

### **2.3 I contratti collettivi dei dipendenti**

Nel corso del 2007 sono stati sottoscritti presso l'ARAN gli accordi relativi al personale tecnico-amministrativo e quello per il personale dirigente e professionale riferiti al periodo 2002-2005.

In particolare il 19 febbraio 2007 è stato sottoscritto il CCNL per il personale non dirigente - tecnici amministrativi, operativi e professionali seconda qualifica - e successivamente il 12 aprile 2007 è stata sottoscritta l'ipotesi di CCNL relativa all'area dirigenziale.

Con il provvedimento di assestamento di bilancio del 26 settembre 2007 si è provveduto a posizionare nei rispettivi capitoli le somme accantonate a titolo di rinnovo contrattuale nell'avanzo di amministrazione, in base all'articolo 18 del d.p.r. 97/03, ciò al fine di consentire l'erogazione ai dipendenti dei benefici contrattuali.

Per quanto attiene alla determinazione dei fondi per la retribuzione delle politiche di sviluppo del personale e della produttività per l'anno 2007 non si è proceduto nel corso dell'esercizio ad effettuare la determinazione ai valori del nuovo contratto e al conseguente provvedimento di assestamento, in quanto la trattativa con le OO.SS. per i CCNL rispettivamente del personale dirigente, professionale di I e II qualifica e del personale tecnico - amministrativo, non si è ancora conclusa al dicembre 2007. Pertanto al termine dell'esercizio, nell'ambito delle scritture finali si è ritenuto, comunque, di adeguare i fondi iscritti a bilancio tenendo conto dei nuovi valori dovuti per l'applicazione dei CCNL utilizzando l' accantonamento per gli oneri contrattuali di cui all'articolo 18 del d.p.r. 97/03 presente a tale scopo nel bilancio per l'anno 2007. L'operazione contabile ha comportato un disallineamento tecnico tra lo stanziamento iniziale del capitolo di bilancio e l'ammontare delle risorse impegnate, dovuto al mancato adeguamento del primo nel corso dell'esercizio. Questa operazione che non modifica i dati economico - finanziari dell'esercizio ha consentito di poter procedere sin dai primi mesi dell'esercizio 2008 ad erogare quanto dovuto non appena venga completato l'iter approvativo dei rispettivi CCNL.

Le nuove retribuzioni tabellari (valori in € annui per 12 mensilità esclusa la 13<sup>^</sup> mensilità) risultano dai prospetti che seguono:

**Nuova retribuzione tabellare all'1/1/2002**

Funzionario	C1 12.402,2	C2 14.328,4	C3 16.268,8	C4 18.136,4	C5 20.162,5
Collaboratore	B1 10.043,4	B2 11.114,4	B3 12.202,8	B4 13.322,1	
Operatore	A1 8.078,9	A2 8.959,2	A3 9.759,0	A4 10.558,9	

**Retribuzione tabellare dall'1/2/2005**

Funzionario	C1 20.705,5	C2 22.924,3	C3 25.144,4	C4 27.184,8	C5 29.395,7
Collaboratore	B1 17.980,0	B2 19.216,0	B3 20.404,1	B4 21.626,6	
Operatore	A1 15.703,8	A2 16.795,0	A3 17.669,3	A4 18.543,6	

In data 12 aprile 2007 è stato stipulato il CCNL per il biennio economico 2004-2005 relativo all'area dirigenziale.

Il nuovo stipendio tabellare annuo lordo a regime è stato rideterminato in € 59.093,30 comprensivo della 13^mensilità.

La retribuzione di posizione parte fissa è stata rideterminata a decorrere dall'1/1/2004 in € 13.175,96 annui lordi, comprensivi di 13^mensilità, per il valore minimo ed in €45.195,96 per quello massimo.

Per i professionisti<sup>2</sup> della prima qualifica professionale la nuova retribuzione tabellare è rappresentata dalla seguente tabella:

Professionisti della prima qualifica professionale		
Nuova retribuzione tabellare (valori in € annui per 12 mensilità esclusa la tredicesima mensilità)		
livelli economici di professionalità	dall'1/1/2004	dall'1/2/2005
P II 4	47.567,5	48.939,1
P II 3	34.850,1	35.854,5
P II 2	29.761,9	30.619,9
P II 1	27.219,7	28.004,5

<sup>2</sup> Per "professionisti" si intende, in sostanza, il personale con mansioni tecniche.

