

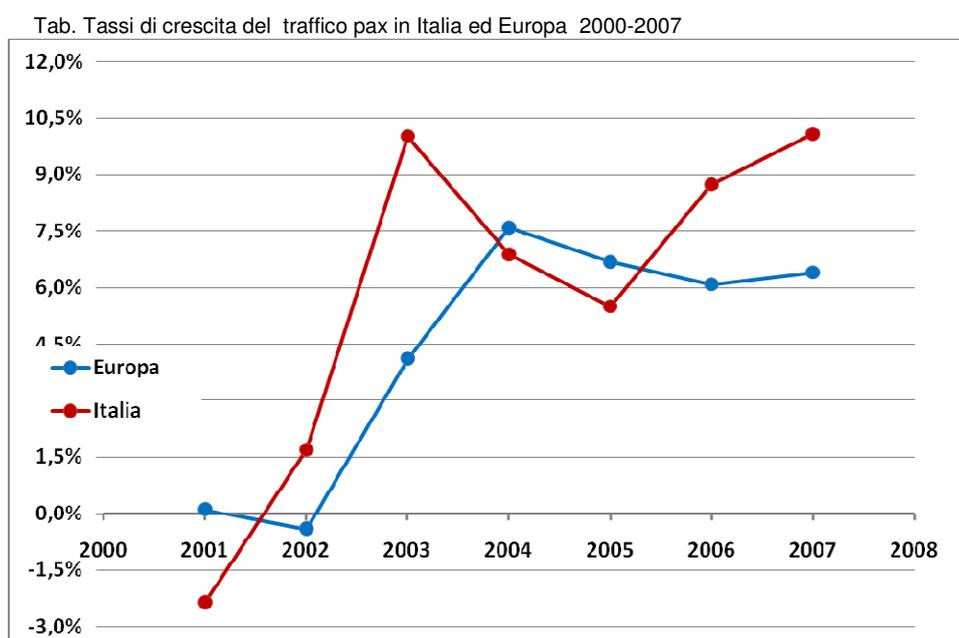
SINTESI

RAPPORTO Annuale ENAC 2008

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

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

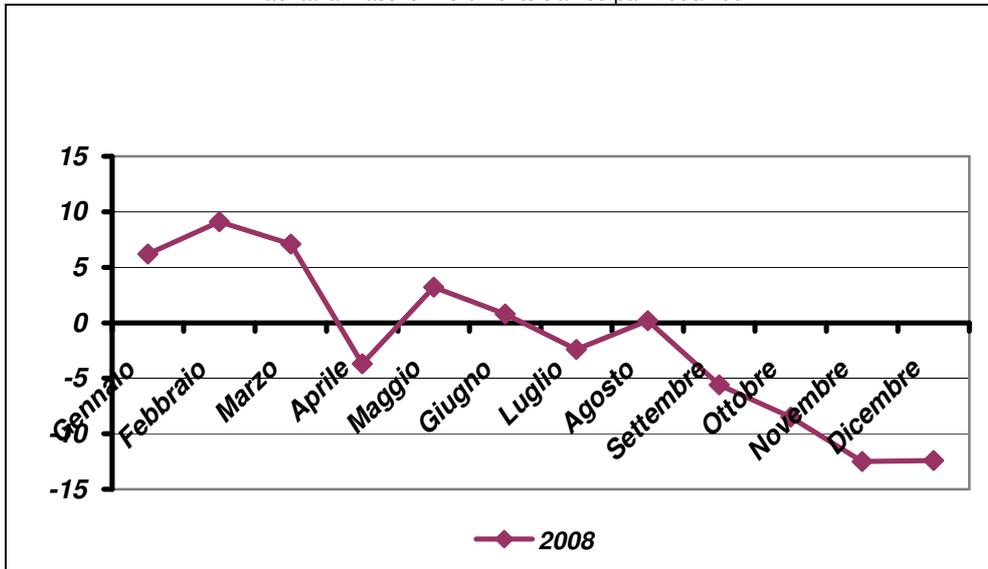
La tabella sotto riportata pone a confronto, per il periodo 2000-2007, il tasso di crescita dei passeggeri registrato, sia per l'area Europa che nello specifico per l'Italia, con evidenza delle annualità in cui si sono verificati scostamenti rispetto al trend.



