

## **6. L'attività istituzionale**

### **6.1. Premessa**

L'attività dell'ENAC quale Autorità unica di regolazione, certificazione e sorveglianza nel settore del trasporto aereo, assegnato all'Ente dalla normativa di settore quale, in particolare, il d.lgs 9 maggio 2005, n. 96 si è svolta, negli esercizi in esame, seguendo quattro direttrici principali:

1. Presidio della sicurezza del trasporto aereo, nella sua duplice accezione di *safety*, ossia, di tutela dell'incolumità delle persone coinvolte nelle attività aeronautiche, e di *security*, termine con il quale si individuano le strategie di prevenzione e neutralizzazione degli atti illeciti negli aeroporti e a bordo degli aeromobili.
2. Funzioni di regolazione economica con il coinvolgimento dell'Ente nella stipula degli accordi internazionali per lo sviluppo dei collegamenti aerei, nelle attività di salvaguardia delle tariffe, nella verifica degli assetti economico finanziari dei vettori e nell'affidamento delle gestioni aeroportuali.
3. Finanziamento e sviluppo delle strutture aeroportuali con investimenti per la realizzazione di infrastrutture aeroportuali, nonché l'approvazione dei piani di sviluppo aeroportuale.
4. Qualità dei servizi e tutela dei diritti del passeggero. Il Codice della Navigazione, all'art. 687, affida all'Enac la tutela dei diritti del passeggero e della qualità dei servizi.

### **6.2. Presidio della sicurezza del trasporto aereo**

#### **6.2.1. Tutela dell'incolumità delle persone coinvolte nelle attività aeronautiche**

Nel corso degli anni è stato particolarmente rafforzato il presidio della *safety*, che prevede la certificazione e il controllo delle condizioni di sicurezza degli aeromobili e degli aeroporti, nonché la realizzazione di programmi di sorveglianza nazionali ed internazionali sulle compagnie aeree.

A tal proposito, sono di particolare rilievo le attività di ispezione di rampa effettuate sugli aeromobili impiegati dai vettori nazionali, secondo il programma SANA (Safety Assessment of National Aircraft) e sugli aeromobili esteri, secondo il programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft). I dati raccolti mediante il programma SAFA vengono utilizzati dagli Stati Membri della UE come informazioni utili per la compilazione della Black List comunitaria<sup>28</sup>.

<sup>28</sup> In particolare, le ispezioni SAFA sono state 826 nel 2010, 969 nel 2009 e 873 nel 2008, mentre le ispezioni SANA sono state 352 nel 2010, 392 nel 2009 e 73 nel 2008 (queste ultime limitate alla sola stagione estiva e alle festività di fine anno).

In applicazione della Direttiva 2003/42/CE del Parlamento e del Consiglio Europeo, l'ENAC ha realizzato ed implementato il sistema eE-MOR (Electronic ENAC Mandatory Occurrence Reporting) per la segnalazione, la raccolta, la registrazione, la tutela e la diffusione delle informazioni relative agli eventi aeronautici. Questo Sistema era stato presentato all'EASA (European Aviation Safety Agency), alla IATA (International Air Transport Association) alla Commissione europea nel novembre 2008 e, ai membri dell'ECAC (Conferenza Europea dell'Aviazione Civile), nel dicembre dello stesso anno.

In linea con gli obiettivi strategici comunitari e dell'ICAO (International Civil Aviation Organization), l'eE-MOR si propone quale sistema innovativo di condivisione, tra autorità e industria, delle informazioni rilevanti ai fini della *safety*, secondo un approccio fondato sulla *no penalty policy*, ed il cui obiettivo finale è la prevenzione degli incidenti aerei.<sup>29</sup>

#### 6.2.2. Prevenzione e neutralizzazione degli atti illeciti negli aeroporti e a bordo degli aeromobili

Per quanto concerne la sicurezza intesa come prevenzione di atti illeciti, l'Enac, che è l'autorità nazionale competente in materia di security, svolge tale compito attraverso l'attività di regolamentazione, di certificazione e di vigilanza sull'attuazione della normativa di riferimento. Particolare rilevanza assume in tale settore il Programma Nazionale di Sicurezza (PNS), elaborato dal Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei trasporti Aerei e degli Aeroporti (CISA), presieduto dall'Enac, che vigila sulla regolare attuazione del PNS.

In tal contesto si inseriscono periodiche ispezioni che l'Enac svolge, avvalendosi sia di ispettori aeroportuali, che operano stabilmente all'interno degli aeroporti, sia mediante il Nucleo Centrale Ispettivo, i cui ispettori (29 funzionari Enac e 16 funzionari del Ministero dell'Interno, scelti secondo quanto stabilito dal regolamento CE n. 185/2010) svolgono la propria attività in diversi aeroporti. Solo nel 2010, sono state condotte 3.035 ispezioni sulla security. Il personale del Nucleo, in particolare, ha posto in essere 44 attività ispettive a livello nazionale, espletate su 39 aeroporti.

In sintesi, i risultati conseguiti dall'ENAC, nell'ambito delle attività svolte nel 2010 a garanzia della sicurezza del volo, sono indicati nella nota in calce.<sup>30</sup>

<sup>29</sup> Per sensibilizzare gli operatori sui vantaggi dell'utilizzo di un tale sistema, è stata realizzata dall'ENAC un'intensa attività di comunicazione ed informazione, all'interno della quale si colloca anche l'emanazione della circolare "GEN 01A - Segnalazione obbligatoria degli incidenti, inconvenienti gravi ed eventi aeronautici all'Enac".