Dall'assestamento di bilancio di previsione per il 2007 approvato con delibera n. 45/2007 del 26/9/2007 risulta che per il pagamento degli emolumenti arretrati relativi agli anni 2002-2006 sono stati stanziati complessivamente € 14.515.939,9.

#### **2.4 La spesa per il personale**

Per il personale in servizio nel 2007 sono stati spesi, escluso il TFR ed il trattamento di quiescenza, € 93.641.339 pari al 63% di tutte le uscite correnti con un aumento di € 22.003.774 rispetto all'esercizio precedente.

Da una analisi più approfondita si rileva che le principali spese sostenute per il personale afferiscono per:

- € 33.264.601 alle voci fisse dello stipendio di tutto il personale, dirigenti, professionisti, ispettori di volo, amministrativi e operativi e personale a tempo determinato;
- € 2.004.510 al rimborso spese per missioni per l'attività svolta dal personale dell'Ente fuori dalle rispettive abituali sedi di lavoro;
- € 22.140.847 agli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Ente secondo le misure previste dalla normativa in materia;
- € 700.000 alle convenzioni mensa per l'acquisto di tickets restaurant per i dipendenti della Direzione Generale dell'Ente;
- € 12.965.228 e € 3.170.097 agli oneri accessori rispettivamente per il personale non dirigente e dirigente.
- € 11.663.859 per arretrati contrattuali riferiti alla quota fissa della retribuzione del personale relativamente al periodo 1/1/2002 – 31/12/2006.

## 2.5 L'organico

La situazione del personale in servizio al 31 dicembre 2007, che ammonta a 1082 unità di cui 83 a tempo determinato e 10 in posizione di comando, viene rappresentata in modo analitico dalla tabella che segue:

Risorse ed organico	Personale in servizio al 31 dicembre 2007		Organico
Dirigenti	<b>54</b>		74
Professionali – laureati	<b>137</b>		186
	IV livello	104	
	III livello	2	
	II livello	12	
	I livello	19	
Professionali – diplomati	<b>62</b>		70
	IV livello	54	
	III livello	0	
	II livello	5	
	I livello	3	

Amministrativi e operativi	<b>736</b>	865
di cui:		
Area Funzionari	<b>439</b>	
	C 5	25
	C 4	12
	C 3	175
	C 2	119
	C 1	108
Area Collaborazione	<b>281</b>	
	B 4	3
	B 3	69
	B 2	103
	B 1	106
Area Operativa /Ausiliaria	<b>16</b>	
	A 3	1
	A 2	14
	A 1	1
Ispettori di Volo		48
<b>TOTALE</b>	<b>989</b>	<b>1.243</b>

Dirigenti a t.d.	4
Ispettori di volo con contratto a t.d.	31
Prof.li laureati con contratto a t.d.	18
Amm.vi laureati con contratto a t.d.	18
Amm.vi diplomati con contratto a t.d.	10
Amm.vi diplomati a CFL (*)	2
Comandati da altre amm.ni	10
<b>TOTALE</b>	<b>93</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>1.082</b>

(\*) contratto formazione lavoro

## **2.6 Il processo di informatizzazione**

Nel corso del 2007 è stato completato il Piano di Ammodernamento Hardware dell'Ente incrementando a 1120, compresi i portatili, il numero delle postazioni disponibili.

E' stata, inoltre, portata a termine l'attivazione della rete a banda larga su tutto il territorio nazionale con correlativo incremento di efficienza determinato dalla maggiore velocità di trasmissione dati per via telematica passata da 128 Kbit/sec a 2 Mbit/sec.

Sono stati realizzati tre programmi: il primo sulla contabilità per la gestione del bilancio; il secondo sulla gestione dei cespiti; il terzo di gestione della procedura delle missioni. Quest'ultimo programma ha portato ad una diminuzione considerevole dei tempi per il rimborso delle spese di missione del personale, che sono passati da oltre sei mesi impiegati in precedenza, a circa 30 giorni dall'inoltro dei dati.

E' stato reso disponibile il Database API (Aeromobili, Personale, Imprese) per la gestione in maniera integrata delle informazioni riguardanti gli aeromobili (stato di certificazione, caratteristiche, ispezioni ecc.), le imprese (approvazioni, abilitazioni, flotta, audit ecc) e il personale (licenze, abilitazioni ecc.).