Fonte: studio ENAC : Le prospettive del trasporto aereo Italiano nel quadro della crisi economica e finanziaria mondiale

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

Tab Italia. Tassi di incremento traffico pax 2008/2007



Fonte: studio ENAC : Le prospettive del trasporto aereo Italiano nel quadro della crisi economica e finanziaria mondiale

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

E' evidente, quindi, come il rapido declino del numero di passeggeri trasportati nel periodo settembre-dicembre 2008, la cui caduta, in Italia, appare più accentuata di quella registrata mediamente dall'Europa, sia scaturente dalla sommatoria di due componenti: 1) la vicenda Alitalia, con de-hubbing di Malpensa, contrazione dell'operativo della nuova compagnia e conflittualità scaturita, 2) le conseguenze della crisi economico-finanziaria globale.

Sulla base di dati pubblicati dall'ACI Europe¹ dal mese di dicembre 2008 oltre l'80% degli aeroporti europei ha iniziato a registrare un andamento del traffico passeggeri pari mediamente al -7,7%, rispetto a dicembre della precedente annualità mentre, con riferimento all'Italia, già dal mese di novembre il calo dei passeggeri si assestava intorno a -12%.

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

I dati relativi al primo semestre del 2008 (vs. 1° semestre 2007) indicano che la contrazione dell'operativo di Alitalia sullo scalo di Malpensa, è stat del -48,5% in termini di passeggeri trasportati che, considerando, si attesta ad un (-38% per il sistema aeroportuale milanese) nel periodo gennaio-giugno 2008.

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

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

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

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

¹ ACI EUROPE ON THE CRISIS - Empower Europe's airports to boost Economic Recovery- March 2009.

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

La liberalizzazione del mercato nei collegamenti extra comunitari, con le possibilità che offre, può determinare un fattore di crescita laddove siano contemperate le esigenze degli aeroporti di veder aumentare il traffico passeggeri e merci con le esigenze dell'industria nazionale vettoriale di avere garantite aspettative di sviluppo. In tal senso occorre perseguire una politica di graduale accesso al mercato che tuteli il programma di investimenti delle compagnie aeree.

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

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

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

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

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

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

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

Stime andamento traffico 2009 e 2010

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

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

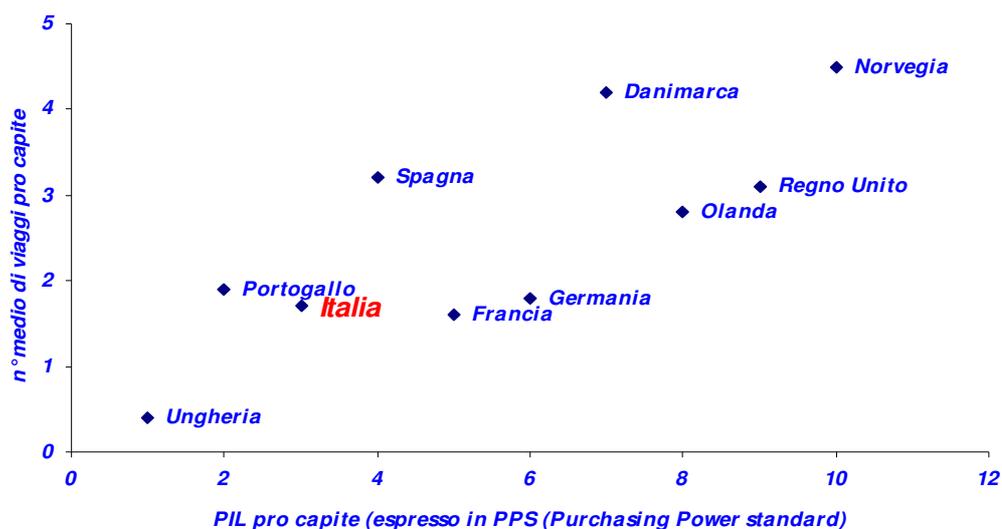
Tenuto conto, peraltro, delle più recenti stime del FMI (gennaio 2009) circa l'andamento delle componenti della domanda, riviste al ribasso, appare probabile che il decremento del traffico passeggeri, sia in Italia che in Europa, finisca per attestarsi sui valori più sfavorevoli fra quelli prima indicati:

Europa: -2,54% nel 2009; +0,25% nel 2010

Italia: -2,67% nel 2009; -0,13% nel 2010.

Da sottolineare comunque che confrontando il reddito pro capite e la propensione a viaggiare degli abitanti dei principali paesi europei, si nota come l'Italia si posiziona tra i paesi nei quali tale rapporto è molto basso (due viaggi/anno per persona) e dove, quindi, sono possibili margini di crescita per la domanda di trasporto aereo potenziale

Relazione fra reddito e numero medio di viaggi aerei (pro capite)



La Sicurezza (Safety)

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

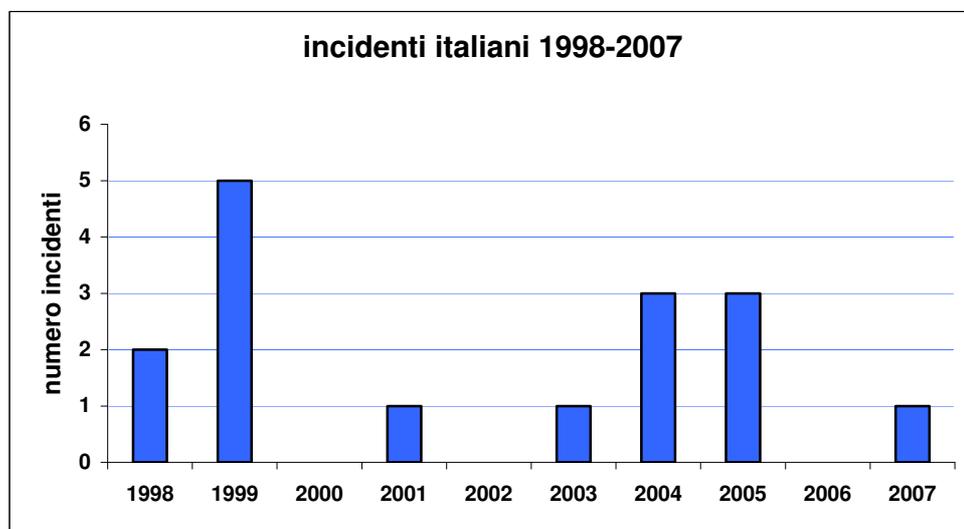
In particolare il livello di sicurezza dell'aviazione europea è tra i più elevati al mondo.

Negli ultimi anni il livello di sicurezza dell'aviazione civile italiana ha avuto un notevole incremento.

Infatti gli unici due incidenti con vittime si sono verificati nel 1999. Il dato si riferisce agli incidenti occorsi nel periodo 1998-2007 e che hanno visto il coinvolgimento di almeno un aeromobile di trasporto pubblico passeggeri di linea o cargo, con peso massimo al decollo MTWA maggiore di 5,700 kg, operato da un vettore italiano.

