omette nel contempo di adottare quegli atti di indirizzo e direttiva, da recepire in appositi provvedimenti ministeriali, che pure sarebbero utili per una migliore gestione del settore del trasporto aereo, caratterizzato, come noto, da una costante evoluzione".

3.3 La medesima relazione inoltre ricorda che solo "a seguito dell'invito avanzato dalla competente Commissione parlamentare, detta problematica ha trovato soluzione con l'adozione da parte del Ministro dei trasporti di un atto di indirizzo che ha delimitato con maggior precisione i poteri di intervento del Dipartimento".

L'atto di indirizzo ricordato dalla Commissione reca la data del 28 giugno 2000 e giunge allorquando nell'arco temporale di otto mesi era intervenuto, tra Dipartimento ed ENAC uno scambio di corrispondenza di circa duecento lettere, senza che i problemi trattati avessero trovato adeguata soluzione.

3.4 E' bene precisare che la Corte non ha inteso contestare i contenuti e la qualità degli "interventi" del Dipartimento soprattutto sull'impegnativo tema delle gestioni aeroportuali bensì le modalità di svolgimento della funzione di vigilanza poco rispettose dell'autonomia dell'Ente ed idonee, nella puntuale articolazione delle osservazioni, a limitare la responsabilità dei vertici decisionali dell'Ente stesso.

Il riferimento fatto dalla Corte al clima conflittuale che contrassegnava il rapporto di vigilanza intendeva evidenziare l'approccio sostanzialmente poco collaborativo del Dipartimento nella delicata fase di costituzione dell'Ente.

Così, ad esempio, i rilievi formulati in merito ai ritardi nella definizione delle convenzioni aeroportuali i quali erano da attribuire alla mancata consegna dei beni del demanio portuale e non ai comportamenti dell'Ente che aveva,

invece, tentato di imprimere un'accelerazione alle procedure di affidamento delle gestioni precarie stipulando convenzioni triennali.

4. Personale

4.1 Il decreto legislativo n.250 non ha concesso alcuna facoltà all'Ente di intervenire sui processi di trasferimento del personale in relazione alle esigenze legate al ridisegno dell'impianto organizzativo avendo previsto che tutto il personale proveniente dai soppressi Enti (Rai ed Enga) e quello della Direzione generale dell'aviazione civile, ad eccezione del contingente assegnato al Dipartimento dell'aviazione civile, transitasse nei ruoli dell'ENAC.
A ciò si deve aggiungere, come già si è avuto modo di osservare, che le modalità di inquadramento, concepite più in funzione delle aspettative del personale dipendente che di meglio garantire il servizio e la sicurezza del trasporto aereo, hanno determinato un intollerabile ritardo nella definizione della consistenza organica e degli assetti organizzativi.
Sulle ragioni di tale ritardo si rinvia alla ricostruzione della vicenda effettuata nel precedente referto conservando la stessa piena attualità.

4.2 Nella seconda meta del 2000, dopo aver individuato, con due decreti ministeriali in data 21.7.2000, "le risorse umane che permangono in capo al Dipartimento dell'Aviazione civile" (art.2 decreto legislativo n.250/97) si è provveduto ad inquadrare nei ruoli dell'Ente il restante personale dell'ex Direzione Generale dell'Aviazione Civile sulla base delle tabelle di equiparazione approvate con decreto interministeriale n, 127/T del 20.9.2000.
Con decorrenza 1.12.2001, sono state, altresì, trasferite nei ruoli dell'Ente 25 unità di personale di vari Ministeri, che da tempo si trovavano in posizione di comando.

4.3 La consistenza attuale del personale ammonta a 1043 unità, cui dovranno aggiungersi 50 unità, in posizione di comando, provenienti dall'ex Ente Poste Italiano a fronte di una dotazione organica complessiva di 1317 unità così ripartita:

un vice direttore generale

n.3 dirigenti di coordinamento compartimentale

n.8 dirigenti di area

n.63 dirigenti

n.186 dipendenti di 1ª qualifica professionale laureato

n. 85 dipendenti di 2ª qualifica professionale diplomato

n.921 dipendenti amministrativi ed operativi

n.50 ispettori di volo

Divenuto esecutivo in data 5.6.2001.il Regolamento di organizzazione e del personale, sono stati formalmente conferiti gli incarichi dirigenziali, già attribuiti, in via provvisoria, con decorrenza 2.1.2001, in attesa del perfezionamento dello strumento regolamentare.

