Temi trattati	n. richieste
Carta dei Diritti del Passeggero	11535
Sicurezza aeroportuale	3105
Sicurezza dei vettori	734
Altro	2257
<b>TOT.</b>	<b>17631</b>

Numero Verde dati 2008	
Temi trattati	n. richieste
Carta dei Diritti del Passeggero	10741
Sicurezza aeroportuale	1229
Sicurezza dei vettori	486
Altro	1701
<b>TOT.</b>	<b>14157</b>



## Isoradio

Nel 2008 ha avuto seguito la collaborazione che l'Enac, coadiuvato dalle società di gestione degli aeroporti interessati, ha avviato dal 2006 con Isoradio, il servizio RAI che offre notizie ed informazioni a chi è in viaggio. In fascia pomeridiana, alle 16.55 dal lunedì al venerdì e durante le principali festività, l'Enac fornisce le previsioni circa l'operatività dei principali scali nazionali. I messaggi radio, elaborati sulla base delle informazioni che giungono quotidianamente dalle società di gestione degli aeroporti coinvolti nell'iniziativa, forniscono informazioni su ritardi, cancellazioni, scioperi, condizioni meteo avverse che rallentano le attività degli scali. Se necessario, d'intesa con la struttura RAI, vengono effettuati

collegamenti straordinari nella giornata. Gli aeroporti coinvolti nell'iniziativa sono quelli di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia, Bergamo, Catania, Napoli, Roma Ciampino, Palermo, Torino, Verona, Pisa, Cagliari, Olbia, Bari e Firenze.

Dal 31 luglio 2006, data di inizio della collaborazione tra Enac e Isoradio, l'Ente ha realizzato fino ad oggi più di 1000 collegamenti in diretta di cui 720 nel biennio 2007-2008.

### Le Relazioni con il Pubblico

L'Enac assicura le relazioni con il pubblico ed il servizio all'utenza per i diritti di partecipazione e accesso, come previsto dalla legge n. 241/90, attraverso le proprie strutture. L'efficienza nei contatti con l'utenza viene garantita oltre che con l'apertura al pubblico degli uffici secondo orari e modalità definiti, anche tramite la posta tradizionale, il telefono, il fax e la posta elettronica. Quest'ultima, in particolare, si è rivelata il canale di comunicazione preferenziale utilizzato dagli utenti, in ragione del considerevole incremento delle richieste informative ricevute e trattate nel corso del biennio.

### Ufficio Stampa

L'Ufficio Stampa, nel rispetto delle norme sulle attività di comunicazione delle pubbliche amministrazioni, cura i collegamenti con gli organi di informazione, mezzo stampa, radiofonici, televisivi e on-line, assicurando adeguata tempestività delle comunicazioni da fornire nelle materie di interesse dell'amministrazione.

Con i Comunicati si fornisce un riscontro sulle attività principali dell'Ente, sulle iniziative intraprese, sulla regolamentazione adottata, sulla normativa vigente, sulle informazioni tecniche relative ad inconvenienti e disservizi del settore, sulle attività internazionali, sulle comunicazioni di servizio agli utenti in merito ad aspetti di rilievo per l'opinione pubblica, sulla gestione dell'informazione di crisi, sull'evoluzione del sistema, sulle novità editoriali, e, più in generale, sui risvolti che eventuali cambiamenti del settore possono introdurre nel passeggeri che utilizzano l'aereo. Nel biennio 2007-2008 sono stati pubblicati 301 Comunicati Stampa.

### La qualità interna

Nella qualità dei prodotti, dei servizi e delle prestazioni l'Enac si è dotato di un Sistema di Qualità in grado di attivare un processo di miglioramento continuo.

A partire dal 2005 l'Enac ha provveduto a progettare e a realizzare il *Sistema di Gestione Qualità* elaborando la relativa documentazione e definendo le attività necessarie di vigilanza per il miglioramento del sistema stesso. E' stato elaborato ed approvato il *Manuale della Qualità e dell'Organizzazione* e sono state prodotte le procedure organizzative che descrivono in dettaglio tutte le fasi costituenti un processo.

Il *Sistema di Gestione Qualità* ha lo scopo di assicurare che quanto realizzato sia conforme alle politiche e agli obiettivi dell'Ente. Al fine di garantire l'efficacia del *Sistema*, è stato necessario procedere alla definizione di attività di misurazione e di controllo individuando nell'*Audit Qualità* lo strumento utile per tenere sotto osservazione il sistema nell'ottica del miglioramento continuo.

Lo scopo di un audit per la qualità è quello di valutare se il sistema attuato sia idoneo a conseguire gli obiettivi che il sistema si è prefissato e di assicurare la continua implementazione, applicazione e miglioramento del sistema stesso.

Il *Sistema* ha richiesto un periodo di sperimentazione per verificarne l'efficacia e poter intervenire in presenza di eventuali criticità con immediate azioni di miglioramento.

A questo scopo è stato programmato ed eseguito un *Audit Qualità* sperimentale che ha riguardato le attività ispettive del settore *security* condotte dagli ispettori aeroportuali, eseguito dal 5 al 7 dicembre 2007 presso la Direzione Aeroportuale di Fiumicino sul settore della *security*.

E' stato quindi elaborato il *Programma Annuale degli Audit* con il compito di individuare le aree e le strutture che richiedono l'effettuazione prioritaria di Audit Qualità.

### **Audit Integrato Handling/Qualità/Carta dei diritti del passeggero**

La Direzione Qualità, individuate le esigenze specifiche e le attività per le quali sarebbe stato utile lo svolgimento di un Audit integrato, ha provveduto a pianificare tale nuova tipologia di Audit.

E' stato pertanto disposto, in un'ottica di miglior utilizzo delle risorse disponibili e di minor impatto sull'utenza interessata, lo svolgimento di un Audit integrato nei settori Handling, Qualità dei servizi e Carta dei diritti del passeggero condotto presso la direzione Aeroportuale di Roma Fiumicino dal 3 al 7 novembre 2008.

### **La Carta dei Servizi**

Il Contratto di programma sottoscritto il 14 febbraio 2008 tra l'Enac e il Ministero dei Trasporti prevede l'impegno dell'Ente a definire la propria Carta dei Servizi.

La Direzione Qualità ha proceduto all'elaborazione della Carta dei Servizi di cui è prevista la pubblicazione nel 2009.

La Carta è uno strumento che, nel garantire i requisiti di efficacia, efficienza, economicità e trasparenza previsti dalla legge per l'azione amministrativa, esplicita le attività, gli obiettivi e gli indirizzi generali dell'Ente nella prospettiva di mettere in atto una politica della qualità volta al continuo controllo e miglioramento dei servizi.

## L'attività di contenzioso

Nel 2008 l'Enac nei rapporti contenziosi in sede giudiziale sia amministrativa sia ordinaria, ha trattato circa 160 contenziosi che lo hanno visto chiamato in causa per questioni inerenti l'esercizio delle proprie funzioni istituzionali.

L'attività relativa al contenzioso si è estrinsecata nella predisposizione di memorie difensive per l'Avvocatura dello Stato in merito a impugnazioni dinanzi al giudice amministrativo ed in alcuni casi citazioni dinanzi al giudice civile per richiesta di risarcimento danni.

In particolare la quasi totalità dei ricorsi promossi dinanzi al giudice amministrativo contengono istanza di sospensione con fissazione della Camera di Consiglio entro 10-15 giorni dalla notifica del ricorso.

In alcuni casi l'Ente è stato rappresentato e difeso in giudizio dai propri avvocati interni.

Qui di seguito si riportano a mero titolo esemplificativo alcune tematiche ricorrenti che sono state oggetto di contenzioso nell'anno 2008:

- oneri di servizio pubblico;
- affidamento dei servizi di linea per rotte extra Unione europea;
- assegnazione slot;
- liberalizzazione dei servizi di handling;
- questioni relative alle licenze del personale;
- gare di affidamento beni in concessione etc.

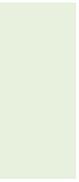
Si evidenzia, per l'anno 2008, un incremento dell'attività per far fronte al contenzioso relativo alle opposizioni dei vettori alle ordinanze ingiunzione connesse alla applicazione del regolamento comunitario 261/2004 sull'assistenza ai passeggeri in caos di negato imbarco, cancellazione e ritardo dei voli. In particolare nell'anno di riferimento sono state trattate 36 cause relative al reg. 261/2004.

#### **CONSULENZA INTERNA**

È stata svolta poi un'attività di consulenza che si è estrinsecata nella emissione di circa 50 pareri in forma scritta e in un'attività costante di supporto alle strutture espressa in forma orale rispetto a problematiche relative alla quasi totalità delle strutture dell'Ente, comprese le strutture territoriali.

#### **RECUPERO CREDITI**

Nel corso dell'anno di riferimento l'Enac è riuscito a recuperare crediti per fatture insolute per una somma di 1.235.215,00 euro.



## La Regolazione economica

# 08

I Rapporti  
con istituzioni,  
operatori e utenti

L'Ambiente

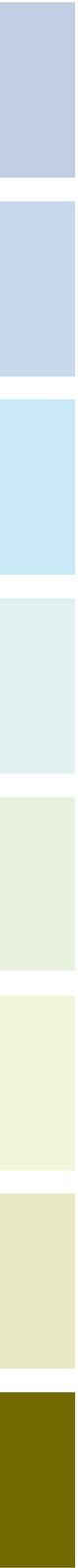
La regolazione  
degli aeroporti

La Security

La Regolazione  
spazio aereo

La Safety

Crisi mondiale  
e prospettive  
trasporto aereo



# Il settore del Trasporto aereo

## Le licenze d'esercizio e il monitoraggio economico-finanziario dei vettori

Il biennio 2007/2008, in concomitanza con il crescente trend di crisi del trasporto aereo - determinato dai riflessi della progressiva recessione a livello mondiale e accentuato nel primo semestre 2008 dall'aumento esponenziale del costo del carburante - ha indotto l'Enac ad applicare, nell'ambito dell'ordinaria attività di rilascio, revoca, sospensione, variazione delle licenze un sistema di vigilanza sui vettori aerei nazionali che utilizzano aeromobili con capacità superiore a 19 posti, anticipando le prescrizioni del Regolamento (CE) n. 1008/2008 entrato in vigore il 1 novembre 2008, che prevede la costante vigilanza da parte dell'Ente regolatore sui vettori licenzatari.

### 1.2 Azioni finalizzate al monitoraggio dei vettori

Nel 2007 è stato introdotto un sistema di azioni finalizzato ad effettuare un monitoraggio costante e strutturato.

Una prima azione è stata rivolta alla messa a punto di una scheda tipo, che risponde al duplice obiettivo di disporre di un report di pronta consultazione delle caratteristiche societarie ed operative del vettore e di una rilevazione periodica sulle condizioni economico-finanziarie in base ai dati dell'ultimo bilancio certificato. Ciò al fine di predisporre di un banca dati che consenta di effettuare controlli incrociati tra i soggetti principali dell'industria del trasporto aereo nazionale e disegnare in tempo reale i pertinenti aspetti evolutivi individuando eventuali criticità.

La seconda azione è stata rivolta alla predisposizione di un questionario da inviare ai vettori, finalizzato ad acquisire i dati relativi all'esercizio in corso relativo al 2007.

La terza azione è stata diretta, nel contesto del ricorso da parte delle società di gestione all'art. 802 del Codice della Navigazione, alla predisposizione e al successivo invio a tutte le società di gestione di un formulario nel quale vengono riportate per ogni singola compagnia operante sullo scalo - oltre i dati operativi relativi al delta fra le partenze programmate e quelle effettuate, le cancellazioni, i ritardi e i *load factor* - le situazioni debitorie mensili registrate da ogni singolo vettore.

Pur se nella fase di avvio le azioni di cui sopra hanno fatto registrare riscontri non sempre ottimali, le stesse hanno comunque consentito di enucleare i sintomi e le evidenze che hanno poi portato alla sospensione della licenza alle società Ocean Airlines, AlpiEagles e ClubAir.

Nel corso del 2008 l'azione del monitoraggio, resa più stringente dall'emanazione della Circolare EAL -16 del 27 febbraio 2008 sul rilascio delle licenze, si è incentrata anche sulle segnalazioni da parte di Eurocontrol di gravi situazioni debitorie da parte dei vettori e ha fatto emergere in concomitanza con la lunga fase di attesa della definizione della privatizzazione di Alitalia un generalizzato stato di crisi dei vettori nazionali. Nel primo trimestre 2008 prima che gli eventi negativi di cui sopra si radicalizzassero, un nuovo soggetto imprenditoriale di media dimensione si è presentato sul mercato avviando la procedura per l'ottenimento della licenza rilasciata il 1 maggio 2008.

Tale soggetto, la società AirBee, aveva formulato un progetto industriale con l'intenzione

di posizionarsi su di un contesto competitivo secondario, basato su Brescia e con una vocazione prevalentemente caratteristica.

L'operatore avendo mutato la propria posizione strategica sul mercato sfruttando l'opportunità costituita dall'abbandono delle rotte onerate da parte di AirOne non è stato in grado di fare fronte ai nuovi impegni in termini di risorse impiegate e in data 3 ottobre 2008 è stato oggetto di sospensione della licenza.