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

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



Incidenti vettori italiani di aeromobili trasporto pubblico di linea e cargo

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

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

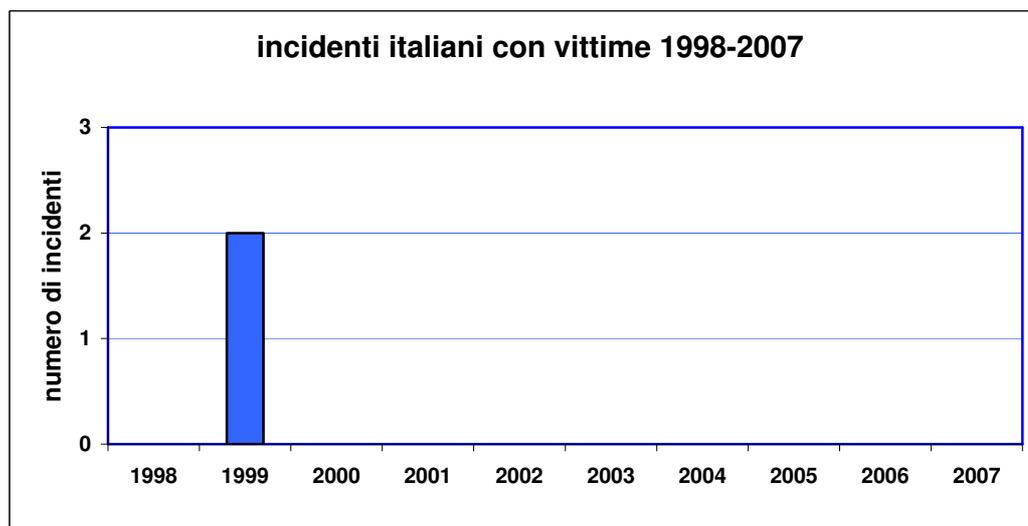


figura 6 incidenti vettori italiani di aeromobili trasporto pubblico di linea e cargo con vittime

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

Nell'ambito del programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) l'Enac ha svolto un'intensa attività ispettiva, che ha riguardato complessivamente 741 aeromobili (diverse marche di registrazione) di cui appartenenti:

408 ad operatori UE e

333 ad operatori extra UE

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

163 Operatori UE

54 Operatori ECAC non UE

104 Operatori non ECAC

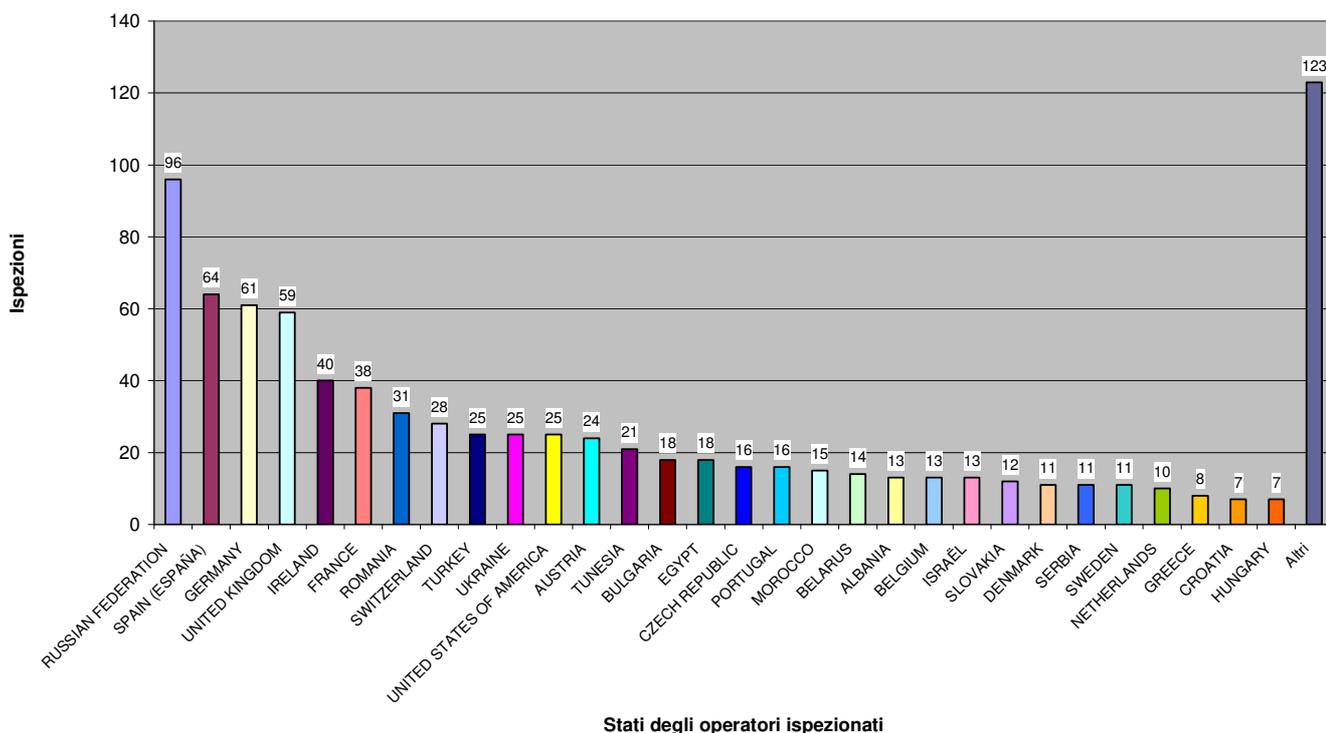
Gli Stati degli operatori ispezionati sono complessivamente 81 di cui