Sono stati, altresì, stipulati quattro contratti individuali per il conferimento ad esterni di incarichi dirigenziali.

4.4 Con delibera consiliare dell'8 ottobre 2001 è stato approvato il piano di assunzioni per il triennio 2001-2003, previo nulla osta del Dipartimento per la Funzione Pubblica e conseguentemente avviate le procedure per la copertura dei posti vacanti sia per dirigenti che per altre figure professionali mediante bandi pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale dell'11 e 21 dicembre 2001

In materia di assunzioni di personale a tempo indeterminato, dovrà tenersi conto di quanto prevede la finanziaria per l'anno 2002 la quale dispone che alla copertura dei posti disponibili si possa provvedere mediante ricorso alle

procedure di mobilità previste da disposizioni legislative e contrattuali nel quadro degli attuali processi di riordino e di accorpamento delle strutture nonché di trasferimento di funzioni.

4.5 A partire dal 1 maggio 2001, tutte le competenze fisse ed accessorie spettanti al personale sono stati assunte a carico del bilancio dell'ENAC che ne cura l'erogazione.

4.6 In data 19.12.2001 è stato sottoscritto il contratto collettivo nazionale di lavoro (CCNL) del personale non dirigente dell'E.N.A.C. relativo al quadriennio normativo 1998-2001 ed al biennio economico 1998-1999 ed in.data 18.2.2002 quello relativo al biennio economico 2000-2001.
Anche i contratti del personale dirigente relativi al quadriennio normativo1998-2001 ed ai bienni economici 1998-1999 e 2000-2001 sono in via di definizione.
Sugli effetti economici di tali contratti si rinvia al capitolo relativo al consuntivo finanziario.
L'entrata in vigore dei contratti collettivi ha dato il via alla contrattazione integrativa in ordine alla quale è da registrare l'intendimento dell'Ente, da verificare a consuntivo, di incentivare al massimo la produttività e la professionalità dei dipendenti evitando automatismi di progressione verticale o criteri di distribuzione "a pioggia" dei compensi.

4.7 Quello relativo al personale è l'aspetto della organizzazione che assume un'importanza decisiva per il buon funzionamento degli apparati pubblici.
E' indubbio che nell'ambito dell'organizzazione pubblica le possibilità di scelta sono fortemente influenzate dagli spazi di tutela accordati al personale dipendente.

Nel caso dell'ENAC, il percorso di unificazione delle diverse realtà lavorative e gli automatismi di inquadramento hanno posto l'Ente di fronte a problematiche legate alla carenza di professionalità richieste dai nuovi compiti assegnati alla struttura pubblica di riferimento come quelle specialistiche in materia di certificazione e controllo finanziario delle Società concessionarie e l'assoluta insufficienza di personale tecnico rispetto all'accresciuto fabbisogno del settore.

A ciò vanno aggiunte le situazioni di squilibrio nell'organico delle varie strutture soprattutto di quelle periferiche rispetto al carico di effettivo impegno lavorativo.

Altre difficoltà in ordine alla proficua utilizzazione di gran parte del personale proveniente dalla ex Direzione Generale dell'Aviazione Civile, sono dovute alla eterogeneità della formazione professionale dello stesso trattandosi di dipendenti a loro volta provenienti dalle più varie amministrazioni pubbliche (Ferrovie dello Stato, Azienda di Stato per i Servizi Telefonici, ex Cassa per il Mezzogiorno, Autorità Portuale, Ministeri vari, Ente Poste Italiane, ecc.) con esperienze di lavoro, mentalità e professionalità diverse e variegate.

4.8 Completa il quadro delle difficoltà un sistema di relazioni sindacali molto articolato, il quale, operando spesso in modo autoreferente, tende a dilatare i tempi ed il contenuto delle decisioni rendendole incompatibili con le necessità di funzionamento dell'Ente.

Così, ad esempio, può farsi riferimento al recente conflitto apertosi sui contenuti economici del contratto collettivo nazionale integrativo che, nella sostanza vede contrapposta la linea sindacale, attenta a garantire, per effetto delle logiche di rappresentanza legate al proselitismo associativo, l'allargamento dell'area dei beneficiari e la linea della Direzione generale

orientata fermamente ad incentivare, in linea con gli indirizzi fissati dal Consiglio di amministrazione percorsi di acquisizioni di nuove e specifiche professionalità di cui l'Ente ha assoluta necessità.