Si segnala che nell'ultimo semestre del 2008 sono stati presentati tre nuovi progetti industriali da parte di tre nuovi operatori, attualmente in fase di attesa istruttoria legata alla mancata definizione del business plan di ciascuno da porre in connessione con la definizione del network di CAI.

## 1.3 Studi di settore

Nel corso del 2008 la Commissione europea ha messo a punto il sistema CIRCA nel quale ciascuno Stato membro comunica il numero dei rilasci, delle sospensioni, delle revoche e delle variazioni delle licenze che l'Enac sta esaminando e attuando al fine di effettuare analisi di benchmark.

Altro ambito di studio è costituito dalla possibilità di elaborare un sistema di rating delle compagnie attraverso indici che tenendo conto di analisi qualitative e settoriali consenta un giudizio di sintesi sul profilo di rischio e di affidabilità di un vettore e cioè sulle probabilità che in un determinato arco temporale il vettore adempia ai propri impegni con i riflessi sulla safety, come enfatizzato nei considerando del predetto Regolamento (CE) n. 1008/2008.

## 1.4 Profilo regolatorio

Sotto il profilo regolatorio è stata implementata la circolare attuativa del Regolamento (CE) n. 785/2004 relativo ai requisiti minimi assicurativi dei vettori integrata con il regime sanzionatorio previsto a livello nazionale.

È stato altresì predisposto il Regolamento sul rilascio delle licenze di lavoro aereo in attuazione dell'art. 789 del Codice della Navigazione come modificato dalla recente novella che introduce significative modifiche rispetto all'attuale disciplina che risale al 1981.

**Nell'ambito dell'attività di "line" - premesso che gli utenti ordinari sono costituiti mediamente da circa 90 operatori di trasporto aereo all'anno e 110 operatori di lavoro aereo - nell'ambito del trasporto aereo, nel 2007, sono stati emessi 20 provvedimenti di rilascio, estensione, voltura o revisione delle licenze e 15 nel 2008; nel lavoro aereo 30 nel 2007 e 43 nel 2008.**

**Nell'ambito delle autorizzazioni all'utilizzazione di aeromobili (proprietà, dry e wet lease) sono stati emessi per anno circa 200 provvedimenti che prevedono un'istruttoria complessa effettuata in sinergia con la Direzione Operazioni competente su ciascun vettore che emette il parere di competenza in merito.**

## 1.5 Il caso Alitalia

Nel biennio di cui si tratta l'attività dell'Enac è stata fortemente interessata dalla nota vicenda della Compagnia Alitalia, conclusasi nella prima metà del mese di gennaio 2009.

Già nel corso dell'anno 2007 e comunque, per tutto l'anno 2008, l'incertezza sul futuro del vettore e sulla Società che lo avrebbe acquistato (Air France, KLM, Lufthansa, e, infine CAI) ha richiesto l'impegno delle strutture dell'Ente ai fini della predisposizione degli atti necessari per la definizione dell'asset societario, operativo e patrimoniale e per l'avvio, inizialmente previsto per i primi di dicembre 2008, della nuova Compagnia.

Per quanto riguarda le società del Gruppo Alitalia, come è noto, successivamente all'apertura della procedura di amministrazione straordinaria in data 29 agosto 2008, sono state sospese le licenze alle società Alitalia, Alitalia Express e Volare e contestualmente sono state rilasciate le licenze di esercizio provvisorie.

Al fine di favorire il rilascio della licenza alla società CAI è stata effettuata una complessa istruttoria su tale società finalizzata a consentire alla stessa prima dell'ottenimento del COA e della licenza, una sorta di accreditamento presso la Iata, l'Icao e le principali autorità degli Stati extracomunitari.

In tale ambito, tralasciando le fasi della fusione non andata a buon fine con Air France e KLM nelle quali pure l'Enac è stato interessato, l'attività per il passaggio da Alitalia - Linee Aeree Italiane a Alitalia - Compagnia Aerea Italiana è stata svolta per la ricognizione dei diritti di traffico assegnati alla Alitalia stessa e degli slot detenuti, per le operazioni autorizzate in ambito extracomunitario, nonché per la definizione della Convenzione per i diritti di traffico e degli allegati alla stessa.

Come anticipato nella premessa, l'attività dell'Ente nel 2008 è stata caratterizzata dalla vicenda della società Alitalia, sia per quanto concerne gli aspetti tecnici che quelli giuridico - economici.

Sotto questo ultimo profilo, il passaggio dalla vecchia alla nuova compagnia ha coinvolto in egual misura tutta l'attività istituzionale dell'Enac nel settore giuridico - economico: dalla licenza di vettore alla gestione dei diritti di traffico, dai riflessi sui rapporti con i gestori a quelli sui contratti di programma, nonché ai rapporti con la Comunità europea.

Prima di analizzare in modo più specifico i singoli elementi citati, appare opportuno premettere alcune considerazioni di carattere generale sulla questione.

Se può apparire scontato far risalire nel tempo la crisi della compagnia Alitalia, negli ultimi anni alcuni fattori predominanti hanno influenzato questo processo provocando una accelerazione della sua conclusione.

Ci si riferisce, in particolare, da un lato alla mutata situazione internazionale nel settore del trasporto aereo che ha visto una sempre maggiore necessità per i vettori, non solo europei, di procedere allo sviluppo di maggiori sinergie al fine di contenere i costi e dall'altro all'affermarsi nel nostro Paese di alcuni vettori low cost che hanno intrapreso attività fortemente concorrenziali rispetto ai vettori tradizionali.

A tutto ciò va aggiunto il periodo di shock del costo del petrolio che tra il 2007 ed il 2008 ha raggiunto i 120 dollari al barile, determinando un notevole incremento dei costi delle imprese che operano nel campo dei trasporti ed, in particolare, in quello aereo.

Se a tutto ciò si aggiungono gli echi della crisi prima finanziaria e poi economica mondiale, che in Italia nel settore del trasporto aereo ha avuto un effetto amplificato proprio a causa delle difficoltà attraversate dall'Alitalia, ben si comprende come la gestione della vicenda abbia di fatto trasversalmente interessato tutte le attività dell'Ente in tale ambito.

Nel marzo del 2008 con il trasferimento di circa 170 voli giornalieri dall'aeroporto di Malpensa a quello di Fiumicino, in previsione dell'acquisto della compagnia da parte del gruppo Air France/KLM, la compagnia Alitalia aveva ridotto il proprio network sia nazionale che internazionale non più sostenibile per via delle elevate perdite che superavano il milione di euro al giorno. In quei giorni furono messi a terra circa 30 aeroplani, per lo più MD-80.

Tale decisione ha provocato una immediata contrazione delle attività svolte dal vettore sull'aeroporto della Malpensa, senza, peraltro, apportare, a consuntivo, evidenti benefici in termini di incremento del traffico sullo scalo romano. Ciò non solo per il taglio di alcuni collegamenti, ma

anche per il calo dei passeggeri trasportati che, nel medio periodo, ha comportato un aumento del traffico sull'aeroporto di Fiumicino di circa l'11%.

In un periodo di generale difficoltà del settore, delle opportunità connesse alla maggiore e migliore accessibilità - in particolare sullo scalo di Malpensa - non hanno saputo approfittare gli altri vettori nazionali che, ad eccezione di alcuni casi specifici, non hanno ritenuto di dover ampliare la propria offerta di servizi aerei a fronte della contrazione di quelli dell'Alitalia.

Dopo il fallimento delle trattative tra Alitalia ed Air France ed il ritiro dell'offerta di acquisto da quest'ultima avanzata, si è assistito ad una fase di ulteriore difficoltà del vettore nazionale che ha portato alla fine del mese di agosto del 2008 alla decisione della Compagnia di dichiarare lo stato di insolvenza con conseguente intervento del Governo a disporre il Commissariamento, con contestuale ricorso a specifici strumenti normativi nel frattempo varati.

Ci si riferisce, in particolare, al decreto legge 28 agosto 2008, n.134 che ha apportato modifiche alla cosiddetta "legge Marzano" che disciplina le procedure concorsuali applicabili alle grandi aziende in crisi.

A seguito dell'intervento governativo e in ottemperanza alla vigente normativa comunitaria, l'Enac ha provveduto a sospendere la licenza a suo tempo rilasciata all'Alitalia, attribuendone una provvisoria di durata semestrale, dando così il via alla complessa procedura che ha portato dopo circa quattro mesi alla nascita della nuova Alitalia all'inizio del 2009.

Il complesso percorso che ha consentito di traguardare la nascita del nuovo soggetto imprenditoriale, la nuova Alitalia, ha visto coinvolte numerose Amministrazioni pubbliche nazionali nonché gli uffici della Commissione europea, ed ha, alla sua conclusione, disegnato un nuovo scenario nel trasporto aereo italiano nel quale occorrerà che tutti i soggetti coinvolti si confrontino con uno spirito di forte collaborazione affinché la transizione sia efficace.

Gli effetti della crisi dell'Alitalia hanno a vario titolo coinvolto quasi tutti i soggetti della "filiera" del trasporto aereo, sia pubblici che privati.

In primo luogo gli aeroporti che hanno visto il congelamento dei pagamenti dei diritti e dei corrispettivi da parte dell'Alitalia legati da un lato alla effettiva indisponibilità di risorse finanziarie e dall'altro alla impossibilità di procedere ai pagamenti dei debiti pregressi a seguito dell'ammissione della Società alla procedura concorsuale.

Tale situazione ha messo a dura prova l'intero settore aeroportuale che ha subito l'improvviso venir meno di un importante apporto finanziario generando un effetto a catena sul sistema che ha portato molti gestori aeroportuali, preoccupati da tale stato dei fatti, a richiedere all'Enac interventi nei confronti di quasi tutti i vettori operanti in Italia, sia nazionali che stranieri, a tutela del pagamento dei diritti aeroportuali.

Grazie ad un'opera di continua mediazione tra le parti, volta principalmente a restituire fiducia al sistema, è stato possibile da parte dell'Ente limitare a pochi casi la applicazione di quelle misure di intervento previste dal Codice della Navigazione all'articolo 802.

La crisi ha prodotto effetti anche sulla politica governativa degli accordi di traffico aereo. La scelta dell'Alitalia di concentrare le attività di volo principalmente sull'aeroporto di Fiumicino, riducendo in termini drastici gli operativi da Malpensa, ha comportato una rivisitazione della politica aeronautica italiana nei confronti dei Paesi terzi tramite una accelerazione verso una maggiore liberalizzazione delle intese che consentano più ampie facoltà operative ai vettori, sia nazionali che esteri.

Già nel 2008, in ottemperanza a tali nuove indicazioni, l'Enac ha proceduto, in attesa della revisione degli accordi bilaterali di traffico ed in linea con quanto in proposito previsto dalla normativa comunitaria, ad autorizzare in via provvisoria ed anche su base extra bilaterale qualunque compagnia aerea desiderasse programmare ed effettivamente operare collegamenti aerei da/per Malpensa.

Tutto ciò all'evidente scopo di cercare di far recuperare allo scalo varesino almeno parte delle quote di traffico perse nel trasferimento dei voli Alitalia da Malpensa a Fiumicino, stante

la tiepida reazione da parte di altri operatori nazionali ad inserirsi - in un momento di crisi - in un segmento liberatosi.

Naturalmente, analoga propensione positiva all'apertura del mercato, anche in via provvisoria, è stata adottata a favore dello scalo romano.

La riduzione della capacità operata dall'Alitalia già nel marzo del 2008 con il trasferimento dei voli da Malpensa a Fiumicino ed il successivo acquisto da parte della nuova Alitalia unicamente di circa la metà degli aeroplani della vecchia compagnia, ha comportato una riduzione della capacità offerta dal nuovo vettore che ha prodotto la cancellazione stabile di un certo numero di collegamenti che ha interessato quasi tutti gli scali nazionali.

Se da tale programmazione deriva la possibilità per altri operatori di posizionarsi in sostituzione dell'Alitalia su di una serie di collegamenti tra coppie di città, va sottolineato come da tale apertura restino di fatto esclusi gli scali di Linate e di Fiumicino.

Il nuovo vettore, infatti, mentre ha occupato gran parte della capacità dello scalo romano con la concentrazione dei voli ha nel contempo mantenuto pressoché inalterata la programmazione sullo scalo di Linate, venendosi, così, a determinare una situazione di difficile accesso allo scalo milanese per altri competitors nazionali e comunitari.

In tal senso, occorre avviare una riflessione sulla possibile revisione del Decreto Bersani che limita la capacità di Linate, sia ipotizzando una nuova destinazione per lo scalo, sia riprogrammando il numero di movimenti orari ammessi, oggi limitato ad una soglia inferiore alla capacità tecnica che sarebbe consentita.

L'incertezza sugli effetti della contrazione e del riposizionamento dell'operativo di Alitalia, oltre che sulla possibilità, nel breve termine, di riassorbimento di quote di mercato non più garantite dal vettore storico ad opera degli altri concorrenti, impattano sulla possibilità per i gestori aeroportuali di fornire stime accurate sulla previsione dell'andamento del traffico per il prossimo futuro. Ciò determina la necessità di procedere con stime cautelative sul possibile andamento di tale fattore nel breve termine, anche ai fini del corretto dimensionamento del traffico in ogni sua declinazione (traffico passeggeri, merci, movimenti, tons, ecc) che costituisce parametro unitario di tariffazione nei Contratti di Programma.