26 UE

12 ECAC e

43 non ECAC

Attività SAFA 2008



In materia di sicurezza, degna di nota è la massiccia attività svolta dall'Enac a partire dal mese di settembre 2008, in coincidenza con l'ammissione delle società del gruppo Alitalia al regime di amministrazione straordinaria. Per l'occasione l'ENAC ha rinforzato il presidio di sorveglianza sulle condizioni di sicurezza dei voli Alitalia e delle altre società del gruppo.

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

Dal mese di novembre 2008 è iniziato il processo di certificazione della società CAI, nelle sue varie articolazioni operative che è terminato il 12 gennaio 2009 con il rilascio dei certificati di operatore aereo alle società Alitalia – Compagnia Aerea Italiana, CAI First e CAI Second che hanno acquisito gli asset e le risorse precedentemente di proprietà di Alitalia – Linee Aeree Italiane, Alitalia Express e Volare S.p.A.

Il processo di certificazione ha riguardato anche le corrispondenti organizzazioni per la gestione tecnica degli aeromobili (CAMO), l'impresa di manutenzione, l'organizzazione di addestramento personale navigante, l'organizzazione di addestramento personale tecnico, il prestatore dei servizi di assistenza a terra, alle quali sono stati rilasciati i certificati di approvazione secondo le rispettive normative applicabili. Ciò è stato effettuato con l'attività di 9 team ispettivi che hanno operato nella notte fra il 12 ed il 13 gennaio 2009 negli aeroporti di Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa. All'esito favorevole dei controlli, è stata sancita la validità delle certificazioni e l'inizio delle operazioni dei nuovi vettori.

Pianificazione aeroportuale

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

Lo studio programmatico è tarato sulle esigenze e sulle ipotesi di sviluppo competitivo del sistema aeroportuale nazionale che, una volta concluso, verrà proposto dall'ENAC al Ministero di riferimento e che potrà costituire la base per la redazione del piano nazionale degli aeroporti.

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

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

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

Nel corso del 2008 è stata anche effettuata la revisione e l'aggiornamento della proposta del Piano di sviluppo, a medio termine, dell'aeroporto di Fiumicino, nonché all'istruttoria dei Piani di sviluppo degli aeroporti di Reggio Calabria, Torino Caselle (aggiornamento), Pisa (aggiornamento), Cagliari, Brindisi (approvato) e Venezia.