<sup>30</sup> Elevazione dello standard nazionale di sicurezza delle operazioni a terra condotte in ambito aeroportuale; 46 aeroporti certificati al 31.12.2010; 20 aeroporti con sistema SMS validato; 2.344 valutazioni ostacoli; 3 valutazioni di risk assessment; 28 audit presso le Organizzazioni dei servizi di navigazione aerea; 446

#### 6.2.2.1. I body scanner

Particolare attenzione merita l'attivazione di body scanner, il primo presso l'aeroporto di Fiumicino in data 4 marzo 2010, poi presso l'Aeroporto Malpensa, 15/03/2010, l'Aeroporto Venezia, 26/03/2010 e l'Aeroporto Palermo, 30/07/2010. La sperimentazione compresa quella dei primi mesi del 2011, è stata realizzata a costo zero, tranne per le spese di trasporto e assicurazione dei macchinari<sup>31</sup>.

### 6.3. Funzioni di regolazione economica

L'Enac svolge funzioni di regolazione economica partecipando alla stipula degli accordi internazionali per lo sviluppo dei collegamenti aerei, nelle attività di salvaguardia delle tariffe, nella verifica degli assetti economico finanziari dei vettori e nell'affidamento delle gestioni aeroportuali.

Nel 2010, sono stati conclusi accordi di traffico con 7 Paesi (Bahrain, Brasile, Kosovo, Panama, Russia, Serbia e Vietnam), sono state avviate negoziazioni con 19 Paesi, sono state rilasciate 5.600 autorizzazioni di volo, è stata indetta una procedura ad evidenza pubblica per la selezione delle compagnie aeree e sono stati designati 29 vettori per svolgere voli di linea verso Stati Extra UE. Tale attività ha permesso di attivare 33 nuovi collegamenti aerei (sia merci, sia passeggeri).

In conformità alla vigente normativa in materia di gestioni aeroportuali, l'Enac effettua l'istruttoria e predispone gli atti convenzionali disciplinanti l'affidamento in concessione delle gestioni totali, definendo altresì metodi e strumenti per il controllo dei relativi obblighi da parte dei gestori stessi.

L'affidamento della gestione a società di capitali, oltre a garantire l'afflusso di capitali privati per una migliore organizzazione e per lo sviluppo di servizi in grado di soddisfare le crescenti richieste dell'utenza, impegna le società stesse ad individuare strategie adeguate alle esigenze del territorio e pertinenti con la vocazione dell'aeroporto gestito.

L'ENAC, quale Autorità dell'aviazione civile, predispone ed effettua costanti verifiche volte a garantire l'osservanza delle disposizioni convenzionali ed il corretto funzionamento in sicurezza degli aeroporti.

Allo scopo di supportare le proprie azioni di vigilanza, l'Enac si avvale della

---

licenze di Controllore di Traffico Aereo (CTA) rilasciate; 1 certificato emesso al fornitore di servizi di navigazione aerea; 182 Certificati di navigabilità di nuova emissione e 604 rinnovati; 169 Certificati CAMO rilasciati/variati; 39 COA rinnovati e 232 COA rilasciati o variati; 250 licenze di pilotaggio di elicottero (licenze di pilota privato - PPL, commerciale - CPL e di linea - ATPL) e 1393 licenze di pilotaggio di aerei (PPL, CPL e ATPL); 247 handler certificati.

<sup>31</sup> Dal giorno di attivazione dei body scanner l'ENAC ha garantito anche una specifica attività di comunicazione diretta agli utenti, sia attraverso il sito istituzionale, sia con appositi strumenti di comunicazione in aeroporto, in modo da fornire ai passeggeri ogni necessaria informazione.

collaborazione dei Servizi Ispettivi di Finanza Pubblica del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), con il quale, nel corso del 2010, è stata sottoscritta una nuova Convenzione per l'esecuzione congiunta delle verifiche amministrativo-contabili sulle società concessionarie della gestione aeroportuale.

A tal proposito, un rilevante strumento di regolazione normativa e tariffaria è rappresentato dai contratti di programma pluriennali stipulati tra l'Enac e i singoli gestori aeroportuali. Essi disciplinano in modo organico la dinamica tariffaria, la realizzazione del piano degli investimenti da parte del gestore, il rispetto degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale definiti per ogni singola realtà aeroportuale, la copertura dei costi e la giusta remunerazione, le sanzioni per mancato rispetto degli obblighi negoziali.

L'Ente è impegnato per realizzare la trasparenza dell'azione amministrativa nel processo di definizione dei contratti di programma attraverso il coinvolgimento dei vari stakeholder (utenti, consumatori, associazioni rappresentative dei vettori e degli altri operatori aeroportuali), mediante periodiche consultazioni su questioni di particolare rilevanza. Ciò anche per sopperire all'assenza del Comitato consultivo degli operatori e utenti che, pur statutariamente previsto non è attivato da oltre un decennio.<sup>32</sup>

La pubblicazione degli atti sul sito internet dell'Enac, inoltre, concorre a ottemperare agli obblighi di pubblicità dei procedimenti, informando sulla durata della procedura e le modalità attraverso le quali proporre osservazioni o formulare richieste di chiarimenti.