Sono stati inoltre rilasciati dalla Direzione Sistemi Informativi i programmi per la gestione delle licenze di pilotaggio, per l'effettuazione dei relativi esami, il programma per il monitoraggio dei finanziamenti e quello per la gestione delle visite ispettive.

L'ENAC si è dotato di un protocollo informatico che, dopo una sperimentazione iniziale, è diventato lo strumento di lavoro istituzionale. L'utilizzo di tale protocollo consente all'Ente di svolgere le proprie attività in maniera più celere, in quanto i documenti di lavoro sono più facilmente accessibili. Inoltre, sono in fase di sviluppo alcune procedure informatizzate che consentono di gestire le informazioni direttamente dal sistema di protocollo informatico attraverso il meccanismo dell'interoperabilità.

Per quanto riguarda il settore amministrativo/finanziario l'ENAC dispone di sistemi informatizzati per la gestione sia delle risorse umane sia della contabilità integrata.

L'ENAC dispone altresì di un sito web i cui contenuti sono attualmente di prevalente carattere informativo. Su questo fronte è in corso di

realizzazione un progetto di ammodernamento del sito, che consentirà sia una maggiore accessibilità ai contenuti informativi, sia la presenza di più servizi che consentiranno agli utenti di utilizzare alcune procedure on-line.

L'ENAC lavora attivamente per il miglioramento continuo della sicurezza informatica sia dal punto di vista organizzativo, sia attraverso l'uso delle tecnologie disponibili. E' stato istituito il Comitato per la Sicurezza ICT nell'ambito del quale vengono decise le azioni da intraprendere in materia di sicurezza informatica. Ogni anno viene prodotto il DPS (Documento Programmatico sulla Sicurezza) e sono in corso nuovi progetti per il miglioramento della gestione in tale campo.

## **2.7 Profili organizzativi e controlli interni**

Dalla relazione dell'Ufficio controllo interno (UCI) risulta che gli obiettivi per l'anno 2007 sono stati principalmente tre:

1. dare attuazione al piano delle azioni correlato all'Audit Icao;
2. dare attuazione al Programma 2007 del Piano triennale;
3. elaborare lo *State safety programme*.

La percentuale di raggiungimento degli obiettivi individuati risulta di anno in anno più elevata e ciò costituisce un risultato positivo da rafforzare.

Invero l'Enac ha avviato importanti processi di riordino e di innovazione, giungendo anche alla adozione di un proprio *Manuale della qualità e dell'organizzazione*. Inoltre, lo stesso è impegnato nello sforzo di riassettere tempi e scadenze, considerando l'anno 2007 solo transitorio, e dando vita ad un percorso laborioso, che si prevede potrà condurre, anche, a definire alcuni dei progetti in corso, quali la adozione della contabilità analitica, il perfezionamento del sistema informatico, il bilancio sociale e il controllo di gestione.

### 3. L'ATTIVITÀ ISTITUZIONALE

#### 3.1 L'ATTIVITÀ

Nell'esercizio dei propri compiti di unica autorità di regolazione tecnica, di certificazione e vigilanza nell'ambito dell'aviazione civile l'Ente, secondo quanto risulta dai suoi atti, ha svolto una vasta e complessa attività riguardante ogni aspetto, anche a livello internazionale, di tale delicato e fondamentale settore.

In tale ambito si segnala quanto segue:

##### - LE LIBERALIZZAZIONI

La **liberalizzazione dell'attività di handling** (tutte quelle operazioni necessarie ed accessorie per l'assistenza alla partenza, all'arrivo, alla sosta dell'aereo e al carico, in riferimento sia ai passeggeri che ai bagagli, merce e posta), sancita dalla Direttiva comunitaria 96/97 del 15 ottobre 1996 e dal D.Lgv. 18/99, ha determinato l'aggiornamento della normativa Enac mediante il regolamento "Certificato di prestatore di servizi aeroportuali di assistenza a terra" e la circolare APT 02, entrambi in vigore nel 2007. Il regolamento stabilisce le regole tecniche inerenti alle modalità di attestazione della sussistenza dei requisiti previsti dall'art. 13 del D.Lgv. 18/99.