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

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

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

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

L'esame istruttorio, la verifica e l'approvazione di opere aeroportuali per i tre livelli di progettazione (preliminare, definitivo ed esecutivo) riguarda circa 150 progetti per un valore complessivo di circa 650 milioni di euro. L'attività di alta vigilanza è stata sviluppata su circa 70 opere di particolare rilevanza ed ha riguardato la sorveglianza sulla costruzione, il controllo degli obblighi convenzionali riguardo alle verifiche ed approvazioni dei certificati di acconto e dei tempi esecutivi degli interventi. L'attività di agibilità e collaudo ha riguardato il controllo tecnico ed operativo delle opere ultimate e la loro messa in esercizio, nonché il collaudo finale.

Le opere assoggettate a tale procedura sono riassunte nella tabella che segue.

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

Si segnalano in particolare le seguenti opere ove è stata svolta l'attività descritta:

Aeroporto di Fiumicino:

- Riqualfica strutturale della pista 16R/34L
- Terminal T5
- Interventi di sistemazione della Streep 16L/34R e della pista di volo
- Realizzazione dei nuovi piazzali "E"
- Nuova Torre Uffici Enac

Aeroporto di Catania:

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

Aeroporto Trapani:

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

Aeroporto di Brindisi:

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

Aeroporto di Firenze

- Riqualifica della pista di volo ed opere connesse

Aeroporto di Lamezia

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

Aeroporto di Milano Malpensa

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

Aeroporto di Milano Linate

- Impianto di cogenerazione

Aeroporto di Alghero

- Recupero funzionale, ammodernamento ed adeguamento della vecchia aerostazione passeggeri

Aeroporto di Bari

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

Aeroporto di Bergamo

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

Aeroporto di Bologna

- Ampliamento del Terminal 2

Aeroporto di Brescia

- Ampliamento del piazzale sosta aeromobili

Aeroporto di Forlì

- Sottopasso della pista per nuova tangenziale

Aeroporto di Napoli

- Ampliamento e sopraelevazione dell'aerostazione passeggeri

Aeroporto di Perugia

- Prolungamento della pista di volo e ampliamento piazzali

Aeroporto di Venezia

- Adeguamento infrastrutture air side

Con la revisione di metà periodo del Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006 (luglio 2004) la Misura III.2 gestita dall'ENAC ha beneficiato delle riserve di premialità comunitaria messe a disposizione dal Programma, in considerazione dell'efficienza di spesa ed efficacia di utilizzo dei fondi e di selezione dei progetti, che la Misura aveva mostrato nel primo periodo di attuazione (2000-2003).

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

Ulteriori risorse sono state poi attribuite alla Misura III.2 anche successivamente, nel corso dell'attuazione del Programma. Sulla base dei risultati conseguiti dall'Enac in termini di rendicontazione comunitaria delle spese a valere sul PON Trasporti, l'Autorità di Gestione (Ministero delle Infrastrutture) ha ritenuto, infatti, la Misura III.2 in grado di assorbire ulteriori nuove risorse disponibili. In occasione del Comitato di Sorveglianza del Programma del 14 novembre 2007, quindi è stata avanzata, da parte della Autorità di Gestione, in presenza della Commissione Europea, la proposta di attribuire all'ENAC le risorse disponibili in seguito all'eventuale

definanziamento di altre Misure dell'Asse III, in caso di mancato conseguimento del rispettivo obiettivo finanziario.

Ciò comporta, quindi, la massimizzazione del finanziamento complessivo a favore dell'ENAC, che, attualmente, nel complesso, mette a disposizione della realizzazione di interventi infrastrutturali nel Mezzogiorno, un ammontare di risorse nazionali e comunitarie (attraverso il PON Trasporti) pari a 399.437.816 euro.