Nel 2008 sono stati 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 internet dell'Enac degli atti di pianificazione aventi maggiore impatto sulla definizione del contratto di programma stesso. Le istruttorie relative agli scali di Napoli e di Pisa, passate al vaglio favorevole del C.d.A. dell'Enac e inoltrate ai Ministeri dei Trasporti e dell'Economia, sono state accolte favorevolmente anche dal CIPE, sicché i Contratti di Programma tra l'Enac e le società di gestione interessate (GESAC e SAT) sono entrati in vigore nel 2009. Nello stesso anno sono stati stipulati i Contratti di Programma tra l'Enac e la società di gestione Aeroporti di Puglia per gli scali di Bari e Brindisi. Sempre nel 2009 hanno inoltre presentato istanza di apertura del procedimento volto alla stipula del contratto di programma le società affidatarie della gestione totale degli aeroporti di Bologna, Palermo, Cagliari e Catania.

Nel 2010, sono stati conclusi i procedimenti istruttori preliminari alla stipula dei Contratti di Programma per la gestione degli aeroporti di Palermo e Catania e sono

<sup>32</sup> Vedi punto 5-7-2.

stati avviati i procedimenti finalizzati alla stipula dei Contratti di Programma con le società di gestione dei seguenti aeroporti: Milano Linate e Malpensa, Roma Fiumicino e Ciampino, Cagliari.

Occorre ricordare altresì che, al fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture dei sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale con traffico superiore agli 8 milioni di passeggeri annui, l'ENAC, con L. n.102/2009, è stata autorizzata a stipulare contratti di programmi in deroga alla normativa vigente. Tali contratti sono approvati, su proposta del Ministro dei trasporti, con D.P.C.M.

La deroga alla normativa di settore fa, comunque, salvi i seguenti principi: orientamento delle tariffe ai costi delle infrastrutture e dei servizi, inclusione in tariffa di obiettivi di efficienza, riconoscimento di una adeguata remunerazione sul capitale investito e gradualità tariffaria. Inoltre, l'esercizio della deroga da parte dell'ENAC deve avvenire nel rispetto dei principi ispiratori dell'azione amministrativa e nei limiti dell'autorizzazione disposta dall'art. 17, comma 34, della citata L. n.102/2009.

#### **6.4. Finanziamento e sviluppo delle strutture aeroportuali**

##### **6.4.1. Il finanziamento**

L'Ente, in questi anni, ha attuato un vasto piano di investimenti per la realizzazione di infrastrutture aeroportuali, nonché l'approvato i piani di sviluppo aeroportuale.

Nel corso del 2010 è stato concluso lo studio "Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio", finanziato congiuntamente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall'Enac e commissionato ad un raggruppamento di società al termine di una gara europea.

Lo studio è nato dall'esigenza di disporre di uno strumento tecnico previsionale della rete aeroportuale, in grado di fornire, da un lato, un'istantanea dei terminali aeroportuali distribuiti sul territorio italiano, dall'altro, un punto di riferimento per le attività di pianificazione e programmazione dello sviluppo della stessa rete aeroportuale, sulla base della vocazione e del possibile ruolo futuro di ciascuno scalo.

L'analisi, oltre a produrre la redazione di un Atlante degli aeroporti nazionali, ha portato all'individuazione di cinque macrobacini di suddivisione territoriale, socio-economica e previsionale del Paese. La ricerca, inoltre, ha permesso di elaborare una gerarchia di valore del ruolo dei diversi scali, declinata in tre livelli qualitativi – strategici, primari e complementari – delineati in base ai volumi e alle caratteristiche del traffico, alla capacità delle infrastrutture, ai livelli di accessibilità e alle prospettive

di sviluppo sostenibile.

Per quanto concerne le attività legate al finanziamento per lo sviluppo aeroportuale, l'Enac provvede all'attuazione di programmi di investimento finanziati con fondi pubblici, nazionali e comunitari.

Per quanto riguarda in particolare gli aeroporti del Mezzogiorno, per le regioni Calabria, Campania, Puglia e Sicilia, è stato possibile accedere ai fondi previsti dal Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità, finanziato dall'Italia e dall'Unione Europea, con l'obiettivo di rendere la rete dei trasporti più veloce e sostenibile e di integrare nuovi sistemi di trasporto intelligente.

All'interno di tali attività, l'Enac sottoscrive le Intese Istituzionali di Programma - che rappresentano uno strumento di programmazione tra le Regioni e le Province Autonome e il governo centrale - e gli Accordi di Programma Quadro, che costituiscono lo strumento di attuazione delle predette Intese.

Nell'ambito delle attività di finanziamento e delle connesse procedure di gestione e controllo svolte dall'Enac, si rileva inoltre, il ruolo dell'Ente nella verifica della correttezza dell'intero processo di attuazione degli interventi da realizzare a livello aeroportuale e del relativo *timing*, definito con le società di gestione, mediante la stipula di un'apposita convenzione.

Per maggior dettaglio, si riporta a seguire il quadro delle risorse finanziarie utilizzate nel triennio 2008-2010 per gli investimenti, tramite fondi comunitari nel Mezzogiorno e tramite fondi nazionali negli aeroporti di tutto il Paese:

<b>Aeroporti beneficiari</b>	<b>2008</b>	
Aeroporti del Mezzogiorno	€ 77.354.623	fondi comunitari
Aeroporti del territorio nazionale (compresi quelli del Mezzogiorno)	€ 83.535.147	fondi nazionali
	<b>2009</b>	
Aeroporti del Mezzogiorno	€ 56.644.247	fondi comunitari
Aeroporti del territorio nazionale (compresi quelli del Mezzogiorno)	€ 86.353.861	fondi nazionali
	<b>2010</b>	
Aeroporti del Mezzogiorno	€ 18.949.134	fondi comunitari
Aeroporti del territorio nazionale (compresi quelli del Mezzogiorno)	€ 41.285.895	fondi nazionali

#### 6.4.2. Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA)

Rientra nel mandato istituzionale dell'Enac anche l'approvazione per ciascuno scalo del Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA), documento di pianificazione che definisce gli interventi di sviluppo da realizzare nel singolo aeroporto.

