

**XIII CORSO DI FORMAZIONE GIURIDICO–AMMINISTRATIVA
IL TRASPORTO AEREO
A VENT’ANNI DALLA LIBERALIZZAZIONE**

Assoclearance e l’allocazione degli slots

Nadio Di Rienzo (Presidente Assoclearance)

Si ringrazia dell’occasione fornitaci per informare sull’attività da noi svolta e per sviluppare le nostre considerazioni in merito alla situazione e alle prospettive del sistema di gestione del traffico aereo nazionale e continentale con particolare riferimento alla funzione, attribuita alla responsabilità di Assoclearance, di assegnazione delle bande orarie sui maggiori aeroporti nazionali.

L’economia mondiale richiede un efficiente sistema di trasporto aereo. La crescita della domanda pone problemi di adeguamento delle capacità aeroportuali e dello spazio aereo.

Il numero degli aeroporti con problemi di congestione sta crescendo e si prevede che, entro il 2025, in Europa circa sessanta aeroporti avranno deficit di capacità e venti tra i maggiori saranno completamente saturi per gran parte delle ore diurne a causa di una domanda di traffico aereo che sarà eccedente le capacità di gestione disponibili.

Un processo di coordinamento tra i vari attori dell’operatività aeroportuale è lo strumento che normalmente è utilizzato per mitigare gli effetti negativi dell’eccesso di domanda.

Questo processo si articola in un’attività di pianificazione delle bande orarie aeroportuali che si realizza su scala mondiale senza soluzione di continuità.

Il coordinamento delle bande orarie è una delle funzioni per la gestione operativa di una rete di trasporto aereo, finalizzata all’ottimale utilizzazione delle infrastrutture aeroportuali e per prevenire le possibilità di congestione, avendo a riferimento parametri di coordinamento definiti in ambito aeroportuale relativamente a:

- Capacità pista;
- Capacità parcheggi aeromobili;
- Capacità terminal;
- Parametri legati alla compatibilità ambientale.

L’attività di coordinamento e assegnazione delle bande orarie si sviluppa in continuità su due cicli annuali (*Summer* e *Winter*), con un anticipo di circa 5 mesi rispetto all’effettiva operatività dei voli, rispettando regole e processi applicati su scala mondiale nell’industria del trasporto aereo, con l’obiettivo di sincronizzare sia le operazioni in ogni singolo aeroporto, sia le operazioni tra un aeroporto e gli altri

aeroporti collegati e si *caratterizza quindi come una essenziale funzione della rete globale del trasporto aereo mondiale.*

I primordi di tale metodo sono operanti sin dal 1947 e lo stesso è stato ulteriormente sviluppato in ambito IATA (*International Air Transport Association*) con la partecipazione di tutti attori interessati, dove regole e metodi sono stati progressivamente perfezionati ed adattati alle mutate esigenze del trasporto aereo su scala globale.

La metodologia di pianificazione e coordinamento, costruita nel tempo, ha le caratteristiche di un procedimento sostanziale con regole di processo condivise.

In Europa, a seguito della liberalizzazione dei servizi di trasporto aereo, è prevalsa una scelta di tipo regolamentare con l'approvazione del Regolamento (CEE) n. 95/1993¹, aggiornato dal Regolamento (CE) n. 793/2004.

Le normative europee ricalcano sostanzialmente quelle della IATA e l'elemento principale che le ispira rimane sempre il conseguimento della massima efficienza operativa basato sui seguenti principi:

1. Coordinamento condiviso delle attività tra tutti gli operatori interessati;
2. Responsabilità decisionale attribuita ad un soggetto unico: il Coordinatore e/o il Facilitatore degli orari (Assoclearance in Italia);
3. Priorità di operazione per i vettori sulla base dei diritti storici (*grandfather's rule*);
4. Rispetto dell'efficienza nelle operazioni (regola del "*use it or lose it*");
5. Apertura a nuovi operatori con l'attribuzione di almeno il 50% delle disponibilità di bande orarie che si creano, sia per l'effetto dell'applicazione della regola "*use it or lose it*", sia per nuova capacità sviluppata.