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

La Carta dei Diritti del passeggero e la loro tutela

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

Alla fine del 2008 è iniziata la realizzazione della VI edizione per la quale è avvenuto un aggiornamento dei contenuti e una rivisitazione della veste grafica. La Carta è stata distribuita all'inizio del 2009 in 165.000 copie nei 36 principali aeroporti nazionali, in concomitanza con l'adozione da parte del Governo del sistema sanzionatorio per le violazioni relative al Regolamento CE 1107/06 in materia di diritti nel trasporto aereo delle persone diversamente abili o a mobilità ridotta. Al riguardo, così come già avvenuto per il Regolamento CE 261/04, all'Enac verrà affidato il potere di emettere sanzioni per il mancato rispetto della normativa in vigore.

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

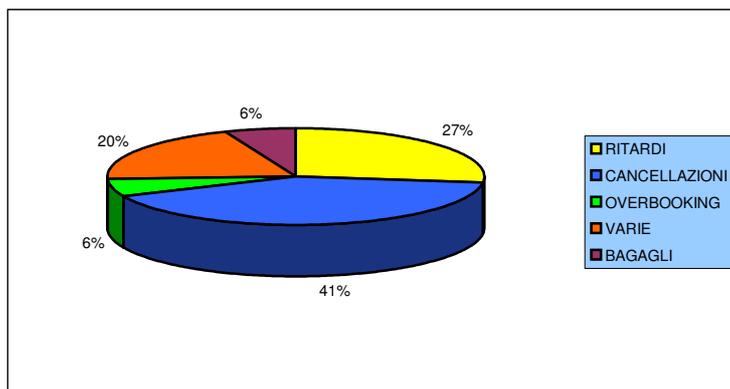
L'Enac è stato designato dallo Stato italiano quale Organismo Responsabile della corretta applicazione delle norme comunitarie sui voli in partenza dal territorio nazionale, con il compito di irrogare le relative sanzioni.

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

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

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

Totale Reclami 2008



RITARDI	1471
CANCELLAZIONI	2246
OVERBOOKING	313
VARIE	1068
BAGAGLI	338
TOTALE	5436

La direttiva comunitaria sui diritti aeroportuali

La Direzione Regolazione Economica dell'Enac ha seguito i lavori del Gruppo Aviazione presso il Consiglio europeo di Bruxelles finalizzati all'adozione della Direttiva comunitaria in materia di diritti aeroportuali.

Obiettivo della Direttiva è quello di definire un quadro di regole comuni che disciplini gli aspetti fondamentali della regolazione tariffaria e indichi principi comuni per la definizione e riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti della Comunità.

L'applicazione della nuova direttiva riguarderà tutti gli aeroporti situati nella Comunità aperti al traffico commerciale aventi un volume di traffico annuale superiore alla soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri; in ogni caso, si applicherà all'aeroporto con il maggior traffico passeggeri in ciascuno Stato membro, ove non vi siano scali che raggiungano tale soglia di traffico.

La Direttiva afferma principi di trasparenza e non discriminazione tra gli utenti degli aeroporti e prevede l'istituzione di una procedura obbligatoria di consultazione periodica tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, all'ammontare dei diritti stessi ed alla qualità del servizio fornito.

La Direttiva prevede, inoltre, che gli Stati membri istituiscano un'Autorità di vigilanza nazionale indipendente incaricata di assicurare la corretta applicazione delle misure adottate e di intervenire in caso di controversia tra il gestore aeroportuale e gli utenti degli aeroporti al fine di pervenire ad una rapida risoluzione.