Il PSA viene periodicamente predisposto dalle società di gestione aeroportuale che, raccordandosi con l'Ente, stabiliscono le azioni da intraprendere per potenziare le capacità dello scalo. Al termine di un'istruttoria tecnica, tesa a verificare il rispetto degli standard di sicurezza e di operatività e la coerenza con le previsioni di sviluppo, l'Enac approva il PSA. Nel corso del 2010 sono stati approvati 6 Piani di Sviluppo Aeroportuale, per una spesa complessiva pari a € 181.863.

Di rilievo anche le attività avviate, nel triennio in esame, nei quattro più importanti aeroporti a gestione diretta: Pantelleria, Lampedusa, Roma Urbe e Bresso (Milano).<sup>33</sup>

### 6.5. Qualità dei servizi e diritti dei passeggeri

#### 6.5.1. Carta dei Diritti del Passeggero

Giunta alla sesta edizione (marzo 2009)<sup>34</sup>, rinnovata nello stile e nei contenuti, la Carta tiene conto, tra l'altro, delle recenti disposizioni europee sui diritti dei passeggeri diversamente abili, delle normative in materia di sicurezza e sorveglianza sugli operatori, del regolamento per il trasporto dei liquidi a bordo degli aeromobili. Vi è ora una nuova sezione dedicata alle "Tariffe Trasparenti", una legenda di tutte le voci che compongono il costo finale di un biglietto aereo. Per il resto essa costituisce una sintesi ed una guida di riferimento alla normativa in materia di trasporto aereo.<sup>35</sup>

#### 6.5.2. Il bilancio sociale

In conformità con la direttiva del Dipartimento della Funzione Pubblica del 17 febbraio 2006, l'Ente nel corso del 2009 ha pubblicato il suo primo Bilancio sociale e nel 2010 ha proseguito tale iniziativa.

Detto documento di rendicontazione sociale, riferendo sulle scelte operate, le attività svolte ed i servizi resi, intende rendere l'operato dell'Ente accessibile, trasparente e valutabile da parte dei cittadini. Il Bilancio sociale informa inoltre, sulle risorse utilizzate e descrive i processi decisionali ed operativi intrapresi. Si tratta

<sup>33</sup> L'Ente è responsabile della conduzione operativa e diretta di circa 50 aeroporti.

<sup>34</sup> La prima è del 2001.

<sup>35</sup> È in previsione una sempre più capillare distribuzione della Carta dei Diritti, in modo da fornire agli utenti le indicazioni normative e pratiche per far fronte ad ogni tipo di esigenza, dall'ordinaria amministrazione all'emergenza. A tal fine, nel 2010, sono stati aggiornati i manifesti della Carta dei Diritti, scritti in lingua italiana ed inglese, affissi in tutti gli aeroporti aperti al traffico civile ed è stata pubblicata una seconda edizione dell'opuscolo "Conosci i tuoi diritti", una guida rapida diffusa capillarmente su tutto il territorio nazionale.

dunque di uno strumento di trasparenza, comunicazione ed informazione diretto all'utenza del settore aeroportuale e in generale a tutta la cittadinanza.<sup>36</sup>

#### 6.5.3. Carta dei Servizi

Rientra nella trattazione delle attività svolte dall'Ente con l'obiettivo di incrementare i livelli di qualità dei servizi erogati ai passeggeri e più in generale la qualità dell'intero settore del trasporto aereo, la *Carta dei Servizi*, mediante la quale ogni gestore aeroportuale determina annualmente quali sono gli standard qualitativi minimi di tutti i servizi offerti nel suo scalo e si impegna a farli osservare.<sup>37</sup>

La Carta dei Servizi Standard stabilisce le linee guida operative per la realizzazione della Carta dei Servizi da parte dei gestori aeroportuali. Le linee guida identificano, tra l'altro, una serie di parametri sulla cui base ogni gestore aeroportuale determina annualmente, su approvazione dell'Ente, quali sono gli standard qualitativi minimi di tutti i servizi offerti nel suo scalo e si impegna a farli osservare. Gli standard vengono identificati da una serie di parametri stabiliti e approvati dall'Enac. Si sottolinea che, con l'entrata in vigore del nuovo Codice della Navigazione, la redazione della Carta dei Servizi è diventata obbligatoria per tutti i gestori aeroportuali.<sup>38</sup>

#### 6.5.4. Tutela del diritto alla mobilità

Rientra nell'ambito delle attività di tutela dei diritti del passeggero anche il ruolo assunto dall'Enac nel garantire i servizi essenziali in caso di sciopero e nel vigilare sulla salvaguardia del principio di continuità territoriale, a tutela del diritto alla mobilità di tutti i cittadini.

Come è noto, la continuità territoriale viene garantita attraverso l'imposizione di oneri di servizio pubblico definiti su servizi di linea che abbiano caratteristiche di continuità, regolarità, capacità e tariffazione. Nel periodo in osservazione, grazie alla continuità territoriale sono stati operati collegamenti che hanno interessato la Sardegna, la Sicilia, la Calabria e la Provincia Autonoma di Bolzano.

<sup>36</sup> Accanto al Bilancio sociale, merita menzione anche il Rapporto edito annualmente dall'Enac che intende soddisfare l'onere di rendere pubblico l'operato ed i risultati raggiunti dall'Ente, come titolare di una funzione di tutela di interessi dei cittadini. Il Rapporto si traduce in una estesa relazione sull'esercizio dell'Enac nel corso di un anno.