A seguito all'approvazione del Regolamento (CEE) n. 95/93, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, il Ministero dei Trasporti ha emanato il Decreto 44/T del 4 agosto 1997, affidando ad Assoclearance, associazione senza fine di lucro con personalità giuridica, la gestione delle bande orarie sugli aeroporti italiani attualmente designati come "coordinati" o "ad orari facilitati".

Assoclearance gestisce circa 1,5 milioni di *slot* l'anno su tutti gli aeroporti italiani coordinati e facilitati, attraverso una continua attività di coordinamento ed ottimizzazione, per consentire un'efficiente ed efficace sincronizzazione delle

¹Il regolamento (CEE) n. 95/93 garantisce l'equità di accesso agli aeroporti e ai servizi aeroportuali, che prevede, per gli aeroporti congestionati, l'assegnazione equa, non discriminatoria e trasparente di bande orarie (ossia il permesso di atterrare o decollare in una data specifica e in un orario specifico) alle compagnie aeree da parte di un «coordinatore delle bande orarie» indipendente. Nel 2011 la Commissione Europa ha proposto di apportare una serie di modifiche al regolamento (CEE) n. 95/93 con l'obiettivo di migliorare l'efficienza del sistema, ma non è stata ancora raggiunta una definitiva e formale approvazione al riguardo da parte del Consiglio e del Parlamento.

esigenze operative delle Compagnie di Navigazione con quelle degli aeroporti, avuto particolare riguardo a capacità delle piste, aerostazioni e parcheggi degli aeromobili.

Attualmente, sono soggetti al coordinamento di ASSOCLEARANCE i seguenti aeroporti, suddivisi in:

- Aeroporti Coordinati (Reg. (CE) n. 793/2004 art. 2 (g))
Roma Fiumicino e Roma Ciampino, Milano Linate e Milano Malpensa, Bergamo, Cagliari, Catania, Firenze, Napoli, Lampedusa, Pantelleria, Palermo, Torino, Venezia, Olbia, Treviso, Genova.
- Aeroporti a Orari Facilitati (Reg. (CE) n. 793/2004 art 2 (j))
Bologna, Pisa, Verona, Lamezia e Rimini.

Possono, volontariamente, aderire ad Assoclearance in qualità di associato (art. 5 dello Statuto associativo):

1. I Gestori degli aeroporti italiani coordinati o facilitati.
2. Le Compagnie di navigazione aerea:
 - Nazionali e comunitarie, in possesso di regolare e valida licenza di esercizio ai sensi del Reg. (CE) n. 1008/08 sul rilascio delle licenze ai vettori aerei;
 - Non comunitarie ovvero di paesi terzi, nei quali sia espressamente riconosciuto ai vettori comunitari, e da essi di fatto esercitabile, il diritto di partecipazione al locale organismo preposto alla gestione degli *slot*;
3. Le organizzazioni rappresentative di vettori e gestori aeroportuali.

Assoclearance si caratterizza per standard di gestione ampiamente apprezzati ed utilizzati nel contesto del trasporto aereo internazionale. I sistemi tecnologici utilizzati nelle attività di pianificazione dei voli sono caratterizzati da modalità di processo già predisposte per una completa interoperabilità con qualsiasi altra componente operativa del trasporto aereo nazionale ed internazionale.

I cambiamenti in atto a livello europeo, infatti, sono indirizzati a conseguire una maggiore integrazione organizzativa tra tutti gli attori che partecipano al ciclo operativo del trasporto aereo continentale.

L'Unione Europea e i paesi Membri devono trovare soluzioni efficaci alla crescita del traffico aereo con l'obiettivo anche di una riduzione dei costi operativi legati all'esercizio delle infrastrutture utilizzate nel trasporto aereo.

Integrazione, standardizzazione e interoperabilità dei processi sono alla base dei cambiamenti operativi e tecnologici per un'utilizzazione ottimale delle capacità esistenti, in un ambiente dove l'aeroporto sarà considerato sempre più come un elemento di una rete integrata di cui fanno parte, sia la gestione aeroportuale, sia la gestione dello spazio aereo.

Di seguito sono evidenziati i passi per il cambiamento già compiuti dalla Commissione Europea.

1. Approvazione del secondo pacchetto di regolamenti in materia di Cielo Unico Europeo²;
2. Istituzione della SESAR (*Single European Sky - ATM Research*), impresa comune (o *joint undertaking*) per lo sviluppo dei nuovi sistemi tecnologici nella gestione del traffico aereo³;
3. Istituzione dell'osservatorio sulle capacità aeroportuali⁴;
4. Approvazione del Master Plan per la realizzazione dei nuovi sistemi per la gestione del traffico aereo⁵;
5. Istituzione di una funzione europea con responsabilità di gestione e pianificazione dell'intero *network* operativo del trasporto aereo continentale sulla base di quanto già approvato nei regolamenti sul Cielo Unico Europeo⁶.

L'attività aeronautica rappresenta il risultato finale di una serie di complesse interazioni fra gli operatori civili e militari di aeromobili, gli aeroporti con i vari operatori, i Fornitori di servizi di navigazione aerea e la pianificazione e gestione dei flussi di traffico a livello centrale europeo, regionale e aeroportuale.

Il maggiore o minore livello di prestazioni della rete è funzione della capacità di tutti i soggetti di integrare e rendere disponibili i propri flussi informativi sullo stato delle

² Regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, recante modifiche ai Regolamenti (CE) n. 549/2004; (CE) n. 550/2004; (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo [GUUE n. L 300/34 del 14.11.2009].

³ Regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio del 27 febbraio 2007 relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR) [GUUE n. L 64 del 2.3.2007]. L'impresa comune SESAR gestisce la dimensione tecnologica e industriale del CUE (Cielo Unico Europeo), ossia lo sviluppo e la realizzazione del nuovo sistema per la gestione del traffico aereo europeo. Il costo totale stimato della fase di sviluppo del programma SESAR (per il periodo 2008-2024) è pari a 3,7 miliardi di EUR, da distribuire equamente tra l'Unione europea, Eurocontrol e il settore. La fase di distribuzione (ossia la messa in opera su vasta scala del nuovo sistema tra il 2015 e il 2035) potrebbe richiedere circa 30 miliardi di EUR.

⁴ L'Osservatorio per lo studio della capacità aeroportuale in Europa è stato costituito il 4 novembre 2008, in attuazione di quanto stabilito nella Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo ed al Comitato delle Regioni, avente ad oggetto "Un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa" [COM(2006) 819 del 24 gennaio 2007].

⁵ Il 30 marzo 2009, il Consiglio Europeo ha adottato una risoluzione con cui il SESAR ATM Master Plan è stato approvato quale versione iniziale dell'European Master Plan, coerentemente con la Comunicazione della Commissione Europea al Consiglio e al Parlamento Europeo del 14 novembre 2008 [COM(2008) 750 finale]. Tale Comunicazione fornisce una valutazione del SESAR ATM Master Plan insieme con una panoramica del processo d'implementazione dello European ATM Master Plan successivamente alla sua iniziale approvazione da parte del Consiglio, nel rispetto del Regolamento SESAR (CE) n. 219/2007.

⁶ In data 15 febbraio 2011, il Single Sky Committee ha approvato una proposta di Regolamento contenente norme di dettaglio per l'implementazione delle funzioni di gestore della rete per l' ATM "air traffic management" europeo, coerentemente con gli artt. 11 Reg. (CE) n. 549/04 e 6 Reg. (CE) n. 551/04, nonché di emendamento del Regolamento (CE) n. 691/2010. La regolamentazione del Cielo unico europeo (SES II) prevedeva la creazione di un gestore di rete come funzione centralizzata. La Commissione europea ha nominato EUROCONTROL come gestore della rete (*Network Manager*) nel luglio 2011. Il gestore della rete è il braccio operativo del SES ed è responsabile delle funzioni di rete collegate alla gestione dei flussi del traffico aereo e delle scarse risorse connesse con tale gestione (allocazioni del codice transponder, frequenze radio, etc.).

attività in modo da accrescere la prevedibilità delle operazioni a beneficio di tutti.

Prevedibilità significa integrazione totale del sistema e scambio in tempo reale delle informazioni sulle operazioni programmate ed effettuate, relative a tutte le fasi del volo, dall'avvio fino allo spegnimento dei propulsori.

Il sistema futuro dovrà calcolare quali sono le condizioni di gestione operativa ottimali per ogni singolo volo (*business trajectory*), in funzione dell'ora di arrivo richiesta all'aeroporto. Lo svolgimento del volo dovrà essere concepito come un *continuum* che comprende tutte le fasi, dal piano di volo fino allo scarico dell'aeromobile all'arrivo e la successiva predisposizione per l'effettuazione di un nuovo volo.

La gestione delle operazioni di volo e di quelle a terra saranno quindi integrate in modo da ottimizzare l'utilizzazione di tutte le infrastrutture e dello spazio aereo.

Gli operatori saranno incentivati a rispettare le operazioni programmate: quelle che saranno svolte con puntualità in accordo al “*timing*” concordato nelle fasi di pianificazione, avranno la precedenza, in modo da limitare la vulnerabilità del sistema ai ritardi secondari.

Alla base della realizzazione dello scenario sopra ipotizzato e secondo quanto previsto nel Master Plan approvato dal Consiglio Europeo nel 2008 emerge come essenziale il perseguimento dei seguenti concetti *target*:

- Pianificazione collaborativa ed unificata delle attività tra tutti gli attori con la predisposizione di un piano operativo condiviso a scorrimento dinamico che assicuri una visione comune ed unificata sulla situazione del network;
- Piena integrazione di tutte le operazioni aeroportuali anche come componente a sua volta integrata al piano complessivo dell'intera rete di trasporto aereo;
- Realizzazione di un sistema informativo gestionale unificato (*System Wide Information Management*) in cui integrare tutti i dati di gestione necessari alle operazioni, creando un ambiente che metta in connessione tutti gli operatori (compagnie di navigazione, società di gestione, *handlers*, controllori del traffico aereo, coordinatori per l'assegnazione delle bande orarie etc.) per potenziare e sviluppare processi decisionali di tipo cooperativo che potranno essere consentiti proprio dall'utilizzo, per le esigenze comuni, di un unico sistema informativo.

Un quadro, quindi, di considerevole sforzo organizzativo volto a ridurre, attraverso sistemi tecnologici di nuova generazione, le frammentazioni di processo che tuttora persistono, sia su scala nazionale, sia su quella continentale, dove, anche se sono stati quasi completamente definiti, mediante gli studi e le ricerche dell'ultimo decennio,

gli elementi principali che andranno realizzati, la vera sfida sarà quella di una implementazione delle tecnologie di nuova generazione, sincronizzata tra la totalità degli attori che insistono sul ciclo operativo del trasporto aereo (compagnie di navigazione, società di gestione, *handlers*, controllori del traffico aereo, coordinatori per l'assegnazione delle bande orarie etc.).

In tale ambito, tra le componenti tecnologiche previste, un ruolo di rilevante importanza, oltre ad un utilizzo sempre più spinto dell'“*information technology*”, sarà riservato ad una consistente utilizzazione su vasta scala delle tecnologie satellitari.

Consapevole delle difficoltà legate a una realizzazione sincronizzata tra i numerosi soggetti coinvolti, la Commissione Europea ha previsto la possibilità di incentivare con fondi pubblici i programmi comuni che risultano allineati con le prescrizioni e la tempistica del *Master Plan Europeo*.

Nonostante che in tale quadro complessivo l'iniziativa italiana ha, sia conquistato importanti *leadership* sui programmi in corso per lo sviluppo del “*Single European Sky*”, sia realizzato condizioni di funzionamento e regolazione dell'intera infrastruttura di gestione del traffico aereo nazionale adeguate alle esigenze attuali con performance di sistema al top delle migliori *best practices* continentali, occorrerà comunque rapidamente ridefinire, sia l'assetto della regolamentazione istituzionale, sia il meccanismo di relazione tra varie funzioni della rete.

Infatti, per far fronte alle incombenti necessità future in termini di ulteriore sviluppo delle capacità sarà necessario fare ricorso a una considerevole innovazione tecnologica e di processo organizzativo che impone un cambio totale di paradigma, dove inevitabilmente saranno impattate tutte le componenti del sistema di aviazione civile nazionale.

L'identificazione di un riassetto istituzionale finalizzato a promuovere una maggiore e migliore collaborazione tra le varie componenti, che favorisca la cooperazione e la sinergia tra gli attori pubblici e privati, a diverso titolo coinvolti nella gestione operativa del trasporto aereo, è da condividere pienamente anche nell'ottica, sia delle potenzialità di rafforzamento delle singole iniziative di partecipazione alla realizzazione del Cielo Unico Europeo, sia per una efficiente e coordinata realizzazione della futura componente infrastrutturale italiana⁷.

⁷ Nel 2017 un audit della Corte dei Conti Europea ha esaminato alcune componenti principali selezionate dell'iniziativa del Cielo Unico Europeo (SES), tesa a migliorare la performance complessiva della gestione del traffico aereo. Nell'insieme, la Corte conclude che l'iniziativa ha fronteggiato una chiara esigenza e ha indotto una maggiore cultura dell'efficienza nell'operatività del traffico aereo. Tuttavia, la gestione dello spazio aereo europeo rimane frammentata e il concetto del cielo unico europeo non si è ancora tramutato in realtà. Le tariffe di navigazione non hanno registrato ribassi significativi e i ritardi connessi con la gestione del traffico aereo hanno ripreso ad aumentare. Il pilastro tecnologico dell'iniziativa SES, il progetto SESAR, sta gradualmente introducendo miglioramenti tecnologici, ma ha registrato ritardi rispetto al calendario iniziale e si è rivelato notevolmente più costoso del previsto.

La frontiera per la conquista di una nuova capacità⁸ di gestione del traffico aereo, adeguata alla potenzialità della domanda futura, è affrontabile con un impressionante livello d'innovazione, tecnologica e di processo, in cui gli strumenti di approccio tradizionali sono del tutto inadeguati.

Tale sfida è perseguibile solo con un rinnovato meccanismo di sviluppo, organizzativo e di *governance*, che sincronizzi l'implementazione di nuove modalità di regolamentazione con le necessità indotte dai processi per l'importazione in ambito operativo di un'innovazione tecnologica in continua e incessante trasformazione.

Innovazione assolutamente necessaria per lo sviluppo delle capacità ma con implicazioni critiche per la sua introduzione nei processi operativi del trasporto aereo, dove l'evoluzione deve essere acquisita senza interruzioni di funzionamento e mantenendo adeguati livelli di sicurezza (*safety*) nelle operazioni.

Le strategie implementative fino ad ora utilizzate si sono rivelate non efficaci com'è evidente dal considerevole peggioramento della performance su scala europea registrato nel corso del 2018, anche se la componente operativa italiana non ha contribuito a tale peggioramento. Le previsioni per il 2019 sono tutte concordi su un ulteriore deterioramento del quadro operativo continentale.

Le difficoltà nascono perché non si è in presenza solo di un semplice ammodernamento tecnologico ma di un cambio totale di paradigma che richiede la realizzazione di una notevole trasformazione a tutte le componenti di sistema, sia pubbliche, sia private.

La pianificazione, lo sviluppo e il funzionamento ottimale della rete del trasporto aereo contribuiscono al conseguimento d'importanti obiettivi come il buon funzionamento del mercato interno e il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale, sia nazionale, sia dell'Unione Europea.

A tale riguardo, le varie componenti e funzioni della rete come la regolamentazione, l'allocazione delle bande orarie negli aeroporti, la gestione del traffico aereo e l'attività connessa con la gestione operativa aeroportuale dovrebbero essere sviluppate in modo coordinato, efficiente e sostenibile, realizzando in continuità interconnessioni e interoperabilità, con l'obiettivo di consentire una mobilità delle persone e delle merci sicura e senza ostacoli, permettendo accessibilità e connettività a tutte le regioni dell'Unione, per realizzare, così, condizioni di crescita economica e di competitività in una prospettiva globale.

⁸ Gli obiettivi di alto livello posti alla base della decisione di avviare il progetto SESAR (sistema europeo di gestione del traffico aereo di nuova generazione) prevedono che, considerando il 2005 come anno di riferimento, la capacità sia triplicata, gli effetti ambientali siano ridotti del 10%, i costi di gestione del traffico aereo per gli utenti siano ridotti del 50% e che nel contempo la sicurezza di sistema (*safety*) possa esser incrementata di un fattore pari a dieci.

Nella consapevolezza dell'importanza di tali obiettivi e delle difficoltà crescenti che si riscontrano per un loro pieno perseguimento, nel corso degli ultimi decenni, le Istituzioni Comunitarie hanno prodotto un considerevole numero di Comunicazioni, Direttive e Regolamenti indirizzati a dare consistenza a uno sviluppo integrato, coordinato e sincronizzato delle reti di trasporto e delle loro funzioni, seguendo un percorso che riduca le frammentazioni esistenti senza produrne di nuove.

Considerando che gli indirizzi e le esigenze, che caratterizzano, sia la condizione attuale, sia quella di un prevedibile futuro, sono oramai già ben delineati, di seguito si forniscono indicazioni prevalentemente orientate a un possibile aggiornamento nell'assetto della componente di sistema deputata all'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti Italiani classificati come "a orari facilitati" o "coordinati" con riferimento anche agli aspetti relazionali con il complesso delle altre funzioni dell'aviazione civile italiana, avendo riguardo non solo alle mutate condizioni della dinamica del traffico aereo in Italia, ma anche alle indicazioni contenute nella normativa comunitaria già emanata od in via di approntamento per meglio rispondere alle sfide del futuro.

Un tentativo di modifica nell'assetto del sistema di gestione delle bande orarie in Italia è stato compiuto anche nel 2008 con l'iniziativa del Ministro dei trasporti Bianchi volta a integrare tale funzione di programmazione dei voli negli aeroporti italiani con la gestione del traffico nello spazio aereo italiano, altra importante funzione della rete attribuita alla responsabilità di ENAV S.p.A., fornitore italiano dei servizi della navigazione aerea. Tale tentativo non fu reso definitivamente concreto a causa di una non sufficiente definizione, nella mutata condizione proposta, dei processi d'interrelazione, sia con i Gestori Aeroportuali, sia con i Vettori aerei.

Comunque, le modifiche già intervenute nel mercato del trasporto aereo nazionale e continentale, nella condizione delle compagnie di navigazione italiana, nella regolamentazione comunitaria, nonché i cambiamenti introdotti nella gran parte degli altri Paesi europei in merito anche alla modalità di finanziamento dell'attività di coordinamento delle bande orarie, rendono non più rinviabile una riconsiderazione dell'assetto normativo di tale funzione per come applicato nell'ambito italiano.

A tale riguardo, di seguito si cerca di definire il merito di alcuni elementi di modifica al sistema di pianificazione dell'operatività aeroportuale indentificando i requisiti minimi per allineare l'attività di allocazione delle bande orarie sugli aeroporti italiani agli indirizzi di *policy*, di *performance* e di processo integrato con le altre funzioni/punti della rete, per come elaborati e concettualizzati nel complesso della regolamentazione comunitaria.

In particolare, oltre ai necessari aggiornamenti di tipo nominale che occorrerebbe apportare al Decreto 44/T del 4 agosto 1997 per rispettare i cambiamenti, già intervenuti nel corso degli anni, di nuova definizione normativa e/o di cambiata denominazione dei soggetti che interagiscono con i processi di gestione delle bande

orarie, di seguito sono illustrate le ragioni delle modifiche più sostanziali che sarebbe necessario considerare in un nuovo provvedimento per aggiornare la normativa attualmente in vigore:

- L'attività di pianificazione a medio termine del traffico aereo, che caratterizza l'attività di assegnazione delle bande orarie, andrebbe estesa anche a tutti gli altri aeroporti, previsti nel piano nazionale, che non sono ancora classificati come "a orari facilitati" o "coordinati". Al riguardo le modalità di gestione da applicare potrebbero essere meno vincolanti di quelle in essere per gli aeroporti "coordinati" o "facilitati", ma comunque sufficienti a consentire di mantenere continuamente aggiornati, in un unico sistema nazionale, tutti i dati di domanda, capacità e disponibilità di capacità residua, con il duplice scopo, sia di contribuire ad assecondare lo sviluppo del traffico in maniera ordinata e adeguata alla dimensione crescente della domanda, sia per far fronte a qualsiasi necessità di riorganizzazione del traffico aereo a seguito di difficoltà operative contingenti su uno o più nodi della rete.

Tale previsione è allineata con quanto già definito nella proposta del nuovo regolamento concernente norme comuni per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti dell'Unione europea di cui alla comunicazione COM (2011) 827 della Commissione europea, che al punto trentuno della Relazione recita: *“la proposta introduce anche una nuova categoria di aeroporto: l'aeroporto integrato nella rete. Gli aeroporti di questo tipo non sono coordinati, ma sono considerati importanti in quanto potrebbero offrire delle soluzioni alternative in caso di perturbazione della rete. Infatti la proposta prevede che i coordinatori raccolgano delle informazioni in merito alle operazioni svolte in tali aeroporti.”*

Un'implementazione così definita avrebbe anche il vantaggio di realizzare uno strumento di pianificazione integrata per l'intero *network* degli aeroporti italiani con un piano di domanda programmata coerentemente con le capacità disponibili, sia in termini d'infrastruttura che di gestione, caratterizzandosi, così, come un efficace strumento operativo a sostegno del piano nazionale degli aeroporti.

- Dato il legame che esiste tra la gestione aeroportuale e quella dello spazio aereo, andrebbe anche riconsiderata, allineandola a quanto già previsto nei riguardi di Aeroporti e Vettori Aerei, la relazione tra la funzione di assegnazione delle bande orarie e la fornitura dei servizi di navigazione aerea, attribuita in Italia alla responsabilità di ENAV S.p.A. che provvede alla gestione del traffico aereo nella gran parte dello spazio aereo italiano, operando, quindi, un'importante funzione di rete la cui interoperabilità con i processi di gestione delle bande orarie negli aeroporti italiani è di vitale importanza per assecondare e facilitare una crescita armoniosa della domanda di trasporto aereo.

Particolare attenzione andrebbe posta agli strumenti idonei a consentire uno sviluppo delle rispettive infrastrutture tecnologiche sempre più sincronizzato e interoperabile, oltre a rispondere in maniera ottimale, sia ai requisiti tecnico-funzionali posti dal progetto europeo per il sistema di gestione del traffico aereo di nuova generazione (SESAR), sia ai requisiti normativi già previsti nei regolamenti europei, come ad esempio in merito alla coerenza tra i piani di volo e le bande orarie degli aeroporti, in ottemperanza a quanto stabilito all'art.9 del Regolamento (UE) N. 255/2010 della Commissione del 25 marzo 2010 recante norme comuni per la gestione dei flussi di traffico aereo.

- L'assegnazione delle bande orarie aeroportuali è prevalentemente un'attività operativa che deve essere svolta, per le ovvie considerazioni sulla terzietà della funzione, in conformità a norme e parametri definiti da altri. Norme e parametri sono comunque gli strumenti essenziali per il calcolo e l'attribuzione delle bande orarie. La loro elaborazione e manutenzione andrebbero definite con procedimenti che hanno necessità di garantire, sia la standardizzazione su scala nazionale, riducendo il più possibile le peculiarità ancora esistenti tra aeroporto e aeroporto, sia la coerenza del rilascio di tali parametri con una tempistica allineata alle esigenze di un processo che si svolge su scala mondiale.

In tale ambito il ruolo di ENAC, oltre alle funzioni di supervisione sulla corretta applicazione delle norme, andrebbe potenziato e ulteriormente caratterizzato per meglio declinare le prescrizioni del Reg. 95/93 in merito a:

- condizioni per il coordinamento degli aeroporti (art. 3);
- istituzione e funzionamento Comitati di Coordinamento Aeroportuale (art.5);
- definizione parametri di coordinamento (art.6);
- reclami e diritto di impugnazione (art.11)

- Il meccanismo di finanziamento delle attività di gestione delle bande orarie andrebbe ridefinito in coerenza con quanto stanno realizzando la maggior parte dei Paesi europei, coinvolgendo in tale onere tutti i vettori aerei che operano o intendono operare negli aeroporti classificati "a orari facilitati" o "coordinati" e non come fino ad ora solo i vettori nazionali.

Attualmente i costi di gestione di Assoclearance sono a carico dei gestori aeroportuali e delle compagnie aeree già associate al momento della costituzione dell'associazione e non esiste nessun obbligo associativo da parte di compagnie che sono entrate successivamente nel mercato italiano, anche se quest'ultime usufruiscono in maniera considerevole dei servizi di allocazione delle bande orarie aeroportuali.

L'attribuzione dei costi operativi andrebbe realizzata parificando le condizioni di base applicabili a tutti i vettori, eliminando così una condizione di disparità che se non fosse risolta vedrebbe penalizzati in termini competitivi i soli vettori

nazionali, anche alla luce degli oneri aggiuntivi che gli stessi devono affrontare per quanto già applicato negli altri Paesi membri dell'Unione Europea.

Le modalità di finanziamento proposte sono allineate al requisito più volte espresso dalle Istituzioni dell'Unione Europea per rafforzare l'indipendenza e l'imparzialità del Coordinatore delle bande orarie. A tale riguardo si riporta anche quanto definito nell'Art. 5 della proposta di nuovo Regolamento relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti dell'Unione europea di cui alla comunicazione della Commissione europea COM (2011) 827 dell'1/12/2011:

“Il finanziamento previsto per le attività del coordinatore è assicurato dai vettori aerei che operano negli aeroporti coordinati e dagli enti aeroportuali, in modo da garantire una distribuzione equa dell'onere finanziario tra tutte le parti interessate ed evitare che il finanziamento dipenda principalmente da una sola parte interessata. Gli Stati membri vigilano affinché il coordinatore disponga sempre delle risorse necessarie, sia finanziarie che umane, tecniche e materiali, nonché delle competenze tecniche per svolgere la propria attività.”

Le considerazioni esposte per il conseguimento di un necessario potenziamento e di una definitiva stabilizzazione della funzione di allocazione delle bande orarie negli aeroporti italiani, comunque presuppongono anche, come essenziale, un adeguamento organizzativo per l'intero settore del trasporto aereo italiano, dove in un quadro di riferimento europeo siano anche potenziati gli strumenti pubblici di regolamentazione secondo un indirizzo che ne incrementi l'attitudine a determinare condizioni di sviluppo orientate sempre da una misurazione costante della performance di sistema, dal conseguimento di una piena interoperabilità tra le varie funzioni operative della rete riducendo le frammentazioni di processo ancora esistenti e dall'accelerazione degli sviluppi tecnologici e d'infrastruttura per far fronte alla sfida di una nuova capacità adeguata alla crescente domanda di trasporto aereo.

Roma, 4 dicembre 2018