DATI DI TRAFFICO AEROPORTUALE COMPLESSIVI - ANNO 2008							
AEROPORTO	Movimenti		Passeggeri		Cargo T		
	Numero	%	Numero	%	Tonn.	%	
1 ALBENGA	514	-55.5	1,841	-89.8	-	-	
2 ALGHERO	13,844	6.7	1,383,296	6.2	1,307	69.5	
3 ANCONA	12,518	-11.0	406,292	-15.1	6,430	6.5	
4 AOSTA	291	-64.0	3,057	-68.6	-	-	
5 BARI	29,156	4.4	2,461,958	5.1	3,888	-3.8	
6 BERGAMO	61,980	5.7	6,462,591	13.0	122,213	-8.8	
7 BIELLA	-	-100.0	-	100.0	-	-	
8 BOLOGNA	56,993	-7.5	4,124,298	-3.0	26,467	41.6	
9 BOLZANO	3,125	-8.7	64,554	-13.1	-	-	
10 BRESCIA	9,763	34.3	253,598	37.4	36,770	-21.7	
11 BRINDISI	10,981	13.9	964,438	4.7	131	-48.8	
12 CAGLIARI	33,824	7.3	2,924,805	10.4	4,901	-2.1	
13 CATANIA	56,704	-4.4	6,020,606	-0.4	8,777	-0.3	
14 CROTONE	1,327	-20.1	89,330	-15.7	-	-	
15 CUNEO	1,694	87.6	79,379	43.1	-	-100.0	
16 ELBA	563	-32.6	10,360	-16.4	-	-	
17 FIRENZE	35,305	1.8	1,926,837	0.9	85	28.8	
18 FOGGIA	2,583	25.7	28,145	264.3	-	-	
19 FORLI	6,274	2.1	772,078	8.4	4	-89.2	
20 GENOVA	18,322	-2.4	1,170,163	5.8	1,449	-0.3	
21 GROSSETO	908	38.8	5,627	226.4	-	-	
22 LAMEZIA TERME	14,076	1.5	1,495,421	3.4	1,978	-4.9	
23 LAMPEDUSA	2,922	-13.6	184,344	-2.3	48	242.9	
24 MILANO LINATE	96,823	-3.6	9,264,561	-6.7	20,007	-14.8	

25	MILANO MALPENSA	212,841	-19.3	19,014,186	-19.8	415,952	-14.5
26	NAPOLI	60,448	-3.7	5,594,043	-2.2	3,619	-25.9
27	OLBIA	18,323	-7.7	1,739,619	-0.1	802	-46.7
28	PALERMO	47,120	-4.0	4,424,867	-1.4	4,320	-1.4
29	PANTELLERIA	4,047	-16.9	153,268	-7.6	79	-4.8
30	PARMA	5,706	18.7	285,409	100.4	-	-
31	PERUGIA	3,446	8.1	110,879	19.2	-	-100.0
32	PESCARA	6,511	-13.6	395,989	8.8	3,339	1.5
33	PISA	37,887	-1.4	3,940,490	6.2	9,824	-24.5
34	REGGIO CALABRIA	7,128	-17.3	491,302	-10.5	180	-46.3
35	RIMINI	5,381	-10.7	417,879	-13.7	1,881	17.9
36	ROMA CIAMPINO	51,275	-12.2	4,778,059	-11.3	19,640	-14.6
37	ROMA FIUMICINO	340,971	3.9	34,815,230	7.2	153,016	-0.9
38	SIENA	462	-18.7	798	-26.3	-	-
39	TARANTO	143	-24.7	2,900	-9.3	378	32.2
40	TORINO	48,797	-5.2	3,402,047	-2.4	2,898	-4.7
41	TORTOLI	366	-34.2	17,229	-32.9	-	-
42	TRAPANI	6,712	-17.4	528,968	4.6	27	0.0
43	TREVISO	13,651	6.7	1,697,720	10.3	8,647	-50.8
44	TRIESTE	14,731	23.8	776,757	5.6	188	-50.3
45	VENEZIA	73,744	-8.8	6,848,244	-2.6	22,660	74.3
46	VERONA	36,362	-6.5	3,366,766	-2.8	1,890	125.0
47	VICENZA	62	-85.6	99	-86.9	-	-
	TOTALE	1,466,604	-4.3	132,900,327	-1.8	883,795	-9.9
	DATI IN CORSO DI ELABORAZIONE						