<sup>37</sup> A Roma, 29/01/2010 - si è tenuta una giornata di studio *Innovazione e tecnologie nell'Handling Bagagli*, organizzata insieme ad Assaeroporti, Assaereo e con la collaborazione di Finmeccanica. Si è trattato del primo seminario organizzato dall'Ente con la collaborazione della Commissione Europea, per cercare soluzioni certe che migliorino la gestione dei bagagli in modo da garantire i diritti del passeggero. Il convegno ha visto la partecipazione di tutti gli attori del sistema, dalle istituzioni comunitarie e nazionali, all'industria del settore, dai gestori ai vettori, dagli handler ai consumatori.

<sup>38</sup> Nel corso del periodo in esame, l'Enac ha approvato le Carte dei Servizi dei seguenti aeroporti: Alghero, Ancona, Bari - Brindisi, Bergamo - Orio al Serio, Bologna, Bolzano, Brescia, Cagliari, Catania, Crotone, Firenze, Forlì, Genova, Grosseto, Lamezia Terme, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Olbia, Palermo, Perugia, Pescara, Pisa, Reggio Calabria, Rimini, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, Siena, Torino, Trapani, Treviso, Trieste - Ronchi dei Legionari, Venezia, Verona.



## 6.6. Gli interventi per l'Ambiente

Oltre alle quattro direttrici sopra indicate, l'Ente ha dedicato particolare attenzione anche alle tematiche relative all' Ambiente.

Nelle sedi internazionali, l'Enac collabora al perseguimento di obiettivi specifici, quali la riduzione dell'impatto delle emissioni gassose sul clima globale e sulla qualità dell'aria locale, la riduzione del rumore.

Presso tutti gli scali aperti al traffico civile, l'Enac ha attivato un'apposita Commissione, che presiede, per la predisposizione della zonizzazione acustica delle aeree circostanti l'aeroporto e l'adozione delle opportune procedure antirumore.<sup>39</sup> Nel corso del 2010 è proseguita l'attività delle 37 Commissioni con l'approvazione di 20 zonizzazioni acustiche e l'installazione di 21 sistemi di monitoraggio.

Sono state promosse, inoltre, iniziative volte ad una più incisiva azione di regolamentazione dell'aviazione civile nell'ambito delle tematiche ambientali, alla diffusione delle conoscenze e della cultura aeronautica, all'affinamento degli strumenti di analisi dei dati di sicurezza ai fini della prevenzione e della innovazione tecnologica.

In tale contesto rileva il Protocollo d'intesa tra Ministero dell'Ambiente ed ENAC nell'ambito del Programma Operativo Interregionale – Energie rinnovabili e risparmio energetico. L'accordo mira ad aumentare, nel comparto dell'aviazione civile, la quota di energia consumata derivante da fonti rinnovabili ed a migliorare l'efficienza energetica, promuovendo le opportunità di sviluppo locale.

L'Ente ha così inteso coniugare gli obiettivi di sviluppo competitivo del mercato interno con le esigenze ambientali della collettività, definendo un piano di interventi per contribuire a migliorare le problematiche ambientali attraverso un'apposita politica di interventi e un programma di azioni. Il piano si è sviluppato quindi sulle seguenti linee: accelerazione dell'applicazione del quadro normativo nazionale, partecipazione attiva alle iniziative internazionali di settore, attuazione di un programma di studio e ricerca per migliorare, in linea con le indicazioni internazionali, la capacità nazionale di gestire le problematiche dell'ambiente derivanti dall'aviazione.

In particolare, l'ENAC sta valutando l'impatto ambientale delle strutture aeroportuali e dell'inquinamento acustico prodotto dai velivoli, con il compito di stabilire misure restrittive in caso di superamento delle soglie di compatibilità.

<sup>39</sup> A proposito di politiche ed azioni per lo sviluppo ecosostenibile, l'ente ha partecipato a diverse iniziative volte allo sviluppo di una coscienza ambientale nell'approccio alle problematiche dell'aviazione civile. In particolare, tali attività sono state incrementate dopo la stipula del Patto per l'Ambiente, avvenuta nel 2009, con la Presidenza del Consiglio dei Ministri ed il Ministero dell'Ambiente.

### **6.7. L'attività per lo sviluppo della rete aeroportuale nazionale**

Per la riorganizzazione del sistema aereo nazionale<sup>40</sup> un Piano nazionale aeroporti è stato messo a punto da One Works, Kpmg e Nomisma per l'Enac e il Ministero dei Trasporti nella seconda metà del 2010. Attualmente l'Ente sta ultimando la revisione e l'aggiornamento del piano del 2010<sup>41</sup>. L'Atlante degli aeroporti italiani configurava infatti la prima tappa del percorso volto a ridisegnare la futura rete aeroportuale italiana.

L'iniziativa trovava ragione nell'esigenza di disporre di uno strumento tecnico-previsionale in forma compiuta della rete degli aeroporti per avere da un lato il quadro conoscitivo dei terminali aeroportuali quali componenti essenziali del trasporto aereo distribuiti sul territorio italiano e la loro valenza in rapporto al grado dei collegamenti domestici, internazionali ed intercontinentali. Dall'altro lato occorre un riferimento programmatico per una corretta misura dello sviluppo degli aeroporti, coordinato con le altre reti di trasporto, individuando vocazione e possibile ruolo futuro per ciascuno scalo, secondo un orizzonte di medio termine anche ai fini della necessaria ma successiva classificazione degli stessi. Lo studio è strutturato in due parti, di cui la prima è un atlante con l'inquadramento delle odierne realtà aeroportuali e la seconda contempla gli scenari e le strategie di sviluppo con riferimento al traffico ed agli aeroporti.