Un accenno a parte merita il settore del trasporto di merci per via aerea.

La scelta della nuova Alitalia ha inteso privilegiare il trasporto passeggeri, ovvero misto, non rilevando alcuna delle attività *all cargo* svolte dalla vecchia compagnia e precedentemente operate per lo più dallo scalo della Malpensa.

In tale settore, anche per venire incontro alle esigenze di un territorio storicamente attento in generale alle necessità del trasporto merci, occorrà trovare adeguati ed immediati strumenti di tutela delle esigenze nazionali che vadano al di là delle autorizzazioni provvisorie rilasciate dall'Enac.

Serve, invece, trovare modalità stabili che consentano ad un settore vitale per l'economia del Paese di strutturarsi in modo da crescere costantemente per soddisfare una reale esigenza di servizi di trasporto di merci, che non penalizzi una industria già provata dalle note vicende internazionali.

Ancora da analizzare è l'effetto della contrazione dell'offerta sulla politica tariffaria dei vettori.

Se è vero che in ambito comunitario vige un principio di totale liberalizzazione tariffaria che non consente alle autorità aeronautiche nazionali alcun tipo di intervento sulle compagnie aeree, ciò nondimeno è necessario evitare, nell'interesse dello stesso complesso sistema del trasporto aereo, una spirale di incrementi tariffari che rischierebbe di deprimere ulteriormente il settore in un momento in cui, al contrario, occorre concentrare gli sforzi per un effettivo rilancio dello stesso.

In conclusione, se dalla positiva soluzione della vicenda Alitalia nasce una nuova compagnia in grado di posizionarsi e di competere da subito correttamente sul mercato, molti restano ancora gli effetti collaterali che devono essere affrontati e gestiti al fine di mantenere un ambiente competitivo sano che possa, nel medio periodo, sviluppare la moderna ed efficiente rete di collegamenti di cui necessita l'Italia.

## 1.6 Autorizzazioni diritti di traffico

L'attività volta al rilascio delle autorizzazioni ai vettori extra comunitari ed ai vettori italiani per l'esercizio di attività di linea e charter sulle rotte extra comunitarie, ha comportato l'emanazione di circa 4.500 (nel 2007) e di circa 4.400 (nel 2008) tra provvedimenti ed atti istruttori a rilevanza esterna.

Non va tuttavia ommesso di considerare l'insieme di attività che in materia di autorizzazioni vengono svolte in stretto coordinamento con le istituzioni italiane ed estere, oltre che in stretto collegamento con le collaterali direzioni dell'Ente, che per la parte di propria competenza vengono coinvolte. In particolare si evidenzia:

- ▶ Coordinamento con il Ministero Affari Esteri e con le Ambasciate straniere per le autorizzazione dei voli governativi di quei Paesi che non hanno aderito all'accordo multilaterale sul transito o che non hanno con l'Italia un accordo aereo bilaterale in vigore.
- ▶ Coordinamento con lo Stato Maggiore Aeronautica per l'autorizzazione dei velivoli civili che richiedono lo scalo su aeroporti militari o la sosta settore militare degli aeroporti ad uso promiscuo.
- ▶ Coordinamento con il Ministero della Salute per lo scalo su aeroporti non classificati sanitari di aeromobili provenienti da Stati a rischio sanitario.
- ▶ Coordinamento con l'ufficio Safety ai fini dell'autorizzazione all'operativo di nuovi vettori sulla base del *Foreign Operator Questionnaire*.
- ▶ Coordinamento con Ufficio Safety vettori stranieri per sospensione/ripristino autorizzazioni sulla base delle carenze riscontrate a seguito di ispezioni aeroportuali ai vettori extracomunitari alla luce della specifiche normative comunitarie.
- ▶ Coordinamento con le Direzioni Aeroportuali per il rilascio delle autorizzazioni sugli aeroporti classificati in categoria Icao 4E per *Very Large Aircraft*.
- ▶ Coordinamento con la Direzione Security per la presentazione dei programmi di sicurezza dei vettori antecedentemente al rilascio delle autorizzazioni alle nuove compagnie aeree.

La Banca Dati contenente le autorizzazioni rilasciate viene aggiornata quotidianamente e costantemente viene anche aggiornata dalle preposte strutture dell'Enac, la Banca Dati dei vettori accreditati dalle rispettive Autorità Nazionali.

### Circolari e procedure operative emanate

**Elaborazione della Circolare EAL 14 A – Designazione delle Compagnie aeree per l'accesso al traffico extracomunitario che ha innovato la precedente Circolare avente lo stesso oggetto per adeguarla al Provvedimento ministeriale 12 settembre 2007.**

**Emanazione del Regolamento Enac sui servizi non di linea.**

## 1.7 Settore controllo slot e operato di Assoclearance

Ai sensi del Regolamento (CE) n. 793/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 (che ha modificato il Regolamento (CE) n. 95/93 del Consiglio del 18 gennaio 1993, recante norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità) in Italia sono individuate due categorie di aeroporti sulla base del diverso livello di congestione del traffico aereo:

- ▶ aeroporti coordinati;
- ▶ aeroporti facilitati.

Specifica il Regolamento che per “aeroporto coordinato” si intende un aeroporto in cui, per atterrare o decollare, è necessario per un vettore aereo o altro operatore di aeromobili aver ottenuto l’assegnazione di una banda oraria da parte di un coordinatore.

Per “aeroporto facilitato” si intende un aeroporto in cui esiste un rischio di congestione in alcuni periodi del giorno, della settimana o dell’anno, risolvibile eventualmente grazie alla cooperazione volontaria tra vettori aerei e in cui è stato nominato un facilitatore degli orari, con il compito di agevolare l’attività dei vettori aerei che operano o intendono operare in tale aeroporto.

Stabilisce, altresì, il Regolamento che ogni Stato membro designi una persona fisica o giuridica che nel rispetto dei principi di imparzialità, trasparenza, non discriminazione provveda all’assegnazione di bande orarie negli aeroporti “coordinati”.

A tale scopo, in Italia, già nel 1997 è stata istituita l’associazione Assoclearance che oltre all’assegnazione provvede anche al monitoraggio sul rispetto delle bande orarie assegnate.

La tabella che segue rappresenta una sintesi degli aeroporti coordinati e ad orari facilitati.

Sulla base di quanto previsto dalla vigente normativa nonché dal contratto di programma siglato con il Ministero dei Trasporti, all’Enac spetta l’attività di controllo sull’attività di Assoclearance.

Inoltre, come previsto dal D.Lgs. 172/2007, l’Enac è responsabile dell’applicazione del Regolamento (CE) n. 793/2004 (che ha modificato il Regolamento (CE) n. 95/93) e dell’irrogazione delle sanzioni amministrative.

Nel corso del biennio 2007/2008 è, dunque, proseguita l’attività di monitoraggio sull’applicazione del Regolamento (CE) n. 793/2004.

In collaborazione con Assoclearance e con alcune società di gestione aeroportuale dei principali aeroporti italiani Adr e SEA, è proseguito l’esame e la valutazione delle problematiche relative agli aeroporti coordinati (bande orarie, utilizzo piazzole di sosta).

Al fine di poter predisporre le *Linee guida per i Comitati di Coordinamento Aeroportuale* si è intensificata la partecipazione dell’Enac ai Comitati di Coordinamento Aeroportuale.

L’Enac ha inoltre collaborato fornendo informazioni alla Commissione europea relativamente alle seguenti tematiche:

- ▶ revisione della capacità dello scalo di Milano Malpensa;
- ▶ predisposizione della relazione sull’applicazione del Regolamento (CE) n. 793/2004 sull’assegnazione di bande orarie negli aeroporti comunitari;
- ▶ Case COMP/D2/37.984 Sky Team Alliance

A seguito della pubblicazione del D.Lgs. n. 172 del 4 ottobre 2007, l’Enac ha elaborato una procedura operativa (AGA-09) volta all’applicazione di sanzioni nel caso in cui si verificano violazioni delle bande orarie sugli aeroporti coordinati, predisponendo a tal fine un modello unico per la rilevazione e la segnalazione di tali violazioni. Sono stati quindi effettuati interventi sui vettori che operano in difformità agli slot assegnati da Assoclearance o in maniera difforme

Aeroporti pienamente coordinati
Bergamo
Cagliari
Catania
Milano Malpensa
Milano Linate
Napoli
Palermo
Roma Ciampino
Roma Fiumicino
Torino
Venezia
Lampedusa*
Pantelleria*
Aeroporti ad orari facilitati
Bologna
Pisa

\*relativamente alla sola stagione estiva

dall'autorizzazione rilasciata dall'Enac ed aperte le prime procedure di infrazione nei confronti dei vettori inadempienti (per circa 70 voli).

In materia di slot per i voli in onere di servizio pubblico sono state fornite indicazioni ad Assoclearance al fine della riserva degli slot ai sensi dell'art. 9, del Reg. (CE) n. 793/04, e rilasciate autorizzazioni ai vettori operanti voli in onere di servizio pubblico all'utilizzo di bande orarie per l'effettuazione di voli addizionali, rilasciando circa 15 autorizzazioni per ogni stagione di traffico.

L'Enac ha infine partecipato e contribuito fattivamente al Comitato Paritetico di Monitoraggio dell'attuazione degli oneri di servizio pubblico della regione Sardegna.

## **| .8** Rapporti con Eurocontrol

Con riferimento all'accordo tra Eurocontrol ed Enac siglato a Strasburgo il 22 giugno 2006 – accordo bilaterale riguardante il divieto di decollo degli aeromobili dei vettori non in regola con il pagamento delle tariffe di rotta – l'attività di monitoraggio ed il relativo recupero crediti si è svolta nei riguardi di:

### **2007**

- Ukrainian Mediterranean Airlines
- Air Comet

### **2008**

- Darta
- Makedonski



## 1.9 Attività concernente gli scioperi nel settore del trasporto aereo

La normativa in vigore sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali ha lo scopo di contemperare l'esercizio di sciopero con il godimento dei diritti della persona, costituzionalmente tutelati, quali il diritto alla mobilità dei cittadini.

Nel settore del trasporto aereo, la disciplina in materia è stata dettata dalla regolamentazione emanata dalla Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, che ha demandato all'Enac il compito di provvedere alla predisposizione delle liste dei servizi da garantire in occasione degli scioperi.

Negli anni l'Ente si è fatto promotore dell'applicazione della regolamentazione vigente allo scopo di ridurre i disagi per i passeggeri in occasione dell'esercizio del diritto allo sciopero da parte dei lavoratori del settore. L'Enac ha dunque predisposto le liste dei servizi da garantire in occasione degli scioperi effettuati nelle seguenti giornate negli anni 2007/2008:

Sciopero Generale Trasporto Aereo	09/11/2007
Sciopero Generale Trasporto Aereo	30/11/2007
Sciopero Generale Trasporto Aereo	19/02/2008
Sciopero Generale Trasporto Aereo	12/12/2008

Piloti AIRONE	14/12/2007
Piloti AIRONE	18/02/2008
Piloti AIRONE	18/04/2008
Piloti AIRONE	10/06/2008
Piloti AIRONE	05/07/2008
Piloti AIRONE	09/11/2008
Piloti AIRONE	25/11/2008

Piloti EUROFLY	09/11/2007
Piloti EUROFLY	14/12/2007
Piloti EUROFLY	19/01/2008
Piloti EUROFLY	19/02/2008
Piloti EUROFLY	03/03/2008
Piloti EUROFLY	18/04/2008
Piloti EUROFLY	10/06/2008
Piloti EUROFLY	18/07/2008
Piloti EUROFLY	17/10/2008

Piloti ALITALIA	03/05/2007
Piloti ALITALIA	22/05/2007
Personale ALITALIA	18/07/2007
Personale ALITALIA	17/09/2008

Personale Enav (Milano)	30/01/2007
Personale Enav (Roma)	20/02/2007
Personale Enav	13/03/2007
Personale Enav	22/05/2007
Personale Enav	06/09/2007
Personale Enav	22/10/2007
Personale Enav	30/11/2007
Personale Enav (Brindisi)	08/03/2008
Personale Enav	09/05/2008
Personale Enav (Milano)	27/07/2008

Piloti LIVINGSTON	21/06/2008
-------------------	------------

Piloti MERIDIANA	19/01/2007
Piloti MERIDIANA	20/02/2007
Piloti MERIDIANA	13/04/2007
Piloti MERIDIANA	16/06/2007
Piloti MERIDIANA	07/07/2007
Piloti MERIDIANA	20/10/2007
Piloti MERIDIANA	14/12/2007
Personale MERIDIANA	19/01/2008
Piloti MERIDIANA	19/02/2008
Piloti MERIDIANA	03/03/2008
Piloti MERIDIANA	18/04/2008
Piloti MERIDIANA	10/06/2008
Piloti MERIDIANA	17/09/2008

## 2 Il panorama nazionale

### 2.1 Gli Oneri di servizio pubblico

Lo Stato si fa garante del diritto alla mobilità anche tramite la difesa della continuità territoriale, ossia della possibilità per tutti i cittadini di spostarsi nel territorio nazionale e comunitario con pari opportunità, accedendo a un servizio che garantisca condizioni economiche e qualitative uniformi. Non sempre questo diritto è garantito e talvolta si rende necessario un intervento pubblico per creare un'offerta di servizi di trasporto a tutela dell'utenza.