A sostegno delle proprie rivendicazioni i Sindacati hanno proclamato una giornata di sciopero nel maggio 2002, solo parzialmente riuscito (per due aeroporti) avendo l'Amministrazione garantito, nella doverosa tutela dei diritti dei viaggiatori, l'attività di volo laddove la presenza dei Direttori degli aeroporti ne garantiva l'agibilità.

PARTE SECONDA – ATTIVITA' ISTITUZIONALE

5.Attribuzioni istituzionali

5.1.Il tema delle competenze che la legislazione intesta all'Enac è strettamente legato al sistema di regole e procedure definito dalla struttura riconosciuta a livello della comunità internazionale - ICAO - incaricata di garantire lo sviluppo degli standard di sicurezza minimi.

In base all'art.37 della convenzione ICAO di Chicago, ratificata dal Governo italiano, lo Stato si è impegnato a realizzare "il più alto grado possibile di uniformità nei regolamenti, nei modelli, nelle procedure e nell'organizzazione relative agli aeromobili, al personale, alle rotte aeree ed ai servizi ausiliari, in tutti i casi in cui tale uniformità faciliti e migliori la navigazione aerea".

Il successivo art.38 della citata convenzione impone agli Stati aderenti di "conformarsi completamente agli standard adattando i propri regolamenti e notificando all'ICAO le differenze tra i propri metodi e quelli contemplati nello standard".

Questi ultimi, contenuti negli "Annessi" che l'ICAO pubblica, definiscono i requisiti e le azioni la cui applicazione è ritenuta necessaria per la sicurezza e la regolarità del trasporto aereo.
Accanto agli "standard", l'ICAO formula "raccomandazioni" vale a dire misure la cui adozione pur non obbligatoria è ritenuta opportuna per migliorare il quadro di garanzie e d'efficienza del trasporto aereo.
In ambito europeo operano, poi, le Joint Aviation Authorities - JAA - che, sotto l'egida dell'ECAC (la conferenza europea delle aviazioni civili che raggruppa 38 Stati, attualmente presieduta dal Presidente dell'Enac), hanno il compito di emanare normative e procedure comuni di sicurezza (Joint aviation requirement –JAR-), immediatamente applicabili nei Paesi membri.

5.2 Attualmente gli "annessi" pubblicati sono 18 e forniscono un insieme organico e strutturato di regole e di indirizzi che riguardano tutti gli aspetti della sicurezza e del trasporto aereo che vanno dalla progettazione, costruzione, ed esercizio degli aeromobili, alla navigazione, alla qualificazione del personale navigante e di quello di supporto, al controllo del traffico aereo, alla costruzione. gestione e manutenzione degli aeroporti.

5.3 La normativa ICAO si occupa anche del "sistema di sorveglianza della sicurezza" definendo le condizioni base d'operatività degli Organismi nazionali costituenti detto sistema, riassumibili nelle seguenti:
- adeguata organizzazione che consenta alla stessa di assolvere le responsabilità definite nella convenzione di Chicago:
- sviluppo ed adozione di una normativa conforme agli standard Annessi alla convenzione;
- capacità di attuare un regime di verifiche adeguate sul rispetto della normativa sulla sicurezza.

All'Enac, come soggetto a competenza generale, sono state attribuite tutte le incombenze tecnico-operative derivanti dagli obblighi imposti dalla convenzione di Chicago, ad eccezione di quelle che in modo puntuale la legislazione in vigore assegna ad altri Enti come ENAV per l'assistenza al volo, all'Agenzia per la sicurezza del volo, all'Aeronautica militare ed in misura minore al Ministero della salute e dell'ambiente.

5.4 Le problematiche relative al coordinamento dei referenti istituzionali del settore hanno formato oggetto di approfondimento in sede di indagine parlamentare dove è emerso "lo scollamento totale tra Enac, Enav ed Agenzia per la sicurezza" e la necessità di "ripristinare un sistema che faccia dialogare i tre istituti"

Ad avviso della Corte l'auspicio formulato dalla Commissione di indagine non può rimanere tale ma deve tradursi nella ridefinizione puntuale ed organico del quadro delle competenze e delle responsabilità del comparto dell'aviazione civile.

L'esperienza insegna che, laddove operano più soggetti autonomi e pari ordinati, a struttura entificata, intestatari di specifiche attribuzioni nell'ambito dello stesso comparto per la cura di interessi che mal si prestano ad essere esattamente delimitati, la difesa "della identità istituzionale" tende a prevalere alimentando conflitti che rendono oggettivamente difficile il dialogo e la collaborazione.