##### - LA QUALITÀ DEI SERVIZI

Nel mese di settembre 2006 l'Enac ha avviato il **"Progetto sul miglioramento continuo della qualità dei servizi aeroportuali"**, che ha inizialmente interessato gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Palermo, sotto osservazione per una serie di disservizi registrati nella precedente stagione estiva. Da gennaio 2007 il progetto si è esteso anche agli aeroporti di Milano Linate, Venezia, Roma Ciampino, Napoli, Catania con previsione di estenderlo a tutti i principali scali nazionali.

L'obiettivo è quello di responsabilizzare maggiormente i soggetti del sistema aeroportuale e soprattutto il gestore, favorendo il miglioramento della qualità dei servizi ed il rispetto dei diritti del passeggero.

Il progetto prevede la costituzione presso alcuni scali di un **"Comitato per la Funzionalità e la Qualità aeroportuale"**, con lo scopo di monitorare i servizi in base ad alcuni indicatori di qualità.

Il compito del Comitato è analizzare sistematicamente i disservizi, per favorire l'individuazione di opportune azioni migliorative. Esso si pone inoltre

come un riferimento permanente, che permetta ai soggetti del sistema aeroportuale di confrontarsi sui propri rispettivi ruoli e responsabilità, sotto l'egida dell'Enac.

#### **- PREVENZIONE PER LA SICUREZZA DEL VOLO**

In applicazione della Direttiva 2003/42/CE del Parlamento e del Consiglio Europeo che, per migliorare la sicurezza aerea, stabilisce i criteri per la segnalazione, raccolta, registrazione, tutela e diffusione delle informazioni relative agli eventi aeronautici, l'ENAC ha progettato e realizzato il **sistema eE-MOR (Electronic Enac Mandatory Occurrence Reporting)** finalizzato alla raccolta degli eventi dell'aria.

Tale sistema introduce un modulo di segnalazione obbligatoria degli eventi affidato all'Enac ed uno di segnalazione volontaria di quelli che rappresentino un rischio per la sicurezza della navigazione aerea, affidato all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV).

L'Enac ha presentato il sistema sopra citato alla fine del 2007 nell'ambito dell'ESSI (European Safety Strategy Iniziative), iniziativa lanciata dall'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA), sottoscritta da Enac insieme ad altre autorità nazionali, finalizzata alla crescita della sicurezza del traffico aereo in Europa. Nel novembre 2008 l'Enac ha presentato il sistema eE-MOR all'EASA, alla IATA e alla Commissione Europea, ricevendo richieste sul progetto al fine di poterne estendere lo standard simile ad altri Paesi. A dicembre 2008 il sistema veniva presentato ai membri dell'ECAC.

#### **- REGOLAZIONE DELLO SPAZIO AEREO**

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

L'Enac, alla guida di un team di ufficiali messi a disposizione dall'Aeronautica Militare, ha completato l'istruttoria ed il 19 giugno 2007 ha rilasciato la certificazione all'Enav. Le verifiche documentali si sono concretizzate nell'esame di circa 50.000 pagine mentre le verifiche ispettive sono state 37 su 27 siti, ovvero più del 50% delle unità operative.

Il distacco in comando su base continuativa del personale dell'A.M. ha poi permesso l'avvio dall'1/7/2008 del programma di sorveglianza sull'Enav.

**- ATTIVITA' DI REGOLAMENTAZIONE**

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

Nel corso del 2007 sono stati emanati i seguenti regolamenti:

> Regolamento "Regole dell'aria", edizione 2 del 24/5/2007, con cui 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.1 del 24/5/2007, con il quale sono state recepite le previsioni dell'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'A.M. o dell'Enav Spa", ed. 1 del 26/9/2007. 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, ed.3 del 24/4/2007, che ha modificato l'entrata in vigore del regolamento.

Sono state emesse altresì le seguenti circolari:

> Circolare ATM 02 del 26/10/2007, diretta a disciplinare i procedimenti di certificazione dei fornitori dei servizi di navigazione aerea;

> Circolare ATM 03 del 12/12/2007, diretta a regolamentare l'istituzione, la modifica o la cancellazione di zone soggette a restrizioni.

**- L'AMBIENTE**

Le attività espletate nel 2007 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.

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.

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

Ma già in data 26/7/2007 era stata emanata la circolare APT 26 sul *Contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale*, con 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.