Il piano è stato oggetto di un Rapporto finale sulle attività per la redazione dello studio sullo "Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio" predisposto dal responsabile del relativo procedimento.

Lo studio riporta, nella tabella che segue, una comparazione in termini di dotazione di aeroporti commerciali, tra i principali Paesi europei dalla quale si evince come l'Italia con i suoi 47 scali sia oltre la media europea.

<sup>40</sup> Con accordo in data 21/12/2006 tra Ministero delle Infrastrutture ed ENAC venne definita l'intesa per il finanziamento congiunto dello studio sullo "Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio".

<sup>41</sup> La Commissione di monitoraggio in seno al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha espresso, sullo studio, le proprie osservazioni conclusive nella 6a riunione del 07/06/2010.

PAESE	Sup/kmq	Popolazione /ml	TrafficoMI/p ax	Aeropori comm.Ii	Rapporto o ml ab/apt	DensitàKmq/ apt
ITALIA	301.338	60,04	133,00	47	1,27	6.400
GERMANIA	357.000	82,00	185,72	40	2,05	8.900
SPAGNA	505.000	45,82	203,86	48	0,95	10.500
FRANCIA	675.000	64,35	147,80	87	0,73	7.700
REGNO UNITO	230.000	61,63	234,93	58	1,06	3.600
PAESI BASSI	41.500	16,48	50,41	16	1,03	2.593
DANIMARCA	43.100	5,51	24,62	33	0,16	1.300

Si rileva poi che una soddisfacente risposta alla futura domanda di traffico non può non essere condizionata sia dalla realizzazione delle infrastrutture attinenti alle altre forme di trasporto, prevalentemente ferro/gomma, per attuare un'efficace intermodalità con l'aria, sia dalla realizzazione degli interventi di adeguamento e potenziamento riguardanti la maggior parte degli aeroporti, pianificati e indicati nello Studio.

Si prospetta infine la realizzazione di due nuovi scali: l'aeroporto di Napoli Grazzanise in sostituzione di Napoli Capodichino, e quello di Viterbo, quale nuovo terzo scalo del Lazio. Specie nell'attuale congiuntura economica del Paese, caratterizzata come è ben noto, da una scarsità di risorse finanziarie pubbliche, desta tuttavia qualche perplessità l'eventualità di una sostanziale dismissione di un aeroporto di notevole rilievo e recentemente radicalmente ristrutturato con i fondi strutturali, affidati dal Ministero dei Trasporti all'ENAC <sup>42</sup>

Allo stato attuale, tuttavia, l'aeroporto di Napoli Capodichino mostra una capacità, con la configurazione operativa esistente, tra i 9 ed i 10,5 milioni di passeggeri, sia sul lato terra che sul lato aria (capacità autorizzata dalla VIA1 pari a 30 movimenti/ora) a fronte di un numero di passeggeri attuali di circa 6 milioni di passeggeri nel periodo 2008/2011.<sup>43</sup> Nel 2008, inoltre l'aeroporto di Capodichino ha avuto parere positivo di conformità ai fini della valutazione di impatto ambientale (VIA) da parte del Ministero dell'Ambiente, per il Master Plan al 2020. Inoltre uno studio di capacità per lo scalo (NLR-ENAV, 2011), afferma essere possibile, attraverso la modifica delle procedure di volo e l'ampliamento del terminal passare senza

<sup>42</sup> È 9 gennaio 2010 la cerimonia di inaugurazione del nuovo terminal dell'aeroporto di Napoli.

<sup>43</sup> Dati tratti dal citato Rapporto finale sulle attività per la redazione dello studio sullo "Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio" predisposto dal responsabile del relativo procedimento.

particolari investimenti dai 30 attuali a 41 movimenti autorizzati/ora, pari a circa 130.000 movimenti/anno o 14.8 milioni di passeggeri/anno.

Sembra pertanto a questa Corte che la pianificazione dell'allocazione di risorse finanziarie ulteriori per un nuovo hub nell'area napoletana, che determinerebbe la marginalizzazione dell'utilità delle risorse già ivi impiegata, andrebbe meditata.

Più in generale sembra condivisibile l'ipotesi di non procedere alla realizzazione di nuovi scali, malgrado diffuse istanze localistiche di vario genere. Ciò nella considerazione da un lato che i 104 aeroporti italiani sono un numero consistente, anche in una prospettiva comparatistica europea, dall'altro della difficile situazione economica del Paese e della necessità di un'attenta valutazione dell'impiego delle risorse finanziarie pubbliche.

Tuttavia il progetto non sarebbe completo se non si estendesse, come sembra e come più decisamente dovrebbe essere indicato in sede di revisione del Piano Aeroporti, alla rimediazione della situazione degli scali attuali non pochi dei quali espongono dati assolutamente carenti quanto a movimento passeggeri e/o merci indice presumibile di una loro superfluità almeno in uno dei due settori (merci o passeggeri) mentre altri lasciano intravedere significative possibilità di sviluppo.

Dati significativi, nell'uno e nell'altro senso, emergono dalla "Situazione Aeroporti" studio che annualmente l'Ente effettua e che potrebbero essere oggetto di specifica valutazione per l'analisi dei singoli scali. Ciò sia per considerare problematiche comuni (ad esempio la situazione proprietaria delle società di gestione degli scali e lo stato della partecipazione pubblica in esse) sia per valutare unitariamente settori e questioni comuni (ad es. il traffico merci e la sicurezza).