La materia della sicurezza aeroportuale non può tollerare gli indugi legati alla dialettica istituzionale tra Enti ma richiede la razionalizzazione del comparto secondo uno schema che assegna ad un solo soggetto il potere generale di regolamentazione tecnica del settore.

5.5 Le attribuzioni istituzionali sono fondamentalmente riconducibili – sotto il comune denominatore della sicurezza – ai seguenti segmenti di attività: uno relativo alla regolamentazione tecnica del settore che deve essere adeguata alle prescrizioni definite a livello internazionale; uno concernente l'attività di certificazione delle imprese aeronautiche, di omologazione degli aeromobili, di abilitazione del personale navigante e di supporto ed infine uno che riguarda le strutture aeroportuali.

Alla indicate attribuzioni che presidiano l'area dell'intero comparto aeronautico mediante l'accertamento degli specifici requisiti di idoneità richiesti per l'ammissione allo stesso, se ne accompagnano altre dirette a verificare ed a controllare il mantenimento nel tempo delle idoneità e la correttezza dei comportamenti di tutti gli addetti ai lavori.

Lo svolgimento delle indicate attività, necessarie per garantire la regolarità e la sicurezza del trasporto aereo, richiede risorse umane e strumentali tecnicamente e quantitativamente adeguate.

A tale proposito l'Ente ha più volte evidenziato le difficoltà che incontra nel far fronte a talune delicate incombenze a causa delle carenze di organico nei ruoli specialistici e della insufficiente disponibilità di risorse strumentali.

6 Adeguamento normativo.

6.1 Le regole degli "annessi" e le "raccomandazioni" dell'ICAO per essere recepite nell'ordinamento nazionale richiedono lo sviluppo di requisiti specifici che ne consentano la trasposizione o comunque le rendano compatibili con il sistema dell'aviazione civile nazionale.

L'art.2, lett.a), del decreto legislativo n.250/97, ha attribuito l'anzidetto compito all'ENAC il quale ha garantito una consistente presenza (oltre 50 persone tra dirigenti, ingegneri e piloti) negli organismi tecnici internazionali (ICAO, ECAC e JAA).

Sul piano dei principi la tecnica "di recepimento" può utilizzare strumenti di natura normativa – regolamenti – o di natura amministrativa quali circolari o disposizioni operative.

Il nostro ordinamento ha scelto con la citata legge n.213 del 1983 lo strumento normativo ed il successivo DPR n.461 del 14 luglio 1985, ha adottato i principi generali stabiliti dagli "annessi" ICAO, rendendo possibile l'adozione delle misure applicative nazionali con decreti del Ministro dei trasporti.

6.2 La istituzione dell'ENAC ha posto il problema se allo stesso fosse stata trasferita la competenza normativa nelle materia disciplinate dagli annessi ICAO.

Infatti, sulle delibere consiliari n.15 e 16 dell'aprile 2001, la prima di recepimento, di tutti gli annessi ICAO e la seconda che disponeva l'applicazione degli standard dell'annesso n.14 nella realizzazione delle infrastrutture aeroportuali, il Gabinetto del Ministro vigilante. con nota del 5 giugno 2001, esprimeva l'avviso che dette delibere "potrebbero risultare affette da vizio di incompetenza che, pur prescindendo dagli aspetti meramente formali, potrebbe incidere negativamente sull'ordinato svolgimento dell'azione amministrativa".

Peraltro, il Ministero vigilante non aveva formulato osservazioni sulla delibera del 17 dicembre 1999 di approvazione del regolamento di recepimento degli standard dell'annesso n.5 (unità di misura da utilizzare in volo ed a terra), adottata sul presupposto che trattandosi di materia di contenuto tecnico la

stessa rientrava nella autonomia di regolamentazione riconosciuta all'Ente dall'art.2, punto 1 a) del decreto legislativo n.250 del 1997.
Le perplessità manifestate dal Ministero vigilante sul potere regolamentare dell'ENAC, in assenza di una norma che espressamente l'attribuisca,
creano una situazione di incertezza deve essere risolta potendo la stessa rallentare il processo di adeguamento degli "standard" nazionali a quelli internazionali in materia di sicurezza del volo.

6.3 Il quadro di trasposizione della normativa tecnica ICAO nell'ordinamento nazionale si è presentato all'atto della costituzione dell'ENAC frammentario e disorganico nonché gravato da incertezze in quanto larga parte dello stesso recepito con atti natura amministrativa.
Peraltro, le carenze e le insufficienze della componente strumentale ed organizzativa, aggravate dai ritardi della fase di costituzione e di avvio dell'Ente, hanno negativamente influenzato i tempi di recepimento di quelle normative che richiedevano strutture adeguate sia per l'adozione che per il controllo delle nuove procedure.
Questa situazione ha richiesto un impegno particolare per il recepimento delle normative di seguito indicate:
- JAR OPS 1 per il trasporto commerciale con velivoli rese operative dal 1° gennaio 2002.
- JAR-STD per la qualificazione e l'utilizzo dei simulatori di volo;
- relative alle procedure per la sorveglianza degli operatori aerei, quelle sui metodi ispettivi degli operatori del trasporto aereo e sugli strumenti operativi (check-list, modulistica, ecc.) e per lo svolgimento delle attività ispettive nelle operazioni di volo.
- di adeguamento dei requisiti di qualificazione dei responsabili delle imprese di trasporto aereo;

- JAR FCL, a decorrere dal marzo 2002; in ordine alle quali si sono posti due problemi: uno di carattere organizzativo che ha interessato il livello centrale (Area regolamentazione e sicurezza) e periferico con iniziative di formazione, riqualificazione e certificazione di un notevole il numero dei soggetti (aziende di trasporto aereo, scuole di volo, piloti); l'altro di tipo istituzionale avendo il Ministero della salute ritenuto illegittima l'adozione dei requisiti medici di idoneità contenuti nella anzidetta JAR.FCL e contestato il ruolo che la stessa norma assegna all'autorità dell'aviazione civile relativamente al controllo degli organismi e degli esaminatori per l'accertamento dell'idoneità medica al volo.
A tale proposito si segnala la necessità di addivenire in tempi rapidi ad una definizione sul piano normativo delle competenze in quanto si corre il rischio che il personale navigante nazionale resti escluso dal riconoscimento europeo delle licenze e delle abilitazioni.

6.4 Va dato atto sul piano generale che sin dal loro insediamento gli Organi dell'ENAC si sono adoperati per accelerare il percorso di adeguamento dell'ordinamento interno normativo agli "standard" internazionali di sicurezza e di rispondere alla richiesta degli operatori aeronautici di dotare il settore di un quadro organico ed univoco di regole di comportamento.
Sotto il primo profilo assume rilievo la delibera dell'aprile 2000 che ha fissato alla fine del 2002 la data entro la quale completare gli adempimenti attuativi di recepimento di tutti gli annessi ICAO.
Inoltre, con la delibera n.16/2001 è stato stabilito che trovano applicazione nella materia delle infrastrutture aeroportuali gli standard previsti dall'Annesso 14 ICAO con una decorrenza differenziata: 12 mesi per gli aeroporti con traffico passeggeri superiore a 600.000 unità/anno e 24 mesi per gli aeroporti con traffico passeggeri inferiori a 600.000 unità/anno; questo per tenere conto dei tempi necessari per il perfezionamento di un organico impianto ordinamentale.

In ordine, poi, alla esigenza di razionalizzazione e di semplificazione della normativa nazionale sulla sicurezza, è stato avviato nel 1999 il progetto di riordino delle norme regolamentari denominato "Progetto normativo" che, sulla base di una ampia ricognizione delle esigenze da soddisfare, aveva individuate oltre 50 azioni da attivare tra Regolamenti e Circolari a copertura dei settori del trasporto commerciale, dell'aviazione generale, del personale, dell'economia del trasporto, degli aeroporti e delle avio superfici.
L'attuazione di tale progetto è ora curata, essendo divenuta operativa la struttura organizzativa, dal Dipartimento Sicurezza e dal Dipartimento Economia in ragione delle rispettive competenze.

7 Attività tecnica di sorveglianza.

7.1 L'azione di sorveglianza che le strutture centrale e territoriali esercitano sull'organizzazione e sul funzionamento delle imprese aeronautiche, sugli aeromobili e sui singoli operatori costituisce il principale strumento di garanzia della sicurezza.
L'area dell'attività di competenza abbraccia 113 esercenti abilitati al trasporto pubblico passeggeri di cui 24 svolgono attività di linea o charter, 120 ditte di manutenzione, oltre 600 aeromobili da trasporto, 2200 aeromobili di lavoro aereo, scuola o turismo, 5900 piloti di linea, 3500 assistenti di volo, 2800 tecnici della manutenzione certificati per la rimessa in servizio degli aeromobili, 43 imprese di costruzioni aeronautiche, 7 Laboratori, 18 Centri di verifica e ripiegamento paracadute.
A ciò si aggiunga tutta l'area delle infrastrutture aeroportuali.

7.2 Il personale preposto a svolgere l'attività di certificazione ed ispettiva ammonta ad 84 unità di cui 60 ingegneri e tecnici diplomati e 24 ispettori di volo.

Emerge dalla sola lettura dei dati suindicati una evidente sproporzione tra l'area da controllare e le risorse disponibili obbiettivamente insufficienti a garantire che l'azione di sorveglianza assicuri il puntuale rispetto delle prescrizioni regolamentari.

L'importanza che assume per la sicurezza questa attività tecnico-specialistica ed il rilievo centrale che la stessa riveste nell'ambito delle attribuzioni di competenza, richiede che ne sia pienamente garantita la copertura amministrativa anche mediante misure straordinarie al fine di evitare il rischio concreto che il numero e la qualità delle prestazioni di servizio siano commisurati alle risorse disponibili piuttosto che alle esigenze operative.

Nel descritto quadro di difficoltà, appare meritorio l'impegno con il quale la Struttura competente opera per incrementare al massimo il numero delle azioni di controllo anche mediante l'adozione di tecniche di "auditing" sul sistema organizzativo delle aziende interessate.

Analoghi problemi pone la sorveglianza in ambito aeroportuale diretta ad accertare la rispondenza delle infrastrutture di volo, delle dotazioni e delle attrezzature aeroportuali agli "standard" normativi

Ad avviso dello stesso Ente, lo stato della rete aeroportuale nazionale richiederebbe una azione di sorveglianza più sistematica.

8 Monitoraggio ICAO

8.1 L'ICAO ha varato da qualche anno il programma USOAP - Universale Oversight Audit Program – che deve verificare le condizioni organizzative ed amministrative di funzionamento del sistema, la qualità ed affidabilità delle varie strutture operative e delle procedure dei vari Paesi membri.

Un team ispettivo ICAO ha effettuato una visita dal 19 al 30 giugno 2000, allo scopo "di accertare la capacità di supervisione della sicurezza dell'Enac in Italia e di verificare che essa sia conforme agli standard ICAO, alle Pratiche raccomandate così come stabilito negli Annessi 1, 6, 8 della convenzione di Chicago".

Il resoconto della missione, parzialmente positivo, evidenziava la necessità di migliorare il coordinamento delle componenti tecniche ed operative, di proseguire nell'integrazione delle strutture, di incrementare le risorse ispettive e le attività di verifica sugli operatori del trasporto aereo.

Le raccomandazioni formulate riguardano aspetti nodali della sicurezza a fronte dei quali più vistose sono le carenze dell'Ente sia per i notevoli ritardi accumulati nel processo costitutivo, sia per la insufficiente consistenza quali quantitativa della componente tecnico-ispettiva.

Quest'ultima, concentrata sulle imprese del trasporto aereo e in verifiche sull'addestramento del personale navigante, fa capo a 24 ispettori, attualmente in servizio, rispetto ad una dotazione organica di 50.

9. Prevenzione degli atti illeciti.

9.1 Gli "standard" di sicurezza per prevenzione dei dirottamenti, introduzione di armi a bordo e, comunque di atti illeciti, si sono dimostrati inadeguati a fronteggiare la nuova strategia terroristica seguita negli attentati di New York dell'11 settembre 2001.
Sul piano funzionale, la materia fa capo al Comitato Interministeriale della Sicurezza (C.I.S.), presieduto dal Direttore Generale dell'ENAC e composto da esperti designati da Ministeri, Enti, Organizzazioni ed Associazioni interessati che ha il compito elaborare ed approvare il "Programma nazionale di sicurezza", la cui applicazione è curata dai Comitati Aeroportuali di Sicurezza.(C.S.A.), costituiti presso tutte le Circoscrizioni Aeroportuali.

9.2 La legge 28.2.1992, n.217, ha autorizzato l'affidamento a privati dei servizi di controllo di sicurezza dei passeggeri e loro bagagli a mano e da stiva e delle merci in ambito aeroportuale per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego di appartenenti alle forze di polizia.
Il decreto ministeriale n.85 del 29.1.1999 (Trasporti di concerto con Interno), di attuazione della legge sopra richiamata, ha reso possibile: l'affidamento del servizio di controllo di sicurezza alle Società di gestione Aeroportuale che vi possono provvedere in proprio, tramite imprese controllate o facendo ricorso ad imprese di sicurezza.
Allo stato, tale servizio è effettuato dalle società di gestione aeroportuale, direttamente o tramite imprese controllate.