#### **- BIRD STRIKE**

Il rischio di collisione tra volatili ed aerei è divenuto un problema estremamente serio a causa dei gravi pericoli e degli alti costi che esso comporta sia per i vettori che per gli Stati Maggiori dell'Aeronautica di tutto il mondo.

In questa ottica 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**. Tale circolare intende chiarire meglio gli obblighi dei diversi attori, 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.

#### **- RELAZIONI INTERNAZIONALI**

**L'attività dell'Enac in ambito internazionale** per il 2007 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 e comitati 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<sup>3</sup> in qualità di Focal Point per la Safety, ed in secondo luogo 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 (di cui è già stato fatto cenno) 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/ TAIEXWorkshops, SEC/FAL), le riunioni calendarizzate in ambito UE, Easa ed Eurocontrol, gli incontri bilaterali Ecac/UE con gli Stati Uniti. In ambito Icao si segnala la partecipazione alla 360<sup>th</sup> Assemblea Generale dell'Icao, nonché, le riunioni ordinarie AVSEC in tema di security e quelle GIACC e CAEP sull'ambiente.

#### **- IL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO**

**MONITORAGGIO DEI VETTORI** - Nel 2007 è stato introdotto un sistema di azioni finalizzato ad effettuare un **monitoraggio costante e strutturato sui vettori aerei nazionali** che utilizzano aerei con capacità superiore ai 19 posti.

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 una banca dati che consenta di effettuare controlli incrociati tra i soggetti principali dell'industria del trasporto aereo nazionale e disegnare in tempo reale i

<sup>3</sup> ECAC: European Civil Aviation Conference.

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 2007.

La terza azione è stata diretta 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.

**GLI SLOT** - In Italia sin dal 1997 è stata istituita l'associazione Assoclearance che oltre all'assegnazione provvede anche al **monitoraggio del rispetto delle bande orarie assegnate ai vettori per le operazioni di imbarco e sbarco**. Sulla base della normativa vigente e del contratto di programma siglato col Ministero dei Trasporti, all'Enac spetta il controllo sull'attività di Assoclearance. L'Enac inoltre è responsabile dell'applicazione del Regolamento (CE) n.793/2004 e dell'irrogazione delle sanzioni amm.ve.

Nel corso del 2007 è dunque proseguita l'attività di monitoraggio circa l'applicazione del regolamento citato e l'esame e la valutazione delle problematiche relative agli aeroporti coordinati<sup>4</sup>. L'Enac ha inoltre elaborato una procedura operativa (AGA-09) volta all'applicazione di sanzioni nel caso di violazione delle bande orarie. Sono stati inoltre effettuati interventi sui vettori che operano in difformità agli slot assegnati da Assoclearance o in maniera difforme all'autorizzazione rilasciata da Enac ed aperte le prime procedure di infrazione nei confronti degli inadempienti per circa 70 voli.

#### **- DIRITTI AEROPORTUALI**

La legge n. 248/2005 ha dato mandato al CIPE di fissare i criteri attuativi per la determinazione dei diritti aeroportuali, cui il CIPE stesso ha provveduto con del. n. 38/2007 approvativa di un documento tecnico che a sua volta ha affidato all'Enac il compito di provvedere all'**elaborazione delle Linee Guida** applicative entro 60 giorni.

Entro il termine assegnato, l'Enac ha quindi provveduto alla elaborazione della disciplina applicativa nel rispetto della procedura di consultazione dei soggetti ed imprese interessate secondo quanto disposto in

---

<sup>4</sup> Aeroporti coordinati sono quelli nei quali gli slot sono assegnati ai vettori da un coordinatore.

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.

**- GESTIONE AEROPORTI**

Nel corso del 2007 l'attività di certificazione ha riguardato i seguenti aeroporti:

**Certificazione degli aeroporti commerciali Italiani**

<b>N.</b>	<b>Aeroporto</b>	<b>Società di gestione</b>	<b>Certificato</b>	
1	<b>PARMA</b>	<b>SO.GE.AP. S.p.A.</b>	<b>033</b>	<b>30/3/07</b>
2	<b>SALERNO</b>	<b>Aeroporto di Salerno S.p.A.</b>	<b>034</b>	<b>20/12/07</b>
3	<b>CUNEO</b>	<b>Olimpica S.p.A.</b>	<b>035</b>	<b>27/12/07</b>
4	<b>ALBENGA</b>	<b>Aeroporto di Villanova d'Albenga S.p.A.</b>	<b>036</b>	<b>28/12/07</b>
5	<b>MARINA DI CAMPO</b>	<b>SAT Società Aeroporto Toscano S.p.A.</b>	<b>037</b>	<b>28/12/07</b>