La normativa in tema di oneri di servizio pubblico è stata rivista, con il Regolamento (CE) n. 1008/2008, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, nell'intento di alleggerire gli adempimenti amministrativi, evitare un eccessivo ricorso agli oneri di servizio pubblico (OSP) ed aumentare il numero delle imprese candidate alle gare pubbliche, aprendo definitivamente le rotte comunitarie a tutti i vettori europei anche nel settore dei voli onerati.

Il Regolamento prevede la possibilità per uno Stato membro, previa consultazione con gli altri Stati membri interessati e dopo aver informato la Commissione, gli aeroporti interessati e i vettori aerei operanti sulla rotta, di imporre oneri di servizio pubblico relativamente ai servizi aerei di linea effettuati tra un aeroporto comunitario e un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto nel suo territorio, se tale rotta è considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto stesso, aspetto che rappresenta una condizione necessaria per imporre oneri di servizio pubblico.

Il Regolamento impone, tuttavia, delle limitazioni alla facoltà di prescrivere oneri di servizio pubblico, quando altre forme di trasporto non riescano a garantire un servizio ininterrotto con almeno due frequenze giornaliere, definendo altresì i criteri che consentono di valutare la necessità e l'adeguatezza di un OSP (proporzionalità, rispetto al bisogno di sviluppo economico-sociale, inadeguatezza dei mezzi alternativi di trasporto, tariffe aeree e condizioni proposte agli utenti).

Nel caso in cui si verificano le condizioni sopra richiamate, possono essere imposti OSP tramite una procedura che deve avvenire in trasparenza e con ampia informativa di tutti i soggetti interessati.

In proposito il regolamento prevede per uno Stato membro che intenda imporre OSP i seguenti adempimenti:

- ▶ trasmissione alla Commissione, agli altri Stati membri interessati, agli aeroporti coinvolti e ai vettori aerei che effettuano il collegamento in questione del testo dell'imposizione dell'onere di servizio pubblico, da parte dello Stato membro interessato;
- ▶ pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, a cura della Commissione europea, di una nota informativa nella quale sono specificati i due aeroporti collegati dalla rotta in questione e la data di entrata in vigore dell'OSP, con l'indicazione dell'indirizzo completo presso il quale lo Stato membro interessato rende disponibile gratuitamente il testo e eventuale altra documentazione correlata all'OSP.

Per quanto attiene la procedura di assegnazione delle rotte, nel caso nessun vettore aereo comunitario abbia istituito o possa dimostrare di apprestarsi ad istituire servizi aerei di linea conformi all'OSP imposto sulla rotta, si procede con gara pubblica per l'assegnazione della rotta in regime di esclusiva, per un periodo massimo di quattro anni (cinque qualora l'onere di servizio pubblico sia imposto su una rotta verso un aeroporto che serve una regione

ultraperiferica) ed eventualmente con una compensazione finanziaria alla compagnia vincitrice della gara, quantificata in relazione al disavanzo presumibile della linea, così come dichiarato nell'offerta per la partecipazione alla gara europea, che non può superare il totale dei costi sostenuti per l'esercizio del servizio onerato più un margine di profitto ragionevole.

Il regolamento prevede la decadenza di un OSP nel momento in cui sulla rotta soggetta all'onere stesso non sia stato effettuato alcun servizio aereo di linea per un periodo di 12 mesi.

Tanto brevemente premesso, si riporta di seguito l'aggiornamento delle tratte onerate.

## 2.2 <sup>Sardegna</sup>

A seguito dell'imposizione di oneri su 10 rotte dalla Sardegna per alcuni punti in Italia, le rotte Cagliari-Bologna, Cagliari-Torino, Cagliari-Verona e Olbia-Bologna sono state accettate dalla Società Meridiana senza richiesta di compensazione e sono state dalla medesima attivate il 15 gennaio 2007.

Le rotte Cagliari-Firenze, Cagliari-Napoli, Cagliari-Palermo e Olbia-Verona sono state assegnate, a seguito di gara, alla Società Meridiana che le ha attivate, con compensazione, in data 15 gennaio 2007.

Le rotte Alghero-Bologna e Alghero-Torino sono state assegnate, a seguito di gara, alla Società AirOne che le ha attivate, con compensazione, dal 1 marzo 2007.

In conformità con la Decisione 1712 del 23.4.2007 con la quale la Commissione europea ha concluso l'indagine formale aperta nell'agosto 2006 sugli OSP imposti dall'Italia, la Commissione ha deciso di non mettere in discussione il principio degli OSP sui collegamenti in questione ma ha condizionato l'applicazione dell'imposizione alla soppressione e alla modifica di alcune condizioni imposte dai decreti che hanno sancito gli oneri.

Il 5 agosto 2008 è stato pubblicato il nuovo decreto di imposizione di oneri sulla Sardegna che ha fissato l'inizio della nuova continuità per il 27 ottobre 2008.

Il 6 ottobre 2008 Alitalia, Meridiana, Eurofly, Airone ed AirOne City Liner hanno presentato l'accettazione dell'imposizione di oneri di servizio pubblico in oggetto su tutte le rotte imposte.

A seguito di ciò, in data 30 ottobre tutti i vettori accettanti gli oneri sono stati invitati a firmare le Convenzioni aventi ad oggetto l'esercizio dei servizi in onere di servizio pubblico.

Gli atti convenzionali sono stati sottoscritti da AirOne, Alitalia e Meridiana, mentre i vettori Eurofly e AirOne Cityliner non hanno risposto all'invito.

Dal 27 ottobre 2008 pertanto i collegamenti onerati della Sardegna sono assicurati da Alitalia, AirOne e Meridiana sulle rotte Cagliari-Roma e Cagliari-Milano, da Meridiana sulle rotte Olbia-Roma e Olbia-Milano e da AirOne sulle rotte Alghero-Roma e Alghero-Milano.

## 2.3 <sup>Sicilia</sup>

### **Pantelleria - Trapani**

Dal 1 aprile 2007 Meridiana è divenuta ufficialmente assegnataria dell'esercizio della rotta che dovrà operare sino al 31 marzo 2009 con possibilità di estensione della convenzione per ulteriori 12 mesi. L'importo della compensazione è stato posto per un terzo a carico della Regione Siciliana.

### **Gruppo di rotte da e per Trapani verso Roma, Milano, Bari e Cagliari**

La Società AirOne, assegnataria per l'esercizio delle predette rotte con compensazione - di cui un terzo a carico della Regione Siciliana - ha iniziato ad operarle il 15 dicembre

2006 con esclusione della rotta Trapani-Cagliari. Dopo una serie di richieste per posticipare l'attivazione del collegamento, di fatto non lo ha mai attivato. A seguito di tale evento la compensazione è stata ridotta in misura corrispondente al mancato esercizio della rotta.

### **Gruppo di rotte da e per Lampedusa e Pantelleria verso Palermo, Catania e Roma**

Nelle more del perfezionamento della gara per l'assegnazione delle rotte Lampedusa-Palermo, Pantelleria-Palermo Lampedusa-Catania, Lampedusa-Roma e Pantelleria-Roma, è stata estesa fino al 28 marzo 2007, a favore della Meridiana, la esistente convenzione per l'esercizio delle rotte Lampedusa-Palermo, Pantelleria-Palermo e Lampedusa-Catania.

In data 15 gennaio 2007 hanno presentato offerte nell'ambito della gara per l'assegnazione delle citate 5 rotte le società Meridiana ed AirOne.

AirOne è risultata vincitrice della gara ed ha attivato le rotte in questione a decorrere dal 29 marzo 2007. La convenzione sottoscritta è di durata biennale con possibilità di estensione per ulteriori 12 mesi. Anche in questo caso vi è un contributo della Regione Siciliana, per l'erogazione della compensazione dovuta al vettore.

La continuità territoriale con la Sicilia, iniziata tra la fine di dicembre 2006 e marzo 2007 sarebbe dovuta rimanere in vigore sino a marzo 2009.

I vettori aggiudicatari delle gare pubbliche europee, AirOne e Meridiana, hanno viceversa manifestato, entro i termini previsti, la propria volontà di recedere dalle rispettive convenzioni di esercizio. Su tale decisione ha influito il vertiginoso aumento del costo del carburante e l'impossibilità da parte dei vettori assegnatari di recuperare gli effetti di tale aumento in un contesto quale quello del regime onerato che prevede tariffe, capacità e orari imposti e calmierati.

Al fine di minimizzare il disagio provocato all'utenza dall'interruzione dei collegamenti onerati, sulla base di una procedura trasparente di manifestazione di interesse i collegamenti da e per Trapani sono stati affidati alla Società Air Bee che li ha eserciti dall'8 luglio 2008 al 10 ottobre 2008.

La manifestazione di interesse per l'esercizio della rotta Pantelleria-Trapani è andata deserta mentre quella per l'esercizio delle rotte Pantelleria-Palermo, Lampedusa-Palermo e Lampedusa-Catania è stata affidata alla Società Meridiana.

È stata pertanto sottoscritta una convenzione per l'esercizio delle rotte sopra menzionate con la Società Meridiana dal 7 ottobre 2008 sino al 28 marzo 2009.

Nel mese di agosto 2008 si sono conclusi i lavori della Conferenza dei servizi per la definizione dei nuovi oneri di servizio per la Sicilia che prevedono l'esercizio per un anno dei collegamenti da e per Pantelleria con Trapani e Palermo; Lampedusa con Palermo e Catania; Trapani con Fiumicino e Linate.

## **2.4** Liguria e Piemonte

### **Albenga**

La società AirOne che aveva attivato il collegamento Albenga-Roma in oneri di servizio pubblico dal 1 novembre 2006, dopo due mesi dall'attivazione del servizio, ha chiesto di recedere dalla Convenzione e dopo 12 mesi di servizio ha cessato di operare la rotta.

Una nuova Conferenza dei servizi ha stabilito di procedere ad una ulteriore imposizione di oneri e relativo bando di gara.

Nell'ottobre 2008 sono stati, quindi, pubblicati i bandi di gara per l'affidamento in oneri di servizio pubblico della rotta Albenga-Roma Fiumicino.

Il termine per la presentazione delle offerte è scaduto il 1 dicembre 2008.

Nessun vettore ha consegnato offerta entro i termini previsti pertanto la gara può essere considerata deserta.

## Cuneo

La gara per l'aggiudicazione della rotta Cuneo-Roma i cui termini erano scaduti il 6 settembre 2006 non è giunta a buon fine essendosi rilevata una irregolarità nell'unica offerta presentata.

Nel corso del 2007 è stata predisposta una seconda imposizione di oneri con relativo bando di gara, pubblicati entrambi nel settembre 2007. La gara è andata deserta.

Nel febbraio 2008 si è tenuta la Conferenza dei servizi che ha stabilito di procedere ad una ulteriore imposizione di oneri e relativo bando di gara.

Il nuovo Decreto di imposizione di oneri del 4 dicembre 2008 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale italiana in data 27 dicembre 2008.

## 2.5 Calabria

### Crotone

In data 8 gennaio 2008 è scaduta la convenzione con AirOne per l'esercizio dei servizi onerati Crotone-Roma-Milano.

La Società AirOne, nel dicembre 2007 aveva comunicato che non esistevano i presupposti economici per continuare ad operare la rotta in regime onerato alle condizioni dell'imposizione di oneri per il terzo anno.

È stato pertanto necessario rinnovare la convenzione fino al 31 marzo 2008 ed effettuare nel frattempo una richiesta ai vettori per manifestare l'interesse ad operare i collegamenti onerati con Crotone fino alla fine della stagione Summer 2008.

È pervenuta una sola nota di manifestazione di interesse da parte della compagnia aerea Air Bee con la quale è stata sottoscritta una convenzione per l'esercizio della rotta dal 16 maggio 2008 sino all'8 gennaio 2009.

In realtà la rotta è stata servita da Air Bee sino al 10 ottobre 2008, data in cui la compagnia ha cessato di operare.

Nell'aprile 2008 si è svolta una Conferenza dei servizi per la definizione dei nuovi oneri sulle rotte Crotone-Fiumicino e Crotone-Linate.

Nell'ottobre 2008 sono stati pubblicati i bandi di gara.

Sono pervenute all'Ente solo due buste che non sono state prese in considerazione in quanto proceduralmente non conformi a quanto previsto dai bandi di gara.

Anche le gare di Crotone sono state pertanto considerate deserte.

## 2.6 Isola d'Elba

Si è tenuta nell'ottobre 2008 una Conferenza dei servizi per la definizione degli oneri di servizio pubblico sulla rotta Elba-Roma.

## 2.7 Bolzano

L'Enac ha predisposto gli atti preparatori ed ha partecipato alla Conferenza dei servizi per l'imposizione degli oneri di servizio sulla rotta Bolzano-Roma.