## 7. I risultati contabili della gestione

### 7.1. La gestione finanziaria

I conti consuntivi degli esercizi finanziari in esame risultano impostati in coerenza con i relativi bilanci di previsione, elaborati in applicazione del D.P.R. n.97 del 2003, tenendo conto della ripartizione delle entrate e delle spese per centri di responsabilità amministrativa.

Gli schemi, i modelli e i criteri contabili adottati nella redazione dei documenti in esame risultano, pertanto, conformi a quelli riportati in allegato e stabiliti dal citato D.P.R. n. 97/2003, anche se non sono state ancora introdotte quelle innovazioni tecniche che avrebbero dovuto consentire al sistema informativo dell'Ente di elaborare una contabilità analitica per centro di costo e la rilevazione dei fatti di gestione aventi rilievo economico-patrimoniale.

Di seguito si riporta la tabella con le date di approvazione dei consuntivi in esame:

<b>BILANCI CONSUNTIVI</b>	<b>Relazione Collegio Revisori</b>	<b>Delibera Consiglio Amministrazione</b>	<b>Approvazioni ministeriali</b>
<b>2008</b>	18/05/2009	n.20 del 16/6/2009	<b>nota MEF</b> n.81394 del 12/10/2009 <b>Decreto Interministeriale</b> (MIT - MEF) dell'11/12/2009
<b>2009</b>	27/05/2010	n.29 del 6/7/2010	<b>nota MEF</b> n.87299 del 20/10/2010 <b>Decreto Interministeriale</b> (MIT - MEF) n.34 del 2/2/2011
<b>2010</b>	18/07/2011	n.33 del 18/7/2011	<b>nota MEF</b> n.98817 del 28/9/11 <b>Decreto Interministeriale</b> (MIT - MEF) n.42 del 3/2/2012

Va posto in evidenza che il consuntivo 2010 è stato elaborato secondo il nuovo "Regolamento per la gestione amministrativa e contabile dell'Ente" approvato con Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti del 29 luglio 2009 e pubblicato in G.U. n.7 dell'11 gennaio 2010.

Nel corso dell'analisi della verifica della procedura seguita per giungere all'approvazione del consuntivo è emersa la mancanza della "relazione sulla gestione" (art.50 reg. cit) e della versione gestionale del rendiconto (art.51 reg. cit.) quest'ultimo trasmesso agli organi istituzionali solo in via informale. Sollecitato in proposito per quanto concerne, la relazione sulla gestione l'Ente ha fatto sapere di ritenerla, fino ad ora inserita, nella "nota integrativa" ma che per il futuro provvederà a formulare un apposito separato documento da allegare al rendiconto generale.

Inoltre l'Ente, ha assicurato che provvederà alla trasmissione formale agli organi istituzionali, unitamente a quello decisionale, della versione gestionale del rendiconto già in occasione della prossima deliberazione del bilancio.

## **7.2. Il conto del bilancio**

### **7.2.1. Le entrate**

Come negli esercizi passati, anche l'andamento delle gestioni in esame risulta fortemente condizionato dai trasferimenti statali sia di parte corrente (che rappresentano infatti il 36,7% sul totale delle entrate correnti nel 2010, il 34,5% nel 2009 e il 39,9% nel 2008) sia in conto capitale (rappresentano il 99,5% sul totale delle entrate in c/capitale nel 2010, il 99,97% nel 2009 e l'87,8% nel 2008).

Gli stanziamenti di parte corrente registrano un incremento del 5,12% nel 2010 a fronte di una diminuzione nei due esercizi precedenti (-17,05% nel 2009 e -6,12% nel 2008).

Gli stanziamenti in c/capitale registrano invece una costante diminuzione che culmina nel -47,02% del 2010 (-30,18% nel 2009 e -28,83% nel 2008). La flessione ha interessato in particolare quelli finalizzati ad interventi infrastrutturali sugli aeroporti di cui alle leggi speciali di finanziamento (leggi n.139/92, n.135/97, n.194/98, n.388/00, n.166/02, e successive modificazioni). Infatti, il Ministero delle Infrastrutture, per tale finalità ha impegnato uno stanziamento nel 2010 di € 22.685.157, a fronte di un fabbisogno annuo stabilito in € 24.600.000 circa (nel 2009, € 22.726.760, a fronte di un fabbisogno annuo stabilito in € 25.000.000 circa, e nel 2008 € 22.746.853 a fronte di un fabbisogno di € 29.000.000). Sempre in tema di trasferimenti in conto capitale lo stanziamento sul bilancio dell'Ente è stato integrato nel 2010 dall'importo di € 14.352.863 (€ 47.943.038 nel 2009 ed € 36.160.645 nel 2008) costituito da somme andate in perenzione per le quali è stata richiesta la riassegnazione a seguito della conclusione dei relativi lavori sugli aeroporti oggetto del finanziamento.

Per l'esercizio 2008 il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha trasferito all'ENAC, quale quota di finanziamento FESR (Fondo Europeo Sviluppo Regionale), la somma di € 16.787.152 per il QCS (Quadro Comunitario di Sostegno) 2000-2006, a cui va aggiunta la corrispondente quota nazionale di € 25.522.376.