Al 31 dicembre 2007 lo stato delle gestioni aeroportuali è il seguente:

<b>GESTIONI TOTALI LEGGE SPECIALE</b>		
<b>società</b>	<b>aeroporto</b>	<b>estensione</b>
SEA s.p.a.	Milano Linate e Malpensa	Convenzione sino al 2041
SAVE s.p.a.	Venezia Tessera	Convenzione sino al 2041
SACBO s.p.a.	Bergamo	Convenzione sino al 2042
AdR s.p.a.	Roma Fiumicino e Ciampino	<i>Ex lege</i> sino al 2044. Convenzione da definire. Sollecitati in data 12/10/07 pareri Ministeri dei Trasporti e dell'Economia in merito all'indennizzo previsto dall'art. 5 della legge 755/1973
SAGAT s.p.a.	Torino Caselle	Convenzione da definire. In tale contesto sarà affrontato anche il problema della scadenza della concessione - rif. Parere Consiglio di Stato
Aeroporto di Genova s.p.a.	Genova	Convenzione da definire. In tale contesto sarà affrontato anche il problema della scadenza della concessione - rif. Parere Consiglio di Stato Attualmente in attesa presentazione da parte della società del piano degli investimenti

Sulla base della positiva istruttoria effettuata dall'Ente, sono stati emanati i decreti interministeriali di affidamento della gestione totale aeroportuale alle società elencate nella sottostante tabella:

Società aeroporto	estremi decreto	durata	decorrenza gestione
<b>SOGAER S.p.A.</b> (Cagliari)	n. 52 del 13/4/2007	40 anni	13/04/2007
<b>SAC S.p.A.</b> (Catania)	n. 139 del 13/9/2007	40 anni	13/09/2007
<b>SOGEAAL S.p.A.</b> (Alghero)	n. 125 del 3/8/2007	40 anni	03/08/2007
<b>GESAP S.p.A.</b> (Palermo)	n. 119 del 2/8/2007	40 anni	02/08/2007
<b>AFVG S.p.A.</b> (Ronchi dei Legionari)	n. 128 del 3/8/2007	40 anni	03/08/2007

Per i sottoelencati scali si riporta lo stato della procedura di affidamento:

Società	aeroporto	data presentazione programma
<b>Aer.Tre S.p.A.</b>	Treviso	11/12/2007
<b>Aerdorica S.p.A.</b>	Ancona	17/07/2007
<b>Aeradria S.p.A.</b>	Rimini	17/09/2007
<b>AIRGEST S.p.A.</b>	Trapani	in aggiornamento
<b>SOGAS S.p.A</b>	Reggio Calabria	non presentato
<b>SEAF S.p.A.</b>	Forlì	10/12/2007

società	aeroporti con traffico fino a 250.000 pax	data presentazione programma da redigere secondo la direttiva ministeriale 135/T del 12/9/07
<b>SASE S.p.A.</b>	Perugia	non presentato
<b>Aeroporto Salerno S.p.A.</b>	Salerno	15/11/2007
<b>Apt. Sant'Anna S.p.A.</b>	Crotone	non presentato
<b>Apt. Villanova d'Albenga S.p.A</b>	Albenga	non presentato
<b>SO.GE.A.P. S.p.A.</b>	Parma	non presentato
<b>Olimpica S.p.A.</b>	Cuneo	non presentato
<b>Aeroporto di Siena S.p.A.</b>	Siena	non presentato
<b>Consorzio Asiago S.p.A.</b>	Asiago	non presentato
<b>SEAM S.p.A.</b>	Grosseto	non presentato
<b>Apt Lucca Tassignano S.p.A.</b>	Lucca	non presentato
<b>Apt. Padova S.p.A.</b>	Padova	non presentato
<b>Nicelli S.p.A.</b>	Venezia Lido	non presentato
<b>Aeroporti Vicentini S.p.A.</b>	Vicenza	non presentato