La tabella che segue riassume la situazione delle rotte onerate sopra descritte:

**ROTTE ESERCITE IN ONERE PUBBLICO SUL TERRITORIO NAZIONALE**  
(aggiornamento 23 marzo 2009)

Regioni	Campagna	Data di Attivazione	Data di Scadenza
Sardegna			
Cagliari-Bologna e v.v.*	Meridiana	15 gennaio 2007	14 gennaio 2010
Cagliari-Firenze e v.v.*			
Cagliari-Napoli e v.v.*			
Cagliari-Palermo e v.v.*			
Cagliari-Torino e v.v.*			
Cagliari-Verona e v.v.*			
Olbia-Bologna e v.v.*			
Olbia-Verona e v.v.*			
Alghero-Bologna e v.v.*	Airone	1 marzo 2007	28 febbraio 2010
Alghero-Torino e v.v.*			
Alghero-Milano Lin. e v.v.**		27 ottobre 2008	26 ottobre 2009
Alghero-Roma Fco e v.v.**			
Cagliari-Milano Lin. e v.v.**	Airone	27 ottobre 2008	26 ottobre 2009
Cagliari-Roma Fco e v.v.**	Meridiana		
Olbia-Milano Lin. e v.v.**	Meridiana	27 ottobre 2008	26 ottobre 2009
Olbia-Roma Fco e v.v.**			
Sicilia			
Lampedusa-Catania e v.v.***	Meridiana	7 ottobre 2007	24 agosto 2009
Lampedusa-Palermo e v.v.***			
Pantelleria-Catania e v.v.***			
Pantelleria-Palermo e v.v.***			
Trapani-Milano Lin. e v.v.**	*** Su tali rotte sono stati imposti nuovi OSP con D.M. n. 2 del 09.01.2009 (GURI n. 22 del 20.01.2009 e GUUE n. C 47 del 26.02.2009) che entreranno in vigore il 25 Agosto 2009.		
Trapani-Roma Fco e v.v.**			
Calabria			
Crotone-Roma Fco e v.v.**	Istruttoria in Corso		
Piemonte			
Cuneo-Roma Fco e v.v.**	OSP imposti con D.M. n. 278 del 04.12.2008 (GURI n. 301 del 27.12.2008 e GUUE DEL 5.2.2009) data di entrata in vigore degli OSP: 04 agosto 2009		
Toscana			
Elba-Firenze e v.v.**	OSP imposti con D.M. n. 14 del 20.01.2009(GURI n. 30 del 06.02.2009 e GUUE n.C 46 del 25.02.2009) data di entrata in vigore degli OSP 24 agosto 2009		
Elba-Pisa e v.v.**			
Trentino Alto Adige			
Bolzano-Roma Fco e v.v.**	Istruttoria in Corso		

\* OSP imposti con D.M. n. 36 del 29.12.2005 (GURI n. 8 dell'1.01.2006 e GUUE n. C 93 del 21.04.2006) - data di entrata in vigore degli OSP: 15 gennaio 2007

\*\* OSP imposti con D.M. n. 103 del 5.08.2008 (GURI n. 199 del 26.08.2008 e GUUE n. C 232 del 10.09.2008) - data di entrata in vigore degli OSP: 26 ottobre 2008

\*\*\* Su tali rotte sono stati imposti nuovi OSP con D.M. n. 2 del 9.01.2009 (GURI n. 22 del 28.01.2009 e GUUE n. C 47 del 26.02.2009 rettificata da GUUE n. C 50 del 3.03.2009) che entreranno in vigore il 25 agosto 2009

# 3 Il panorama internazionale

## 3.1 Accordi aerei e argomenti di diritto comunitario

Consultazioni bilaterali concluse nel 2007:

- ▶ Madagascar – a Roma il 8/11/2007
- ▶ Malaysia – a Roma il 6/6/2007 (consultazioni effettuate senza raggiungere un accordo) – delineato contenuto tecnico MOU per futuro aggiornamento
- ▶ Mauritius – a Roma il 17/01/2007
- ▶ Moldova – a Roma il 21-22/2/2007 (consultazioni effettuate senza raggiungere accordo)
- ▶ Qatar – intesa epistolare il 19/01/2007
- ▶ Seychelles – a Roma il 27/11/2007
- ▶ Singapore – intesa epistolare il 26/02/2007 – notifica chiusura intesa epistolare il 30/10/2007
- ▶ Uzbekistan – a Roma il 19-21/6/2007

Consultazioni bilaterali concluse nel 2008:

- ▶ Egitto – a Roma il 15/1/2008
- ▶ Israele – a Roma il 25/6/2008
- ▶ Russia – a Roma il 4-5/12/2008

## 3.2 Gare per l'assegnazione dei diritti di traffico

- ▶ Assegnazione rotte Italia-Moldova 21 e 22 gennaio 2008.
- ▶ Assegnazione rotte Italia-Israele 5 settembre 2008 e 17 settembre 2008.
- ▶ Assegnazione rotte Italia-Senegal 14 e 16 ottobre 2008.



## 3.3 Negoziati multilaterali e attività comunitaria

L'Enac ha partecipato con propri rappresentanti a numerose riunioni presso il Consiglio dell'Unione europea e presso la Commissione europea a Bruxelles, nonché in supporto a quest'ultima per i negoziati derivanti dal mandato orizzontale e verticale.

### Il trasporto aereo e la Commissione europea

- Gruppo Aviazione presso il Consiglio dell'Unione europea a Bruxelles per elaborazione del Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi di trasporto aereo nella Comunità (la riforma del cosiddetto terzo pacchetto);
- Comitato Consultivo per l'Accesso al Mercato ;
- Comitato Speciale - Consultazioni aeronautiche Commissione europea - Stati Membri e Stati Uniti a Bruxelles e a Washington per l'Accordo globale con gli Stati Uniti (mandato verticale);
- Comitato Speciale - Consultazioni aeronautiche Commissione europea -Stati Membri e Canada a Bruxelles per l'Accordo Globale con il Canada ;
- Comitato Speciale - Consultazioni aeronautiche Commissione europea - Stati Membri e Giordania per l'Accordo Euro-mediterraneo con la Giordania;
- Gruppo Assicurazione "Ad Hoc Insurance" presso la Commissione europea a Bruxelles sulla modernizzazione della Convenzione di Roma del 1952;
- Special Sub Committee del Legal Committee presso il Consiglio dell' Icao dal 3 al 6 luglio 2007 per la preparazione di strumenti per modernizzare la Convenzione di Montreal del 1971 sulla repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile e la Convenzione dell'Aia del 1970 sulla repressione della cattura illecita di aeromobili;

## 4 Gli aeroporti

### 4.1 Le gestioni aeroportuali

In conformità alla normativa vigente in materia di gestioni aeroportuali, l'Enac effettua l'istruttoria e predispone gli atti convenzionali disciplinanti l'affidamento in concessione della gestione totale, definendo altresì metodi e strumenti per il controllo del rispetto degli obblighi assunti, con la sottoscrizione della convenzione, da parte dei gestori stessi.

La nuova disciplina del sistema delle gestioni aeroportuali, ha consentito il trasferimento dallo Stato ai gestori di oneri relativi all'ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali ed al loro mantenimento in piena efficienza e funzionalità, con l'intento di conseguire gli effetti positivi di una gestione imprenditoriale delle infrastrutture stesse in termini di efficienza e sicurezza, oltre che di miglioramento della qualità dei servizi offerti all'utenza.

Nel biennio 2007/2008 è proseguita l'attività volta all'affidamento delle gestioni totali con le istruttorie delle istanze e dei programmi presentati dalle società indicate di seguito per il rilascio della gestione totale aeroportuale, già inviate all'esame del Consiglio di amministrazione dell'Enac:

- ▶ Aerdorica s.p.a. (aeroporto Ancona)
- ▶ Aeradria s.p.a. (aeroporto Rimini)
- ▶ Aeroporto Salerno s.p.a. (aeroporto Salerno Pontecagnano)
- ▶ SOGEAP s.p.a. (aeroporto Parma)
- ▶ SASE s.p.a. (aeroporto Perugia)

La direzione regolazione economica ha inoltre provveduto ad avviare le istruttorie sui programmi aggiornati presentati dalle sotto indicate società per il rilascio della gestione totale:

- ▶ AER.TRE s.p.a (aeroporto Treviso)
- ▶ GEAC s.p.a. (aeroporto di Cuneo)
- ▶ AVA s.p.a. (aeroporto Albenga)

Va rilevato infine che è in via di conclusione il procedimento volto all'affidamento della gestione totale aeroportuale alla Aeroporto Valerio Catullo s.p.a. (aeroporto di Verona ed aeroporto di Brescia) ed alla AERADRIA s.p.a. (aeroporto di Rimini) per le quali sono state predisposte le convenzioni per l'affidamento della gestione totale già trasmesse al *Dipartimento per la navigazione marittima ed aerea* unitamente alla documentazione necessaria ai fini dell'adozione del decreto interministeriale.



Società a gestione diretta	
Aeroporti	Gestore
Lampedusa	Enac
Pantelleria	Enac
Roma Urbe	Enac
Altri aeroporti minori	Enac

Lo schema di convenzione per l'affidamento delle gestioni aeroportuali è stato inoltre rivisitato per consentire il necessario adeguamento alle sopraggiunte disposizioni normative, alle intervenute richieste di modifica ed integrazione proposte dal Dipartimento del Ministero dei Trasporti, dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dal Ministero della Difesa.

Al fine di una costante verifica dello stato degli adempimenti conseguenti la sottoscrizione dell'atto convenzionale per l'affidamento delle gestioni totali aeroportuali, è stata predisposta una procedura operativa volta a "codificare" l'attività di monitoraggio, che ha consentito di portare avanti in modo sistematico il controllo sugli adempimenti da parte dei gestori totali.

Nel corso del 2007 si è inoltre provveduto alla elaborazione di criteri di valutazione delle istanze presentate da società richiedenti la gestione totale di aeroporti con un traffico inferiore ai 250.000 passeggeri, determinato sulla base della media accertata nell'ultimo biennio, o di sola aviazione generale, adottati dal Ministro dei trasporti con Direttiva del 12 settembre 2007, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 285 del 7 dicembre 2007, emanata di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze. La caratteristica dimensionale e le peculiarità degli aeroporti ricadenti sotto tale soglia di traffico ha reso necessaria la definizione di una metodologia specifica per l'esame dei programmi presentati dalle società che gestiscono aeroporti rientranti nella citata direttiva ministeriale, oltre che la predisposizione di uno schema di convenzione per gli affidamenti delle gestioni totali di aeroporti al di sotto di tale soglia di traffico o con traffico di sola aviazione generale.

**Nell'ambito dei compiti istituzionali sono state effettuate determinate attività volte principalmente ad assicurare che il sistema aeroportuale nazionale possa correttamente funzionare nel suo complessivo assetto.**

**A mero titolo esemplificativo si citano le seguenti attività svolte:**

- **Notifica alle società di gestione dei canoni da corrispondere ai sensi della legge 662/1996, verifica dei versamenti effettuati, addebito di eventuali interessi per ritardato pagamento**
- **Procedimenti di subentro delle società nella gestione totale degli aeroporti di Alghero, Cagliari, Catania, Palermo, Pescara, Pisa, Ronchi**
- **Verifiche economiche-finanziarie delle società SAB s.p.a. (Bologna) e GEasaR s.p.a. (Olbia) già operanti in regime di gestione totale**
- **Esame e successivo parere al Dipartimento delle procedure di privatizzazione poste in essere dalla SOGAS s.p.a., SOGEAP s.p.a. e Aeroporto di Reggio Emilia s.r.l.**
- **Elaborazione regolamentazione in materia di servizio di pronto soccorso, sanitario e veterinario in ambito aeroportuale**
- **Istruttoria e provvedimenti di proroga e/o rinnovo annuale a favore delle compagnie petrolifere che espletano il servizio di rifornimento carburante su tutti gli aeroporti tuttora in gestione parziale, precaria e diretta, con addebito dei canoni concessori definitivi concernenti le annualità 2007 e 2008**
- **Provvedimento di affidamento alla A.d.P s.p.a. dei servizi di sicurezza sull'aeroporto di Taranto**
- **Istruttoria e predisposizione del provvedimento di concessione alla AEROSERVICE s.r.l. del servizio rifornimento carburante sullo scalo di Cagliari**
- **Definizione problematica relativa ai canoni da applicare alle concessioni rilasciate agli Aeroclub**
- **Ricognizione degli alloggi demaniali presenti in ambito aeroportuale, al fine di acquisire piena contezza sulla situazione abitativa e sullo stato dei medesimi**
- **Svincolo polizze assicurative, fidejussioni e depositi cauzionali dei gestori e dei concessionari diretti**
- **Predisposizione risposte al Dipartimento in ordine alle numerose osservazioni dallo stesso formulate sulle delibere adottate dall'Ente in materia di gestioni aeroportuali**
- **Predisposizione relazioni ed appunti inviati agli Organi ed alle strutture dell'Ente in merito alle gestioni ed alle concessioni aeroportuali**
- **Collaborazione con le altre strutture dell'Ente, per la parte di propria competenza, in ordine alla stesura di convenzioni con privati od enti locali relative alla realizzazione di opere o assetti territoriali con influenza sugli aeroporti**

## Le attività di Auditing

I principali settori di attività che hanno visto impegnate le strutture dell'Enac nelle attività di Auditing possono essere così sintetizzate.

### CONTROLLO DI GESTIONE

- Elaborazione e successiva applicazione a titolo sperimentale di un modello di controllo di gestione; redazione dei relativi modelli di report.
- Elaborazione di un modello di bilancio sociale del settore safety e successivo suo adattamento alle attività dell'Enac.

### AUDITING INTERNO

- Verifiche amministrativo-contabili presso strutture periferiche dell'Ente (particolarmente impegnativa quella sui rapporti fra l'Ufficio aeroportuale di Roma Urbe e gli operatori di quello scalo).
- Chiusura di tutte le verifiche amministrativo-contabili effettuate negli anni precedenti dal Ministero dell'Economia – IGF (di particolare rilievo la chiusura della procedura aperta dalla Procura Regionale Lazio della Corte dei Conti relativa al mancato versamento di canoni in contestazione da parte di AdR).
- Verifiche sull'attività di strutture dell'Ente circa il rispetto delle disposizioni in materia di spese di missione e di attività sanzionatoria.
- Monitoraggio delle azioni volte al contenimento delle spese per consumi intermedi dell'Ente;
- Elaborazione del Codice Etico dell' Enac.

### AUDITING ESTERNO

- Verifiche su varie società di gestione aeroportuale.
- Verifica sui rapporti fra SAVE ed Alpi Eagles e sulla gestione dell'handling nell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia.
- Verifica sui rapporti fra la Direzione Aeroportuale di Bologna e la società di gestione SAB;
- Verifica sull'applicazione del Regolamento sul rilascio della certificazione di prestatore di servizi di handling aeroportuale.
- Proposte di modifica da introdurre nello schema tipo di convenzione di gestione aeroportuale per una migliore vigilanza dell'Enac sulla corretta amministrazione e sui risultati economico-gestionali delle società di gestione.
- Studio sulle prospettive del trasporto aereo italiano nel contesto della crisi economica mondiale .

# Le gestioni aeroportuali

Gestioni Totali per legge speciale			
AEROPORTO	LEGGE	CONVENZIONE	SOCIETA' DI GESTIONE
Roma Fiumicino e Ciampino	L. n. 775/73 L. n. 985/77 L. n. 359/92	n.2820 del 26/06/1974	AdR Spa
Milano Linate e Malpensa	L. n. 194/62 L. n. 449/85	del 04/09/2001	SEA Spa
Venezia Tessera	L. n. 938/86 D.M. n. 128/14 del 1987	del 19/07/2001 e Atto Agg. del 25/03/2003	SAVE Spa
Torino Caselle	L. n. 914/65 L. n. 736/86 L. n. 187/92	————	SAGAT Spa
Genova (l'Enac ha concluso l'istruttoria per l'estensione della gestione totale fino al 2027)	L. n. 156/54 L. n. 1251/67 L. n. 26/87 D.D. n. 20/14 del 1988	————	Aeroporto di Genova Spa
Bergamo	L. n. 746/75 D.M. dell'11/02/1976	n.44 del 01/03/2002	SACBO Spa

Gestioni Totali (ex D.M. 521/97)			
AEREOPORTO	CONVENZIONE	SOCIETA' DI GESTIONE	DECORRENZA
Bari	n. 40 del 25/01/2002	SEAP Spa	40 anni dal 12/02/2003
Brindisi	n. 40 del 25/01/2002	SEAP Spa	40 anni dal 12/02/2003
Foggia	n. 40 del 25/01/2002	SEAP Spa	40 anni dal 12/02/2003
Taranto	n. 40 del 25/01/2002	SEAP Spa	40 anni dal 12/02/2003
Napoli	n. 50 del 09/12/2002	GESAC Spa	40 anni dal 12/02/2003
Firenze	n. 28 del 14/12/2001	AdF Spa	40 anni dall'11/02/2003
Olbia	n. 113 del 27/10/2004	GEASAR Spa	40 anni dal 23/12/2004
Bologna	n. 98 del 12/07/2004	SAB Spa	40 anni dal 28/12/2004
Pisa	n. 40 del 20/10/2006	SAT Spa	40 anni dal 07/12/2006
Cagliari	n. 46 del 21/11/2006	SOGAER Spa	40 anni dal 13/04/2007
Catania	n. 29 del 22/05/2007	SAC Spa	40 anni dal 13/04/2007
Palermo	n. 47 del 17/11/2006	GESAP Spa	40 anni dal 02/08/2007
Ronchi dei Legionari	n. 31 del 31/05/2007	Aeroporto FVG Spa	40 anni dal 03/08/2007
Alghero	n. 30 del 28/05/2007	SOGEAAL Spa	40 anni dal 03/08/2007
Pescara	n. 33 del 14/06/2008	SAGA Spa	30 anni dal 13/09/2007
Verona Villafranca	n. 09 del 30/04/2008	Apt Valerio Catullo Verona Villafranca Spa	40 anni dal 02/05/2008

Gestioni Parziali e Precarie	
AEROPORTO	GESTORE PARZIALE
Alberga	Aeroporto Villanova d'Albenga Spa
Ancona (l'Enac ha concluso l'istruttoria per l'affidamento della gestione totale)	AERDORICA Spa
Asiago	Aeroporto di Asiago Spa
Bolzano	ABD Spa
Brescia (è in corso la predisposizione del decreto interministeriale di affidamento della gestione totale)	Aeroporto Valerio Catullo Spa
Crotone	Aeroporto S.Anna Spa
Cuneo	Olimpica Spa
Forlì	SEAF Spa
Grosseto	SEAM Spa
Lamezia Terme (è in corso la predisposizione del decreto interministeriale di affidamento della gestione totale)	SACAL Spa
Lucca	Aeroporto Lucca Tassignano Spa
Oristano	SOGEAOR Spa
Padova	Aeroporto Civile di Padova Spa
Parma (l'Enac ha concluso l'istruttoria per l'affidamento della gestione totale)	SOGEAP Spa
Perugia (l'Enac ha concluso l'istruttoria per l'affidamento della gestione totale)	SASE Spa
Reggio Calabria	SOGAS Spa
Reggio Emilia	Aeroporto Reggio Emilia Srl
Rimini (è in corso la predisposizione del decreto interministeriale di affidamento della gestione totale)	AERADRIA Spa
Salerno (l'Enac ha concluso l'istruttoria per l'affidamento della gestione totale)	Aeroporto Salerno Spa
Siena	Aeroporto di Siena Spa
Trapani	AIRGEST Spa
Treviso	AER/TRE Spa
Venezia Lido	G.Nicelli Spa
Vicenza	Aeroporti Vicentini Spa

Crisi mondiale e prospettive trasporto aereo

La Safety

La Regolazione spazio aereo

La Security

La regolazione degli aeroporti

L'Ambiente

I Rapporti con istituzioni, operatori e utenti

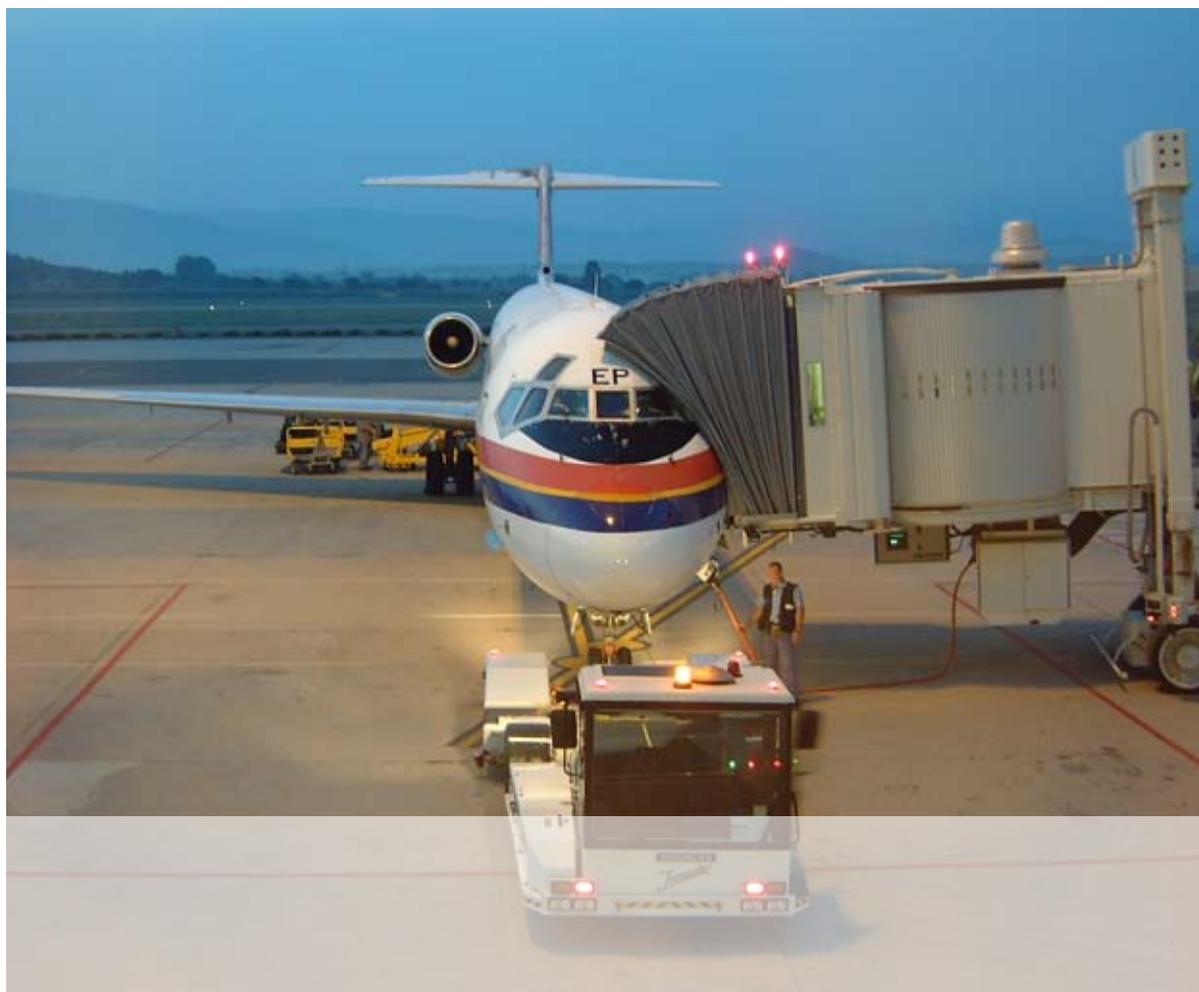
La Regolazione economica

# 5 I contratti di programma

## 5.1 Elaborazione delle Linee guida

La legge n. 248/2005 ha parzialmente modificato il sistema di tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva con la finalità di favorire la competitività del sistema aeroportuale italiano, introducendo il regime tariffario di “semi single-till” in base al quale i diritti aeroportuali (approdo, partenza, sosta aeromobili e imbarco passeggeri) devono essere definiti portando ad abbattimento dei costi il 50% del margine conseguito dai gestori aeroportuali dall’espletamento di attività di natura commerciale.

La norma ha dato mandato al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) di fissare i criteri attuativi per la determinazione dei diritti aeroportuali, cui il CIPE ha provveduto con Delibera n. 38/2007 approvativa di un documento tecnico (Direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di



esclusiva) che a sua volta ha affidato all'Enac il compito di provvedere all'elaborazione delle Linee Guida applicative entro il termine di 60 giorni.

Entro il termine assegnato, si è quindi provveduto alla elaborazione della disciplina applicativa nel rispetto della procedura di consultazione dei soggetti ed imprese interessate secondo quanto disposto in materia di trasparenza e del giusto procedimento dalla legge 241/90.

Le Linee guida dell'Enac, acquisito il parere favorevole del NARS (Nucleo di Consulenza per l'attuazione delle Linee Guida per la regolazione dei Servizi di pubblica utilità), sono state approvate con decreto del Ministro dei Trasporti e di concerto con il Ministro dell'Economia.

È sulla base della nuova Delibera del CIPE e delle Linee guida elaborate dall'Enac che può provvedersi da parte dell'Ente alla stipula con le società di gestione dei contratti di programma che si ricorda sono atti negoziali di durata pluriennale, con i quali vengono regolati i rapporti tra concedente e concessionario di pubblico servizio al fine di stabilire per un arco temporale non inferiore a quattro anni:

- ▶ il piano degli investimenti che il gestore è tenuto a realizzare in autofinanziamento ed eventualmente anche con contributi pubblici ed il relativo crono-programma;
- ▶ la giusta remunerazione spettante al gestore sul capitale investito in opere di ammodernamento ed ampliamento dell'aeroporto;
- ▶ obiettivi di efficientamento dei costi e di incremento della produttività;
- ▶ obiettivi di miglioramento degli standard qualitativi dei servizi resi all'utenza;
- ▶ la integrale copertura dei costi operativi e di capitale inclusa la giusta remunerazione;
- ▶ la stima del traffico atteso nel quadriennio;
- ▶ la dinamica tariffaria che il gestore è tenuto ad applicare in ciascuna annualità di vigenza del contratto tenuto conto, per i diritti aeroportuali, del margine (50%) conseguito dal gestore dall'espletamento delle attività di natura commerciale, e gli obiettivi di efficientamento stabiliti dal regolatore.
- ▶ sanzioni per mancato rispetto degli obblighi negoziali.

Nel 2008, sulla base della nuova disciplina e della contabilità analitica 2007, sono stati già aperti i procedimenti istruttori volti alla stipula del contratto di programma con gli aeroporti di Napoli, Pisa, Bari e Brindisi con ampio coinvolgimento dei soggetti interessati anche attraverso la pubblicazione sul sito dell'Enac degli atti di pianificazione aventi maggiore impatto sulla definizione del contratto di programma. Le istruttorie relative agli scali di Napoli, Pisa e Bari e Brindisi, sono già passate al vaglio favorevole del CdA dell'Enac e inoltrate ai Ministeri dei Trasporti e dell'Economia.

Hanno inoltre presentato istanza di apertura del procedimento volto alla stipula del contratto di programma le società affidatarie della gestione totale gli aeroporti di Bologna, Cagliari e Olbia, procedimento già avviato per i primi due scali.

## 5.2 Attività di vigilanza

### Infrastrutture centralizzate

L'Ente è tenuto ad espletare, ai sensi di quanto previsto dal d. lgs. 18/99<sup>1</sup>, l'attività di vigilanza sui livelli tariffari richiesti dai gestori per la messa a disposizione di beni ed impianti sottoposti alla disciplina del richiamato Decreto legislativo. A tali adempimenti l'Enac ha dato seguito nel corso del 2007 e 2008 per vari aeroporti nazionali tenendo conto dei dati della contabilità analitica presentati dalle società di gestione e delle verifiche condotte sulle situazioni esistenti nei singoli scali.

In particolare, vanno evidenziate le risultanze della vigilanza condotta su tutti gli scali

<sup>1</sup> Art. 10 – lettera d) i corrispettivi per l'utilizzo delle strutture centralizzate, dei beni d'uso comune e di quelli in uso esclusivo, siano pertinenti ai costi di gestione e sviluppo del singolo aeroporto in cui le attività si svolgono.

nazionali già affidati in gestione totale, sulle royalty applicate alle compagnie petrolifere ed alle imprese di catering e da tali operatori ribaltate sulle compagnie aeree. Dall'esito di tali verifiche è scaturito un abbattimento significativo di quanto richiesto in precedenza dai gestori aeroportuali, e pari per gli scali milanesi a circa il 40 % per il carburante e per gli scali romani ad oltre il 50%.

Per il catering è risultato, invece, sostanzialmente inalterato per il 2007 il livello di connessione ai costi già individuato per gli scali romani, mentre per gli scali milanesi si è reso necessario un abbattimento rispetto a quanto chiesto dal gestore.

Va richiamata l'ulteriore vigilanza espletata per gli scali milanesi sempre in materia tariffaria, in ragione anche dei paralleli procedimenti aperti dalla Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato<sup>2</sup> per abuso di posizione dominante da parte della SEA nella definizione di corrispettivi soggiacenti alla disciplina del d.lgs. 18/99.

L'attività svolta è stata finalizzata ad accertare la correlazione ai costi - operativi e di capitale - dei corrispettivi applicati dalla SEA nei confronti dell'utenza aeroportuale (vettori e handler) per l'utilizzo di beni in uso esclusivo (locali, aree, magazzini, ecc) ed in uso comune (es. piazzali *air side*) oltre che per le infrastrutture centralizzate (es. pontili, banchi accettazione, impianti per il trattamento dei bagagli, ecc.).

L'esito della vigilanza espletata ha evidenziato la necessità di apportare correttivi ai corrispettivi applicati sia su Malpensa che su Linate per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate e dei beni in uso esclusivo, con riduzioni comprese tra il 20 e il 40% per alcuni di detti beni ed una correzione di senso inverso per il trattamento dei bagagli di Malpensa, dovuta al calo registrato nel traffico passeggeri 2008 per l'impatto sugli scali milanesi del nuovo piano industriale del vettore Alitalia che vede il riposizionamento su Fiumicino della relativa attività volante.

Analoga attività di vigilanza è stata espletata dalla Direzione nelle annualità 2007 e 2008, tra gli altri, sugli scali di Cagliari, Palermo, Bologna e Torino.

### **Analisi delle contabilità analitiche presentate dai gestori**

L'art. 11 decies della L. 248/05 prevede l'obbligo per le società di gestione di presentare all'Enac la contabilità analitica (semplificata o regolatoria), certificata, che consenta l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti a ciascuno dei servizi, regolamentati e non regolamentati. La rendicontazione deve essere presentata entro il termine di 30 giorni dall'approvazione del bilancio, secondo quanto previsto dalla Delibera 38/2007.

Dal mancato adempimento dei suddetti obblighi derivano, inoltre, gli effetti di riduzione dei diritti aeroportuali nella misura del 10%, secondo quanto previsto dalla stessa disposizione sopra richiamata.

A tal fine l'Enac ha provveduto alle verifiche di competenza prospettando al Ministero dei Trasporti le conseguenti azioni in ordine agli abbattimenti da effettuare nei confronti dei gestori inadempienti.

### **Attuazione del Regolamento (CE) n. 1107/2006 sui corrispettivi per i passeggeri con mobilità ridotta**

Il 26 luglio 2008 è entrato in vigore il Regolamento (CE) n. 1107/2006 che introduce disposizioni a carico dei vettori aerei e dei gestori aeroportuali in materia di accessibilità al trasporto aereo per i passeggeri disabili, nel rispetto del diritto fondamentale di qualsiasi cittadino europeo alla mobilità.

Per quanto previsto dal Regolamento, i passeggeri con disabilità e i passeggeri con mobilità ridotta devono poter usufruire, dalla prenotazione al momento dell'imbarco, di

<sup>2</sup> AGCM - Provvedimento n.A377 del 14/12/2006

una serie di servizi dedicati senza costi addizionali a loro carico, sotto la responsabilità dei gestori aeroportuali in aeroporto e del vettore aereo a bordo.

Il Regolamento ha affidato la responsabilità di garantire un'assistenza di elevata qualità ai gestori aeroportuali. Tale assistenza è finanziata in modo da ripartire i costi tra tutti i vettori che utilizzano un determinato aeroporto in proporzione al numero complessivo di passeggeri trasportati da e verso l'aeroporto considerato.

Il Regolamento comunitario prevede che il diritto debba essere ragionevole, commisurato ai costi, trasparente e stabilito dal gestore aeroportuale in accordo e in collaborazione con gli utenti per mezzo del comitato utenti dell'aeroporto.

Il Ministero dei Trasporti con il Decreto del Ministero dei Trasporti del 24 luglio 2007 ha investito l'Enac quale organismo designato alla vigilanza in ordine alla corretta applicazione del Regolamento, anche per quanto concerne l'accertamento della correlazione che deve sussistere tra il corrispettivo preteso dai gestori ed i costi effettivamente sostenuti per l'assistenza ai PMR.

L'Enac ha pertanto avviato le verifiche di competenza, acquisendo a tal fine dai gestori i dati e le informazioni necessarie afferenti: le modalità organizzative e gestionali del servizio, i costi legati all'espletamento dell'attività di assistenza ai PMR, le stime di traffico per l'annualità 2008.

L'attività in oggetto si è conclusa con l'individuazione provvisoria dei corrispettivi unitari applicabili nel 2008 sugli scali nazionali nei confronti dei vettori aerei in ragione del numero di passeggeri previsti per tale annualità, con revisione programmata a fine anno su dati accertati di consuntivo.

## **Aggiornamento dei corrispettivi riferiti ai controlli di sicurezza in ambito aeroportuale**

Al fine di dare attuazione alle previsioni del Programma Nazionale di Sicurezza che, per i controlli aeroportuali sul passeggero, ha reso obbligatorio a decorrere dal 1 agosto 2007 la presenza di una quarta guardia giurata di presidio ai varchi, l'Enac ha provveduto a verificare la congruità dei corrispettivi vigenti rispetto ai nuovi oneri imposti ai gestori dalle nuove disposizioni del Programma Nazionale di Sicurezza.

La verifica in argomento si è resa obbligata anche al fine di assicurare sugli scali nazionali l'avvio, nei tempi previsti, di quanto stabilito dal Programma Nazionale di Sicurezza, rimuovendo a tal fine ogni resistenza di natura economica da parte dei gestori.

La verifica ha interessato la totalità degli scali, accertando, per converso, la necessità di revisione dei corrispettivi per i soli scali di Olbia, Verona, Treviso, Genova, Trieste, Forlì, Ancona e Parma.

**L'Enac ha provveduto, a raccogliere, elaborare e pubblicare sul sito istituzionale i dati relativi al traffico aeroportuale 2007. La pubblicazione ha riguardato i dati riferiti ai 47 aeroporti italiani classificati per totale movimenti, totale numero di passeggeri e transiti e totale cargo trasportato sui servizi aerei commerciali.**

**I dati riportano, altresì, l'informazione relativa al traffico commerciale complessivo internazionale e nazionale riferito ai servizi di linea e non di linea, distinto per arrivi e partenze, il traffico commerciale non di linea (charter + aerotaxi) nazionale e internazionale, il traffico di aviazione generale.**

**La raccolta dei dati di traffico riguarda anche il numero dei passeggeri internazionali commerciali da e verso l'Italia provenienti rispettivamente dalle Americhe e dall'Oceania, dai Paesi dell'Unione europea, dall'Asia e dall'Africa.**

**La pubblicazione riporta altresì le tratte nazionali ed internazionali che registrano il maggior numero di passeggeri annui e la graduatoria dei vettori aerei che hanno operato da/per l'Italia, definita quest'ultima in base al numero di passeggeri trasportati sia su collegamenti nazionali che internazionali.**

**L'elaborato riporta, infine, il dato riferito al trasportato delle compagnie tradizionali e di quelle low cost.**

## Dati di Traffico 2007

AEROPORTO		Movimenti		Passeggeri		Cargo T	
		Numero	%	Numero	%	Tonn	%
1	Albenga	1.154	-2,7	17.980	37,3	-	-
2	Alghero	12.971	27,3	1.302.871	22,0	771	9,8
3	Ancona	14.059	-1,6	478.287	1,0	6.040	20,6
4	Aosta	809	67,5	9.741	24,6	-	0,0
5	Bari	27.930	14,4	2.343.499	20,1	4.040	17,7
6	Bergamo	58.613	9,1	5.720.481	9,5	133.941	-4,0
7	Biella	4	-66,7	28	-72,0	-	0,0
8	Bologna	61.618	5,9	4.253.198	8,3	18.691	-10,8
9	Bolzano	3.421	3,4	74.325	8,4	-	0,0
10	Brescia	7.268	195,3	184.530	-18,2	46.981	100,8
11	Brindisi	9.643	3,9	921.478	12,9	256	-47,0
12	Cagliari	31.535	16,3	2.649.285	7,5	5.004	5,0
13	Catania	59.301	13,6	6.046.263	12,6	8.800	2,5
14	Crotone	1.660	-11,8	105.991	1,8	-	0,0
15	Cuneo	903	37,9	55.486	111,6	9	28,6
16	Elba	835	10,4	12.397	-3,2	-	0,0
17	Firenze	34.695	48,6	1.910.523	25,7	66	-66,3
18	Foggia	2.055	9,3	7.726	15,1	-	0,0
19	Forlì	6.142	14,1	712.394	14,8	37	-93,9
20	Genova	18.768	2,8	1.105.802	3,3	1.453	-5,8
21	Grosseto	654	n.d.	1.724	n.d.	-	n.d.
22	Lamezia Terme	13.862	-1,5	1.446.581	7,8	2.081	-7,5
23	Lampedusa	3.381	-21,6	188.708	-4,0	14	-73,1
24	Milano Lin.	100.467	0,4	9.924.558	2,4	23.494	-14,5
25	Milano Malp.	263.584	6,5	23.717.177	9,7	486.670	16,1
26	Napoli	62.774	19,4	5.720.260	13,1	4.881	-3,4
27	Olbia	19.853	-2,1	1.741.120	-1,4	1.505	72,4
28	Palermo	49.106	7,0	4.486.364	5,6	4.382	-13,8
29	Pantelleria	4.869	6,2	165.826	8,8	83	3,8
30	Parma	4.809	12,5	142.451	16,7	-	-100,0
31	Perugia	3.189	15,3	93.009	118,5	407	0,0
32	Pescara	7.540	4,8	363.885	9,3	3.291	15,5
33	Pisa	38.437	13,0	3.709.033	23,5	13.020	15,3
34	Reggio Calabria	8.615	-5,5	549.130	-5,0	335	72,7
35	Rimini	6.025	12,9	484.266	51,5	1.596	-27,1
36	Roma Ciampino	58.375	2,1	5.388.749	9,2	22.996	-3,3
37	Roma Fiumicino	328.282	5,9	32.479.653	9,3	154.444	-6,0
38	Siena	568	-2,2	1.083	-35,8	-	0,0
39	Taranto	190	n.s.	3.197	n.s.	286	n.s.
40	Torino	51.448	7,8	3.484.710	8,4	3.040	-9,3
41	Tortoli	556	n.d.	25.673	n.d.	-	n.d.
42	Trapani	8.122	45,8	505.889	61,2	27	-64,9
43	Treviso	12.789	2,7	1.538.789	15,8	17.592	-10,1
44	Trieste	11.899	1,7	735.405	10,5	378	-18,7
45	Venezia	80.896	4,5	7.032.499	11,7	12.997	-8,1
46	Verona	38.882	8,5	3.465.369	17,0	840	-79,8
47	Vicenza	431	53,4	758	44,1	-	0,0
Totale		1.532.987	8,0	135.308.151	10,1	980.448	7,0

## Dati di Traffico 2008

AEROPORTO		Movimenti		Passeggeri		Cargo T	
		Numero	%	Numero	%	Tonn	%
1	Albenga	514	-55,5	1.841	-89,8	-	-
2	Alghero	13.844	6,7	1.383.296	6,2	1.307	69,5
3	Ancona	12.518	-11,0	406.292	-15,1	6.430	6,5
4	Aosta	291	-64,0	3.057	-68,6	-	-
5	Bari*	29.156	4,4	2.461.958	5,1	3.888	-3,8
6	Bergamo	61.980	5,7	6.462.591	13,0	122.213	-8,8
7	Biella	-	-100,0	-	-100,0	-	-
8	Bologna	56.993	-7,5	4.124.298	-3,0	26.467	41,6
9	Bolzano	3.125	-8,7	64.554	-13,1	-	-
10	Brescia	9.763	34,3	253.598	37,4	36.770	-21,7
11	Brindisi*	10.981	13,9	964.438	4,7	131	-48,8
12	Cagliari	33.824	7,3	2.924.805	10,4	4.901	-2,1
13	Catania	56.704	-4,4	6.020.606	-0,4	8.777	-0,3
14	Crotone	1.327	-20,1	89.330	-15,7	-	-
15	Cuneo	1.694	87,6	79.379	43,1	-	-100,0
16	Elba	563	-32,6	10.360	-16,4	-	-
17	Firenze	35.305	1,8	1.926.837	0,9	85	28,8
18	Foggia*	2.583	25,7	28.145	264,3	-	-
19	Forlì	6.274	2,1	772.078	8,4	4	-89,2
20	Genova	18.322	-2,4	1.170.163	5,8	1.449	-0,3
21	Grosseto	908	38,8	5.627	226,4	-	-
22	Lamezia Terme	14.076	1,5	1.495.421	3,4	1.978	-4,9
23	Lampedusa	2.922	-13,6	184.344	-2,3	48	242,9
24	Milano Lin.	96.823	-3,6	9.264.561	-6,7	20.007	-14,8
25	Milano Malp.	212.841	-19,3	19.014.186	-19,8	415.952	-14,5
26	Napoli	60.448	-3,7	5.594.043	-2,2	3.619	-25,9
27	Olbia	18.323	-7,7	1.739.619	-0,1	802	-46,7
28	Palermo	47.120	-4,0	4.424.867	-1,4	4.320	-1,4
29	Pantelleria	4.047	-16,9	153.268	-7,6	79	-4,8
30	Parma	5.706	18,7	285.409	100,4	-	-
31	Perugia	3.446	8,1	110.879	19,2	-	-100,0
32	Pescara*	6.511	-13,6	395.989	8,8	3.339	1,5
33	Pisa	37.887	-1,4	3.940.490	6,2	9.824	-24,5
34	Reggio Calabria*	7.128	-17,3	491.302	-10,5	180	-46,3
35	Rimini	5.381	-10,7	417.879	-13,7	1.881	17,9
36	Roma Ciampino	51.275	-12,2	4.778.059	-11,3	19.640	-14,6
37	Roma Fiumicino	340.971	3,9	34.815.230	7,2	153.016	-0,9
38	Siena	462	-18,7	798	-26,3	-	-
39	Taranto	143	-24,7	2.900	-9,3	378	32,2
40	Torino	48.797	-5,2	3.402.047	-2,4	2.898	-4,7
41	Tortoli	366	-34,2	17.229	-32,9	-	-
42	Trapani*	6.712	-17,4	528.968	4,6	27	0,0
43	Treviso	13.651	6,7	1.697.720	10,3	8.647	-50,8
44	Trieste	14.731	23,8	776.757	5,6	188	-50,3
45	Venezia	73.744	-8,8	6.848.244	-2,6	22.660	74,3
46	Verona	36.362	-6,5	3.366.766	-2,8	1.890	125,0
47	Vicenza	62	-85,6	99	-86,9	-	-
Totale		1.466.604	-4,3	132.900.327	-1,8	883.795	-9,9

\* Dati in corso di elaborazione

Crisi mondiale e prospettive trasporto aereo

La Safety

La Regolazione spazio aereo

La Security

La regolazione degli aeroporti

L'Ambiente

I Rapporti con istituzioni, operatori e utenti

La Regolazione economica

# 6 Handling

Il Ministero dei Trasporti ha approvato l'istruttoria provvedendo alla emissione del Decreto a firma del Ministro dei Trasporti per l'incremento dei corrispettivi per la sicurezza degli scali sopra nominati, tuttavia non ancora efficaci poiché il Ministro dell'Economia ha ritenuto di dover partecipare anch'esso al processo di approvazione con decreto interministeriale.

## **Aggiornamento dei diritti 324/76 al tasso d'inflazione**

La legge 28 febbraio 2008 n. 31, all'art. 21 bis ha previsto l'aggiornamento dei diritti aeroportuali ex lege 324/76 al tasso di inflazione programmato a livello governativo.

Pertanto l'Enac ha proceduto all'adeguamento dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione indicato per il 2008 dal DPEF 2008 – 2011, pari all'1,7%, provvedendo allo stesso tempo ad aggiornare sempre al 2008 l'abbattimento di tali diritti disposto dalla legge 248/05 e commisurato al corrispondente abbattimento del 75% del canone concessorio per l'anno 2008.

## **La direttiva comunitaria sui diritti aeroportuali**

L'Enac ha seguito i lavori del Gruppo Aviazione presso il Consiglio europeo di Bruxelles finalizzati all'adozione della Direttiva comunitaria in materia di diritti aeroportuali.

Obiettivo della Direttiva è quello di definire un quadro di regole comuni che disciplini gli aspetti fondamentali della regolazione tariffaria e indichi principi comuni per la definizione e riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti della Comunità.

L'applicazione della nuova Direttiva riguarderà tutti gli aeroporti situati nella Comunità aperti al traffico commerciale aventi un volume di traffico annuale superiore alla soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri; in ogni caso, si applicherà all'aeroporto con il maggior traffico passeggeri in ciascuno Stato membro, ove non vi siano scali che raggiungano tale soglia di traffico.

La Direttiva afferma principi di trasparenza e non discriminazione tra gli utenti degli aeroporti e prevede l'istituzione di una procedura obbligatoria di consultazione periodica tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, all'ammontare dei diritti stessi ed alla qualità del servizio fornito.

La Direttiva prevede, inoltre, che gli Stati membri istituiscano un'Autorità di vigilanza nazionale indipendente incaricata di assicurare la corretta applicazione delle misure adottate e di intervenire in caso di controversia tra il gestore aeroportuale e gli utenti degli aeroporti al fine di pervenire ad una rapida risoluzione.

## **6.1 Attuazione del sistema regolamentare in materia di handling**

A seguito della liberalizzazione del mercato dell'handling prevista dalla Direttiva 96/67/CE recepita nell'ordinamento nazionale dal D.lgl. 18/99, al fine di ottimizzare gli aspetti di sicurezza, regolarità e qualità del servizio, è stato predisposto il Regolamento per il rilascio del certificato di prestatore di servizi di assistenza a terra adottato dall'Enac con delibera n. 65 del 19 dicembre 2006 pubblicata sul sito Internet dell'Ente nel mese di gennaio 2007.

L'Enac ha predisposto la relativa circolare applicativa, APT 02. Con questi provvedimenti sono stati introdotti standard di attuazione della normativa comunitaria (Direttiva 96/67/CE) e nazionale (D.lgl. 18/99) in materia di handling, per la certificazione di idoneità dei prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra.

La nuova disciplina è stata adottata a seguito di consultazione con gli operatori del settore.

La materia del contratto di lavoro degli operatori handling è stata oggetto di confronto in particolare con le parti sociali, fino all'instaurazione di un tavolo tecnico sotto la supervisione del Ministero dei Trasporti, e la predisposizione, anche a seguito di sentenza del Tar Lombardia e di pronunciamento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, di una disciplina che, nelle more di un riordino contrattuale a livello nazionale, regolasse il settore, ammettendo gli accordi aziendali locali stipulati con le Organizzazioni Sindacali. Il provvedimento, adottato con Delibera n. 50/2008 a seguito di mappatura sugli scali aeroportuali relativa all'applicazione del tipo di contratto di lavoro, è esteso anche ai casi di subappalto. Con l'introduzione di un siffatto sistema regolamentare l'Enac ha adottato il principio di certificazione d'impresa, tipico del settore aeronautico, anche per l'area dell'handling.

Al fine di una migliore organizzazione dell'attività, ed allo scopo di riportare in capo ad un unico centro di responsabilità lo svolgimento dell'istruttoria ed il rilascio del provvedimento, l'Enac ha decentrato l'attività di emissione dei Certificati di idoneità dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra, comprensivi della specifica, in capo alle Direzioni Aeroportuali con decorrenza maggio 2008.

Nell'ambito del progetto di addestramento e di sensibilizzazione del settore la Direzione ha avuto il compito di coordinare l'attività e di partecipare in prima linea all'attività di docenza,

Crisi mondiale  
e prospettive  
trasporto aereo

La Safety

La Regolazione  
spazio aereo

La Security

La regolazione  
degli aeroporti

L'Ambiente

I Rapporti  
con istituzioni,  
operatori e utenti

La Regolazione  
economica



sia nei confronti degli operatori che del personale Enac. Sono state organizzate tre sessioni di docenza specialistica dedicata a circa 50 ispettori, della durata di tre giornate ciascuna, con verifica di competenza finale.

Alla data del 30 novembre 2008 risultano essere stati rilasciati n. 127 certificati d'idoneità.

Per quanto attiene la partecipazione a gruppi di lavoro nazionali e sovranazionali, la Direzione ha avuto modo di partecipare allo *Steering Group* dedicato alla realizzazione del progetto handling ed alle numerose periodiche riunioni della task force, istituita quale centro di raccolta e dibattito delle problematiche rilevate nello svolgimento dell'attività di certificazione, al fine di contribuire alla determinazione e diffusione di soluzioni omogenee per tutto il territorio

È stato inoltre predisposto un documento depositato e illustrato all'Icao nel corso della *Conferenza mondiale sulla tariffazione dei servizi aeroportuali e di navigazione aerea* (CEANS) con l'intento di proporre, a seguito di uno studio comune, l'adozione, per un reciproco riconoscimento, di standard condivisi a livello internazionale di certificazione degli handler. In tale contesto è stato constatato che l'Italia, con l'introduzione della certificazione d'impresa nei confronti dei prestatori di servizi a terra, si trova all'avanguardia in tale ambito.

Il progetto di cui sopra è stato presentato ed ha riscosso notevole consenso anche all'AcI Europe e all'Ecac.

## Aeroporti interessati dalle limitazioni ex artt.4 e 5 D. Lgs. n. 18/99

**Catania:** per il servizio di cui alla cat. 5 dell'allegato "A" al D. Lgs. 18/99 (scadenza agosto 2007).

È stata disposta una proroga di sei mesi delle limitazioni in essere, fino e non oltre la data del 14 febbraio 2008, al fine di consentire alla SAC di completare la rimozione dei pontili e dei nastri smistamento bagagli presenti sul piazzale, che costituivano un ostacolo alla circolazione nell'*air-side*.

Dal 14 febbraio 2008 l'aeroporto è stato liberalizzato.

**Pisa:** per i servizi di cui alle catt. 3 e 5 dell'allegato "A" al D.lgs.18/99 (scadenza 31 marzo 2008, data di ultimazione dei lavori).

La procedura di selezione, ex art. art. 11 – comma 1 – D. Lgs. 18/99, espletata dal gestore aeroportuale è andata deserta non essendo pervenuta alcuna domanda di partecipazione da parte di società terze.

Fino alla scadenza richiesta, pertanto, onde assicurare la presenza di più operatori senza dimenticare le esigenze di limitazione, è stato comunicato alla società di gestione di Pisa che, in caso di richiesta da parte di un solo operatore, l'accesso avrebbe potuto essere accordato solo nel caso in cui non vi fosse stata alcuna partecipazione diretta o indiretta da parte del gestore nella società richiedente e fossero rispettate le condizioni ed i requisiti previsti nel bando della gara andata deserta.

Dal 1 aprile 2008 l'aeroporto è stato liberalizzato.

**Ciampino:** per i servizi di cui alle catt. 3, 4, 5 (escluso 5.7) e 7.1.

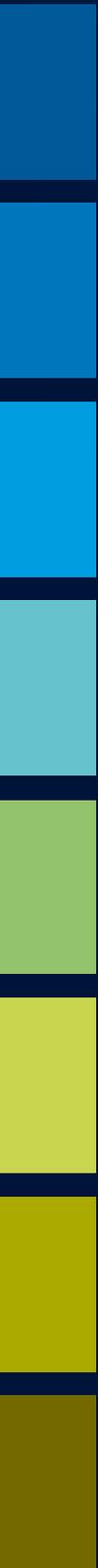
La limitazione non opera per servizi di assistenza a terra resi a favore di voli taxi, voli per uso proprio, di servizi di lavoro aereo e di voli di aviazione generale ivi compresi quelli delle scuole di pilotaggio. La gara è stata aggiudicata all'A.T.I. EAS S.p.A./GH Napoli S.p.A. e ad A.d.R. handling (ora Flightcare Italia S.p.A.).

Dal 18 ottobre 2008 l'aeroporto è stato liberalizzato.









ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

[www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)