La tabella che segue espone la situazione complessiva delle entrate:

	2007	2008	var. % 08/07	2009	var. % 09/08	2010	var. % 10/09
<b>ENTRATE CORRENTI</b>							
<i>Entrate contributive</i>							
Aliquote contributive	810.545	749.444	-7,54	669.114	-10,72	618.175	-7,61
Quote di partecipazione	0	0		0		0	
<i>Entrate da trasferimenti corr.</i>							
Trasferimenti dello Stato	67.954.929	63.796.298	-6,12	52.915.934	-17,05	55.623.028	5,12
Trasferimenti delle Regioni	5.000.000	3.007.833	-39,84	5.750.000	91,17	11.110.104	93,22
<i>Altre entrate</i>							
Entrate da vendita beni e prest. servizi	27.678.242	27.188.499	-1,77	24.110.888	-11,32	22.005.481	-8,73
Redditi e proventi patrimoniali	332.691	186.119	-44,06	288.633	55,08	161.039	-44,21
Poste correttive e compens. di uscite corr.	2.096.907	499.631	-76,17	370.302	-25,88	512.147	38,31
Entrate non classificabili in altre voci	68.798.481	64.558.203	-6,16	69.345.703	7,42	61.648.870	-11,10
<b>TOTALE</b>	<b>172.671.795</b>	<b>159.986.028</b>	<b>-7,35</b>	<b>153.450.574</b>	<b>-4,09</b>	<b>151.678.844</b>	<b>-1,15</b>
<b>ENTRATE IN C/CAPITALE</b>							
<i>Entrate per alienaz. beni patr. ecc</i>							
Alienazione immobiliz. tecniche	0	0		0		0	
Realizzo valori mobiliari	0	0		0		0	
Riscossione crediti	12.802.038	14.023.645	9,54	22.238	-99,84	176.694	694,55
<i>Entrate da transf. in c/capitale</i>							
Trasferimenti dallo Stato	142.221.239	101.217.026	-28,83	70.669.798	-30,18	37.438.020	-47,02
<b>TOTALE</b>	<b>155.023.277</b>	<b>115.240.671</b>	<b>-25,66</b>	<b>70.692.036</b>	<b>-38,66</b>	<b>37.614.713</b>	<b>-46,79</b>
<b>PARTITE DI GIRO</b>	68.617.933	52.151.758	-24,00	50.720.158	-2,75	57.924.477	14,20
<b>TOTALE</b>	<b>68.617.933</b>	<b>52.151.758</b>	<b>-24,00</b>	<b>50.720.158</b>	<b>-2,75</b>	<b>57.924.477</b>	<b>14,20</b>
<b>RIEPILOGO DEI TITOLI</b>							
<b>ENTRATE CORRENTI</b>	172.671.795	159.986.028	-7,35	153.450.574	-4,09	151.678.844	-1,15
<b>ENTRATE IN C/CAPITALE</b>	155.023.277	115.240.671	-25,66	70.692.036	-38,66	37.614.713	-46,79
<b>PARTITE DI GIRO</b>	68.617.933	52.151.758	-24,00	50.720.158	-2,75	57.924.477	14,20
<b>TOTALE DELLE ENTRATE</b>	<b>396.313.005</b>	<b>327.378.456</b>	<b>-17,39</b>	<b>274.862.769</b>	<b>-16,04</b>	<b>247.218.033</b>	<b>-10,06</b>

Le entrate di parte corrente globalmente diminuiscono gradualmente nei tre esercizi sotto esame. In particolare, si evidenzia una sensibile flessione delle entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi.

Di segno opposto, ovvero in aumento, il trasferimento dalle Regioni.

Risulta altalenante il dato relativo alle entrate non classificabili in altre voci, come emerge dal prospetto che segue:

## ENAC - Entrate non classificabili in altre voci

	<b>2008</b>	<b>2009</b>	var. % 09/08	<b>2010</b>	var. % 10/09
Proventi previsti dall'art.7 L.n.449/85	20.488.715	24.516.423	19,66	21.627.295	-11,78
Contributo per compensazione nuove entrate ex L.n. 248/2005	42.000.000	42.000.000	0,00	38.305.763	-8,80
Corrispettivi per servizi di controllo e sicurezza ex DM 13/7/2005	1.020.423	1.077.581	5,60	662.156	-38,55
Altre voci	1.049.065	1.751.699	66,98	1.053.656	-39,85
<b>TOTALE</b>	<b>64.558.203</b>	<b>69.345.703</b>	7,42	<b>61.648.870</b>	-11,10

Per quanto accorpate nel prospetto delle entrate correnti, in effetti le prime due voci della tabella che precede costituiscono da sole il 96% circa del complessivo importo.

Per quanto riguarda le partite in conto capitale si rileva la consistente e costante diminuzione dei trasferimenti dello Stato per effetto di minori riassegnazione di residui perenti. La riassegnazione di queste somme è relativa ad impegni assunti a carico del bilancio dello Stato negli anni passati per interventi infrastrutturali sugli aeroporti (principalmente per la legge 449/85 e successivi rifinanziamenti aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa). In relazione allo stato di avanzamento dei lavori Enac invia richiesta, corredata da documentazione giustificativa, al Ministero Infrastrutture e Trasporti che la trasmette al MEF per la riassegnazione delle somme.

Le entrate per partite di giro, comprendono, oltre ai movimenti per la gestione dei fondi di cassa e agli acconti su prestazioni dell'Ente da fatturare, anche l'importo delle ritenute previdenziali, assistenziali ed erariali a carico dei dipendenti da versare ai competenti enti previdenziali e all'Erario alle prescritte scadenze.

Le seguenti tabelle illustrano la percentuale delle singole voci delle entrate correnti e di quelle in c/capitale sui rispettivi totali: