

XVIII LEGISLATURA - ATTO SENATO N. 727

DISEGNO DI LEGGE

Delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di trasporto aereo.

Contributi e osservazioni Enac

Art. 1 comma 2 lettere:

a) ridefinire la classificazione degli aeroporti presenti sul territorio nazionale con l'attribuzione a ciascuno di essi della valenza nazionale, regionale o locale e della connessa specializzazione funzionale.

In via preliminare si evidenzia che l'ENAC ha svolto a partire dal 2007 un'intensa attività di analisi delle caratteristiche del sistema aeroportuale nazionale che ha portato alla pubblicazione nel 2009 dello "Studio Strategico per lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale". Tale studio aveva trovato poi attuazione nella Proposta al Ministro di Piano Nazionale degli Aeroporti elaborato dall'Enac nel 2012, basato sull'analisi delle potenzialità del mercato del trasporto aereo e delle potenzialità del sistema aeroportuale nazionale.

La vigente classificazione degli aeroporti è invece contenuta nel D.P.R. 201/2015 che si basa sul Piano Nazionale degli Aeroporti definito e pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2014.

Si concorda sull'esigenza di un aggiornamento del Piano Nazionale degli Aeroporti, quale reale documento di indirizzo strategico per le diverse componenti del settore che tenga meglio conto delle recenti dinamiche del trasporto aereo anche alla luce delle previsioni di EUROCONTROL pubblicate nel 2018 che stimano, una considerevole crescita del volume dei movimenti a livello continentale che non risulta adeguatamente supportata

dagli interventi oggi programmati per la crescita della capacità infrastrutturale degli aeroporti.

b) prevedere misure di incentivazione volte a favorire la creazione di sistemi aeroportuali coordinati, al fine di garantire una più razionale ed efficace distribuzione dei flussi di traffico aereo.

Si ritiene che tale aspetto sia stato già affrontato con l'emanazione delle Linee Guida per la designazione delle reti aeroportuali del 25 novembre 2016 (c.d. Decreto Reti), che contiene previsioni normative finalizzate all'incentivazione delle reti aeroportuali.

Tale decreto reti è stato emanato in attuazione di quanto disposto dalla Direttiva 2009/12/CE nell'ottica di incentivare la costituzione di reti e sistemi aeroportuali, che possano costituire il superamento di situazioni di inefficienza, ridurre i costi e favorire la crescita integrata degli aeroporti "*con possibili specializzazioni degli stessi*".

La rete consente, infatti, di beneficiare della vocazione specialistica dei singoli scali, attraverso l'utilizzo ottimale delle infrastrutture aeroportuali e la valorizzazione delle sinergie nella gestione congiunta, misurabili anche mediante il raggiungimento di economie di scala, diversamente non realizzabili, soprattutto nell'ottica di una gestione autonoma e disgiunta dei due scali minori.

In Italia ad oggi l'unica rete aeroportuale designata con decreto è quella degli scali pugliesi.

c) potenziare gli interventi finalizzati a garantire una più efficace intermodalità dei sistemi di trasporto, quale fattore di competitività delle imprese e del territorio.

L'intermodalità è uno degli elementi principali da considerare in una corretta e proattiva programmazione e pianificazione dello sviluppo del sistema aeroportuale nazionale. Pertanto, si concorda che un maggiore impulso in tal senso non può che giovare alla questione relativa all'accesso alle reti della mobilità dei cittadini e delle merci.

In tale ottica si evidenzia che da anni l'ENAC si è attivato nei rapporti con RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e gli Enti a vario titolo coinvolti per la definizione delle strategie di intervento sui principali scali nazionali.

Ad oggi infatti sono molteplici gli scali in cui è già presente o è stata programmata l'integrazione modale aria-ferro. Ne sono concreti esempi a tal proposito gli scali di Bari, Catania, Palermo, Napoli, Pisa, Bologna, Venezia, Fiumicino, Malpensa, Linate, Cagliari.

Il miglioramento del sistema andrebbe perseguito non solo per gli aspetti infrastrutturali ma soprattutto per quanto attiene una implementazione del servizio in termini di frequenze e collegamenti offerti sulla rete ferroviaria.

d) definire i criteri per il riordino dell'assetto amministrativo ed organizzativo dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e per la distribuzione delle competenze tra l'Enac e l'Autorità di regolazione dei trasporti, con particolare riguardo all'accesso alle infrastrutture e ai servizi accessori.

Il riordino dell'ENAC risulta necessario e prioritario per lo sviluppo del sistema del trasporto aereo. Occorre dotare l'Ente di adeguati strumenti per far fronte a crescenti volumi di traffico e crescenti volumi turistici, da cui discendono crescenti opportunità per il sistema Paese e per consentire all'Italia di svolgere un ruolo primario nel contesto internazionale del trasporto aereo.

Gli Stati membri dell'Unione Europea (Germania, Gran Bretagna, Spagna) hanno già adeguato le rispettive Autorità di settore sotto il profilo organizzativo in termini di dotazione organica e di autonomia gestionale e finanziaria.

In tale contesto pare matura la riflessione sulla trasformazione dell'ENAC in Ente pubblico economico EPE che rappresenta l'ipotesi di assetto organizzativo più adatta al conseguimento dei suoi fini istituzionali. La trasformazione dell'ENAC in Ente pubblico economico consentirebbe una maggiore autonomia regolamentare, amministrativa, patrimoniale, organizzativa, contabile e finanziaria, sempre sotto la vigilanza del Ministro competente.

Inoltre, questa trasformazione non comporterebbe alcun maggiore onere per lo Stato, ma viceversa un vantaggio in termini economici: infatti, già oggi sarebbe possibile per l'Ente rinunciare al trasferimento di parte corrente stabilito dall'art. 7 comma 1 lettera a) del d.lgs. 250/97 il quale, con riferimento al Bilancio dello Stato per il periodo 2019/2021, prevede un importo iscritto a beneficio dell'Ente pari a 22,3 milioni di euro. Pertanto, con la trasformazione si genererebbe un risparmio di 66,9 milioni nel solo triennio, proiettando una economia strutturale duratura sui conti pubblici.

In ragione degli elementi di positività derivanti dalla trasformazione e dei relativi benefici economici sopra richiamati, la priorità di questa tematica è tale da suggerirne perfino l'inserimento in un veicolo normativo ancor più immediato dell'attuale disegno di legge che, come noto, ha tempistiche più dilatate rispetto, ad esempio, dei decreti legge.

Con riferimento al riparto di competenze tra ENAC ed ART è necessario anzitutto sottolineare la diversa natura giuridica delle due amministrazioni.

L'ENAC è un Ente governativo, ossia sottoposto all'indirizzo, alla vigilanza e al controllo del Ministro dei trasporti e della navigazione, svolgendo tutte le funzioni di amministrazione attiva a norma dell'art. 6 comma 9 lett. b) del decreto istitutivo. Pertanto esiste un rapporto fra il Ministero competente e l'Ente nel senso che il primo vigila affinché il secondo agisca nel rispetto dei fini pubblico-istituzionali e dei criteri di efficacia, efficienza, economia e sicurezza.

Viceversa, l'ART è una autorità amministrativa indipendente e, in quanto tale, è estranea al sistema sopra menzionato poiché, per espressa volontà della legge istitutiva, è indipendente da qualsiasi potere dello Stato. Pertanto, ART non soggiace al regime di responsabilità ministeriali derivante dalla funzione da essi esercitata, così come previsto dall'art. 95 della Costituzione.

Proprio tale elemento che connota il dna della ART e delle altre Autorità, porta ad escludere dall'ambito delle loro competenze tutte quelle attività che possono essere ricondotte alle funzioni di amministrazione attiva, attribuite sempre dall'art. 95 al Governo e alle sue dirette diramazioni e che consiste nella gestione e nel perseguimento dell'interesse pubblico a cui è collegato il citato sistema di responsabilità ministeriale-governativa.

Dal quadro sopra delineato ne discende che l'ENAC e l'ART esercitano, ognuna per il profilo di rispettiva competenza, diverse prerogative e attività che non si sovrappongono e che vanno mantenute distinte sebbene necessitino di un maggior coordinamento.

Sarebbe opportuno approfondire se ad oggi ART stia svolgendo attività operative che non rientrano nell'ambito delle competenze di un'Autorità indipendente di vigilanza.

e) provvedere al riordino delle disposizioni del codice della navigazione in relazione alle procedure di registrazione e cancellazione degli aeromobili dal Registro nazionale aeronautico.

Si condivide l'iniziativa in quanto l'attuale assetto normativo ha un impatto negativo sulla registrazione degli aeromobili per il mancato recepimento della Convenzione di Cape Town e per la onerosità delle procedure di deregistrazione che impongono tempi e costi aggiuntivi rispetto agli altri Paesi europei come ad esempio l'avviso in opponendum di durata 60 giorni.

La Convenzione di Cape Town offre particolari tutele al lessor che noleggia l'aeromobile a un vettore dello Stato aderente. Infatti, nel caso di crisi finanziarie del vettore, in forza della Convenzione in argomento, il lessor/creditore può recuperare più facilmente il bene di sua proprietà senza che questo venga aggredito dalle procedure fallimentari ordinarie. Tale maggior tutela del lessor si riverbera positivamente sulla dimensione economica del noleggio che avrà condizioni finanziarie più favorevoli per i vettori degli Stati aderenti alla Convenzione.

La convenzione di Cape Town e il relativo protocollo sono stati sottoscritti dall'Italia già nel 2001, ma ad oggi non sono stati ratificati, con ciò impedendo ai soggetti interessati di beneficiare delle agevolazioni finanziarie ivi derivate, a danno del sistema nazionale largamente inteso che risulta conseguentemente connotato da una maggiore onerosità dei costi. Risulta pertanto necessario provvedere alla ratifica della Convenzione e del Protocollo relativo.

Analoga fuga dal registro nazionale deriva dalla onerosità delle procedure di deregistrazione.

Con l'occasione si segnala che l'introduzione della luxury tax agli aeromobili usati per attività di aerotaxi e aviazione generale, ha portato molti operatori alla registrazione all'estero con conseguente impatto negativo sia sulle finanze pubbliche per mancata tassazione, sia sull'occupazione per perdita di attività di gestione tecnica e manutenzione.

f) definire procedure efficaci e trasparenti, basate su criteri di valutazione tecnica ed economica, ai fini del rilascio dei titoli abilitatori ad operare come vettore.

Il Regolamento(CE) n. 1008/2008 stabilisce i requisiti organizzativi ed economico-finanziari ai fini del rilascio e del successivo mantenimento della licenza di esercizio di trasporto aereo.

L'ENAC già dal 2013, in applicazione del Regolamento, allo scopo di standardizzare e semplificare le procedure per il rilascio delle licenze di esercizio nonché le successive verifiche di monitoraggio, ha elaborato dei modelli che le compagnie devono compilare con i propri dati economici, finanziari e operativi. In fase di rilascio della licenza i modelli contengono i dati previsionali che saranno poi utili per il successivo monitoraggio della persistenza dei requisiti a consuntivo.

Sarebbe necessario prevedere misure sanzionatorie amministrative nell'ipotesi di mancato inoltro dei dati periodici di monitoraggio considerato che il Regolamento prevede la sospensione o la revoca della licenza nel caso in cui il vettore aereo non presenti i bilanci certificati entro un mese dalla loro approvazione.

P.S. con riferimento al punto e), in linea anche con quanto stanno mettendo in atto altre autorità europee, si potrebbe prevedere che la flotta delle compagnie nazionali abbia una percentuale di aeromobili immatricolati in Italia.

g) ridefinire il sistema sanzionatorio, con particolare riferimento ai procedimenti di irrogazione e di riscossione degli incentivi, tenendo conto dei principi di gradualità, proporzionalità e adeguatezza.

In merito all'iniziativa si segnala che sono stati già emanati i decreti legislativi per tutte le attività di natura tecnica e operativa per la mancata corrispondenza ai regolamenti comunitari, gli operatori aerei, i piloti, i manutentori, lo spazio aereo ecc...

E' in corso di adozione anche un Regolamento Enac per le procedure ed i criteri per attuare il sistema sanzionatorio ove sono tenuti in conto i principi di gradualità, proporzionalità e adeguatezza unitamente al principio comunitario di *just culture*.

h) ridefinire il sistema delle concessioni aeroportuali, con particolare riferimento alla natura e ai tempi di durata delle medesime concessioni e alla sostenibilità ambientale.

Con l'affidamento a società di capitali della "gestione totale" aeroportuale è stato introdotto un modello nel quale i concessionari sono responsabili della gestione dell'intera struttura aeroportuale e della prestazione dei servizi aeroportuali. Gli enti di gestione percepiscono i diritti aeroportuali connessi all'esercizio aeroportuale (approdo, partenza, imbarco e sbarco passeggeri e merci) e sostengono, salvo la possibilità di accedere a finanziamenti pubblici previsti per legge, tutte le spese necessarie al funzionamento dello stesso, comprese quelle infrastrutturali.

L'attuazione della riforma ha consentito allo Stato di trasferire in capo alle società concessionarie gli oneri legati alla gestione diretta degli scali, ridefinendo il ruolo dell'Amministrazione pubblica da soggetto direttamente tenuto alla gestione operativa degli aeroporti e alla realizzazione delle infrastrutture a Regolatore degli equilibri di mercato e a garante della sicurezza e della qualità dei servizi resi all'utenza.

In ragione dell'affidamento a soggetti privati è necessario garantire a quest'ultimi una durata temporale della concessione adeguata a sostenere gli investimenti previsti sullo scalo aeroportuale. In tale ottica si conferisce una adeguata stabilità all'intero sistema aeroportuale, nonché alla sua operatività nel rispetto dei profili di sicurezza contemplati dal contesto normativo europeo e nazionale.

Ad oggi gli aeroporti di aviazione commerciale vengono affidati ai sensi dell'art. 704 Codice della Navigazione che prevede l'individuazione del soggetto cui affidare la gestione totale delle infrastrutture attraverso una procedura di gara europea indetta e curata da ENAC. Il soggetto così individuato viene riconosciuto gestore totale a seguito del decreto interministeriale emanato dal MIT e dal MEF. Ad oggi si registrano alcuni

rallentamenti del procedimento di affidamento proprio relativamente alla fase successiva di aggiudicazione. Al riguardo, si ritiene opportuna una riflessione al fine di una semplificazione della procedura contemplata dal predetto art. 704. Potrebbe essere valutata la possibilità in capo ad Enac di emanare direttamente il provvedimento di affidamento. In tale modo, sarebbe possibile ridurre in modo significativo i tempi ad oggi occorrenti per il perfezionamento della procedura.

i) definire un sistema di valutazione preliminare dei piani di investimento presentati dalle società di gestione e di verifica periodica in corso di attuazione.

Si ritiene che già attualmente il sistema consenta valutazioni, sia di carattere preliminare sia di carattere periodico, degli investimenti infrastrutturali degli aeroporti, cristallizzati nei Piani di intervento e monitorati anche attraverso il sistema informatizzato di monitoraggio investimenti aeroportuali (MIA).

E' necessario illustrare sinteticamente come avviene il percorso di verifica degli investimenti.

Il procedimento di controllo parte dalla verifica e approvazione in linea tecnica del Piano di Sviluppo Infrastrutturale di ogni scalo, il c.d. Master Plan, redatto in attuazione degli indirizzi di politica del trasporto aereo contenuti sia nel D.P.R. 201/2015, sia nel Piano Nazionale degli Aeroporti emesso dal Ministero delle Infrastrutture ed ei Trasporti nel 2014.

Il Master Plan ha generalmente un orizzonte temporale di 15 anni.

Il Master Plan viene a sua volta parcellizzato in momenti temporali più brevi entro cui vengono presentati piani di investimento più specifici. Si tratta appunto dei Piani Quadriennali di Investimento presentati dalle società di gestione all'Ente ai fini della stipula dei Contratti di programma.

L'attuale quadro normativo prevede che l'Ente debba emanare un nulla osta sul predetto Piano degli Investimenti, previa verifica della coerenza del Piano stesso con il Master Plan (che individua la necessità delle opere), della congruità delle previsioni di spesa, e della fattibilità temporale.

Il nulla osta reso dall'Ente, in via preventiva rispetto alla sottoscrizione dei Contratti di programma sopra citati, comprende ed assorbe in un unico parere tutte le valutazioni del caso relativamente ai Piani investimenti, (qualità, ambiente e traffico), anche in termini di sostenibilità economico-finanziaria nell'orizzonte temporale di vigenza del CdP pari a quattro anni.

Il Contratto di programma consente, inoltre, di monitorare annualmente lo stato di avanzamento degli investimenti programmati e nel caso in cui si riscontrino disallineamenti tra investimenti pianificati e investimenti realizzati, per inerzia o altre cause imputabili al gestore, l'Ente può sanzionare il gestore e applicare la disciplina delle penali prevista dal Contratto sottoscritto.

l) prevedere una disciplina in materia di tariffazione tale da garantire il rispetto dei principi di congruità, trasparenza e non discriminazione.

La regolazione tariffaria del settore è da tempo incardinata al principio della correlazione delle tariffe al costo sostenuto dal gestore per la messa a disposizione di beni e servizi aeroportuali.

Il CIPE, con propria delibera 38/2007, ha infatti stabilito gli elementi cardine della regolazione tariffaria di settore nel presupposto del rispetto dei principi della correlazione al costo, trasparenza e non discriminazione.

I suddetti criteri sono stati poi ribaditi anche dalla più recente disciplina di emanazione Comunitaria (Direttiva 2009/12/CE in materia di diritti aeroportuali) che non ha innovato rispetto a quanto già attuato dalle Amministrazioni di settore preposte alla regolazione tariffaria.

Per quanto attiene al principio della trasparenza, quest'ultima viene oggi garantita attraverso apposite consultazioni con l'utenza che si tengono annualmente e in via preventiva rispetto all'aggiornamento delle tariffe aeroportuali, proprio allo scopo di garantire un maggior coinvolgimento degli utenti aeroportuali (vettori) e la possibilità di rappresentare le proprie specifiche esigenze.

Attualmente la competenza in materia tariffaria è dell'ART (Autorità di vigilanza indipendente istituita nell'alveo delle Autorità di vigilanza nei servizi di pubblica utilità di cui alla Legge 14 novembre 1995, n. 481); ENAC è ancora competente in materia tariffaria solo per i tre contratti di programma in deroga (Roma, Milano, Venezia); tuttavia è noto che è in corso un passaggio di competenze al riguardo all'ART.

m) ridefinire il sistema di tariffazione, tenuto conto delle valutazioni dei costi sostenuti per gli aeroporti e per i tipi di aeromobili.

Non appare necessario ridefinire il sistema di tariffazione in quanto la sopra indicata Direttiva comunitaria n.12/2009, già garantisce la congruità delle tariffe ai costi sostenuti dagli aeroporti, e l'applicazione di tariffe differenziate per singolo aeroporto (tenuto conto degli investimenti effettivamente realizzati) e per tipologia di aeromobile (tonnellaggio aereo) nel rispetto del principio comunitario "chi usa paga".

Ciascuna utente è tenuto a pagare in relazione ai beni e servizi effettivamente fruiti.

n) razionalizzare il sistema di separazione degli spazi aerei.

In merito all'architettura dello spazio aereo si ritiene opportuno evidenziare che la razionalizzazione del sistema di separazione è essenziale e indispensabile per favorire lo sviluppo del trasporto aereo.

La relativa disciplina è contenuta nel così detto pacchetto "Single Sky" ovvero un insieme di regolamenti europei che fornisce la disciplina afferente tutti i temi dello spazio aereo incluso l'uso flessibile tra attività civile e militari. Le competenze sono già attribuite all'Enac con la Legge n. 265/2004 e l'Ente già opera fattivamente per l'utilizzo ottimale dello spazio aereo in coordinamento con l'Aeronautica Militare.

Ne è brillante dimostrazione l'apertura delle prime rotte europee che applicano il concetto del "free route": tecniche secondo le quali il vettore è in grado di determinare la rotta più efficiente in termini di tempi, consumi e impatto ambientale con un ottimale uso dello spazio aereo.

Il sistema di separazione degli spazi aerei, sia a livello normativo sia per quanto concerne l'assetto delle competenze nazionali, appare adeguato e pertanto non si ravvede l'esigenza di una ulteriore modifica.

o) razionalizzare il sistema dei diritti derivanti da accordi bilaterali, prevedendo disposizioni per l'accesso al mercato italiano volte a disciplinare lo stabilimento delle imprese e specifiche condizioni di reciprocità per i sistemi aeroportuali.

Gli accordi bilaterali prevedono uno scambio di diritti bilanciato tra le due parti, essendo basati sul criterio di stretta reciprocità delle possibilità riconosciute ai vettori di entrambe le parti. Si aggiunge che trattasi di diritto pattizio (accordi bilaterali soggetti a ratifica con legge) e una modifica unilaterale da parte dell'Italia appare problematica e comporta la denuncia dell'accordo.

In taluni casi, a fronte di diritti riconosciuti dagli accordi, si sono verificate, in concreto, problematiche inerenti l'effettiva possibilità di utilizzo dei diritti; si ritiene che in tali circostanze la soluzione vada trovata sul piano politico delle relazioni con il paese di cui trattasi.

Il problema della reciprocità attiene alle possibilità riconosciute effettivamente all'industria vettoriale italiana piuttosto che, come indicato alla lettera o) "ai sistemi aeroportuali": le società di gestione degli aeroporti in Italia considerano infatti favorevolmente l'incremento dei servizi dei vettori esteri, indipendentemente dal criterio di reciprocità.

Relativamente alla legge 164/2014 (art. 28 comma 8bis), si osserva che la stessa prevede due parti: a) una relativa alla promozione di accordi (che non necessita modifiche, in quanto come sopra detto, gli accordi sono sempre basati su una logica speculare e prevedono diritti uniformi (in termini di

possibilità) tra le parti; b) la seconda relativa al rilascio di diritti di traffico su base extra bilaterale (nelle more della stipula di nuovi accordi, l'Enac rilascia autorizzazioni temporanee); in tal caso potrebbe essere riportato il criterio della reciprocità come condizione per concessioni extra accordo oggi non prevista.

p) definire requisiti e *standard* minimi di tutela sulla base dei contratti di settore, al fine di produrre effetti ulteriori rispetto a quelli previsti dal diritto comune dei contratti relativamente ai vettori italiani e stranieri operanti su territorio nazionale italiano.

Non di competenza Enac perché inerente ai profili giuslavoristici.

q) al fine di contrastare forme diffuse di precariato, prevedere il rafforzamento degli strumenti di controllo nonché specifiche misure volte a disincentivare l'applicazione da parte dei vettori di contratti di lavoro non conformi alla normativa italiana nonché l'utilizzo di forme contrattuali a termine.

Non di competenza Enac

r) introdurre disposizione volte a incentivare la raccolta differenziata sugli aeromobili, anche per i vettori che transitano sul nostro territorio.

Non di competenza Enac

s) prevedere misure volte a garantire la tutela della salute dei lavoratori e il riconoscimento delle mansioni del personale navigante del trasporto aereo come lavoro usurante.

Non di competenza Enac

t) definire un sistema di analisi e monitoraggio relativo agli effetti dei diritti di traffico e delle autorizzazioni sui livelli occupazionali.

L'Enac già raccoglie i dati sui flussi di traffico e lo sviluppo della connettività. L'analisi delle ricadute sull'occupazione in relazione alla crescita/limitazione dei diritti di traffico potrebbe essere sviluppata in coordinamento con gli enti preposti alla tutela dei livelli occupazionali sulla base dei seguenti aspetti:

- a) livelli occupazionali delle compagnie nazionali, che chiedono una maggiore protezione nel mercato;
- b) gestioni aeroportuali e al relativo indotto, che beneficiano dell'incremento della connettività del paese sia legato ai vettori nazionali che a quelli esteri;
- c) ai flussi turistici, che beneficiano dell'incremento della connettività del paese sia legato ai vettori nazionali che a quelli esteri.

Tale aspetto si ritiene possa essere implementato senza ricorrere a intervento legislativo.

u) definire un sistema efficiente di informazione ai passeggeri, al fine di favorire l'adeguamento delle disposizioni nazionali alla normativa europea e internazionale e di tutelare la qualità dei servizi a beneficio degli utenti, anche adottando il relativo sistema sanzionatorio.

L'ENAC è l'organismo competente (National Enforcement Body) a vigilare sull'osservanza del Regolamento (CE) 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato. L'Ente è costantemente impegnato a garantire una capillare ed efficiente attività informativa ai passeggeri attraverso numerosi canali. In primo luogo mediante la completa informativa disponibile nella sezione "Passeggeri" del sito web istituzionale, nonché attraverso poster, avvisi e flyer informativi disponibili in tutti gli aeroporti italiani. ENAC inoltre approva annualmente le cosiddette "Carte dei Servizi" sia delle società di gestione aeroportuali sia dei vettori aerei nazionali, pubblicate sui rispettivi siti web e sul sito dell'Ente. Le Carte, oltre a riportare le informazioni di maggior interesse e utilità per l'utenza, contengono una serie di obiettivi riferiti agli indicatori di qualità dei servizi erogati, annualmente monitorati dall'Ente. Detti indicatori di qualità sono altresì presenti nei Piani della Qualità dei Contratti di Programma sottoscritti tra i gestori aeroportuali e l'ENAC e sono oggetto anch'essi di un monitoraggio annuale. L'attività di tutela dei diritti dei passeggeri è assicurata dall'Ente mediante il sistema sanzionatorio esercitato nei confronti delle compagnie aeree inadempienti, qualora si accertino violazioni del Regolamento CE 261/2004. L'attività di enforcement è infine garantita mediante Audit di qualità ad hoc, effettuati a livello centrale dalla competente Funzione Organizzativa dell'ENAC nei confronti dei gestori aeroportuali, nonché attraverso le ispezioni di qualità espletate, a livello locale, dagli Ispettori Carta Diritti e Qualità dei servizi aeroportuali presenti in tutti gli aeroporti nazionali.

Proposta di modifica del c.nav. art. 783 - Estendere l'obbligo di adozione e pubblicazione delle carte dei servizi anche ai vettori con licenza rilasciata da

uno Stato membro diverso dall'Italia stabiliti in Italia e sarebbe anche opportuno per assicurare le pari condizioni di accesso al mercato estendere l'obbligo anche ai vettori che non sono stabiliti ma che svolgono parte della loro attività nel territorio italiano.

v) adottare strumenti finalizzati a garantire una effettiva tutela degli utenti, anche mediante l'adozione di meccanismi di certificazione delle compagnie aeree basati sulle *performance* raggiunte nel medesimo ambito.

Da tempo l'ENAC, nell'ottica della maggiore tutela del passeggero e della funzionalità delle operazioni e del traffico negli scali nazionali, ha messo a punto un sistema di monitoraggio stagionale (IATA Summer e Winter) delle performances dei vettori basato sul risk assessment elaborato dai vettori con licenza rilasciata da ENAC e da quelli stabiliti in Italia. In sostanza, la collaborazione instaurata con le compagnie, le quali trasmettono periodicamente all'Ente gli elementi riguardanti ritardi, cancellazioni e altri dati che incidono sulla operatività, nonché le relative motivazioni, consentono, in piena sinergia con i vettori stessi, di mettere a punto un meccanismo di monitoraggio che fornisce un quadro chiaro delle possibili criticità e delle ragioni che potrebbero determinare disservizi nel corso di una stagione di traffico. Questa attività consente di limitare al massimo i disagi per i passeggeri e le situazioni di criticità negli aeroporti e rappresenta un esempio di buona pratica e di collaborazione proattiva tra l'Autorità e i vettori, nell'interesse del passeggero e dell'industria.

Tale aspetto si ritiene non necessiti di un intervento normativo.

z) prevedere meccanismi di devoluzione delle controversie alternative rispetto al ricorso all'autorità giudiziaria ordinaria, anche al fine di contenere il numero di contenziosi instaurati dai passeggeri per il riconoscimento dei diritti.

Il decreto legislativo 6 agosto 2015, n. 130, recependo la Direttiva dell'Unione Europea 2013/11, ha introdotto l'ADR (Alternative Dispute Resolution - Risoluzione alternativa delle controversie), una procedura rapida, semplice ed extragiudiziale che si attiva, su base volontaria, per risolvere le controversie (nazionali o transfrontaliere) relative a contratti di vendita di beni e servizi tra consumatori e imprese residenti nell'Unione Europea. Nel settore del trasporto aereo, tuttavia, le ADR non sono state ad oggi ancora implementate, per cui sarebbe senza dubbio auspicabile un'attività di coordinamento con il Ministero dello Sviluppo Economico al fine di attivare questo strumento anche a favore dei passeggeri aerei.

In questa ottica si inserisce anche l'attività svolta dalla ECC-Net Italia. Si tratta di una Associazione finanziata dagli Stati membri dell'Unione Europea che ha il compito di agevolare i cittadini dei Paesi membri per i reclami "transfrontalieri", che riguardino cioè imprese e società - con sede legale in un Paese dell'Unione Europea diverso da quello di residenza del reclamante.

La Commissione Europea raccomanda, infatti, ai passeggeri che ritenessero opportuno ottenere un'assistenza legale, di rivolgersi alla rete del Centro Europeo dei Consumatori che, per l'Italia, è la ECC-Net Italia.

Il contenimento del numero dei contenziosi instaurati dai passeggeri per il riconoscimento dei propri diritti potrebbe attuarsi mediante il conferimento di maggiori e ulteriori poteri di enforcement ad ENAC nei confronti dei vettori. Ad oggi ENAC può comminare sanzioni ai vettori solo in esito ad un procedimento amministrativo caratterizzato da tempi eccessivamente laschi. Tale tempistica mal si concilia con la riduzione del contenzioso. Per tali motivi, sarebbe auspicabile un intervento normativo che conferisca ad ENAC la possibilità di disporre di procedure sanzionatorie più veloci e semplificate, al pari di quelle di cui dispone il Garante della concorrenza.

Questa proposta risulta, tra l'altro, in linea con una delle Raccomandazioni formulate dalla Corte dei Conti europea, nell'ultimo rapporto di Audit pubblicato nel novembre 2018, intitolato "I passeggeri nell'Unione europea hanno pieni diritti, ma devono ancora lottare per farli rispettare".

Altra soluzione che si potrebbe individuare per contenere il numero dei contenziosi è la previsione di una forma di garanzia in forma terza, cioè con un meccanismo assicurativo che dia alla società assicuratrice la responsabilità del rimborso al passeggero indipendentemente dalla responsabilità o meno del vettore nel verificarsi dell'evento, ma solo perché l'evento si è verificato. In questo modo il passeggero potrebbe essere più garantito o comunque più soddisfatto; il vettore potrebbe anche avere minori costi aziendali (immaginiamo i costi di gestione di una struttura che si occupa dei reclami e che gestisce uno ad uno i reclami dei passeggeri) e, infondo anche la stessa immagine del vettore potrebbe averne un vantaggio nel momento che un soggetto terzo si occupa di questa materia e che minori contraddittori sarebbero aperti con la compagnia. E' un sistema che in Europa si sta avviando e già alcuni vettori stanno mettendo in atto con soddisfazione.

aa) prevedere un sistema sanzionatorio connesso agli inadempimenti relativi alle Flight Time Limitations (FLT).

L'Enac rinosce la sensibilità e l'importanza di un sistema che consente di sanzionare gli inadempimenti alle Flight Time Limitations (FLT).

Come già anticipato al punto g) tale sistema sanzionatorio è in essere e in prima battuta non se ne ravvede la necessità di una specifica trattazione enucleata dal contesto sanzionatorio generale