

NOTA INFORMATIVA

– Sommario –

- 1) *Audizione informale Senato della Repubblica/ Conferenza Nazionale sul Trasporto Aereo e Aeroporti / Riunione ENAC operatori del settore*
- 2) *L'ordinanza cautelare TAR Lazio n. 1565/2019 in materia di voli notturni su Ciampino*
- 3) *Il caso dei Boeing 737 Max 8*
- 4) *Convegno "Il trasporto aereo nell'Europa delle Regioni: la rete aeroportuale della Sicilia"- Catania 04.04.2019*

* * * * *

- 1) **Il Centro Studi ha preso parte a iniziative di rilievo per la filiera del trasporto aereo, svoltesi nell'ultimo mese, difendendo il processo di riforma del trasporto aereo che, a distanza di venti anni, si conferma vincente, tanto da garantire una crescita esponenziale del traffico aereo, con proiezioni ventennali che ne indicano il raddoppio.**

Il Centro Studi Demetra è stato invitato in audizione dal Presidente Sen. Mauro Coltorti, il 14 marzo 2019 dinanzi all'Ufficio di Presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari dell'8^a Commissione Lavori pubblici, Comunicazioni del Senato, nell'ambito dell'esame del disegno di legge n. 727 (Delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di trasporto aereo), nonché convocato dal Presidente dell'ENAC, dott. Nicola Zaccheo, alla periodica riunione con gli operatori del settore, tenutasi lo stesso giorno presso la sede dell'ENAC, presente il Ministro Danilo Toninelli.

In tali occasioni, il Centro Studi, elaborando una approfondita relazione, ha voluto svolgere una positiva analisi del processo di liberalizzazione e privatizzazione del sistema aeroportuale del nostro Paese che, oggi, nonostante la crisi del vettore di riferimento

nazionale, ha garantito una crescita esponenziale del traffico aereo che, nel 2018, ha registrato la cifra record di oltre 185 milioni di passeggeri, con trend incrementali nei prossimi anni superiori alla media continentale.

In tale contesto, facendo presente che una corretta analisi degli attuali problemi del trasporto aereo nel nostro Paese debbano confrontarsi con il “dossier” Malpensa 2000, è stata ribadita l’idea - peraltro, coincidente appieno con le valutazioni sulla riforma del trasporto aereo, soprattutto di carattere economico, espresse, in un’intervista ad Air Press del 2000, dell’allora Ministro dei trasporti e della navigazione On. Pierluigi Bersani - di una privatizzazione “vigilata”, utile a sottrarre dalle assistenziali mani pubbliche un settore che può garantire, se ben gestito, lo sviluppo economico del territorio, contaminando, positivamente, altre attività produttive. Naturalmente, questa gestione privata non esclude l’interesse pubblico dal mondo aeroportuale che viene esercitato, ricollocando sull’Autorità di settore, l’ENAC, un penetrante compito di vigilanza, al fine di verificare, secondo il dogma comunitario della liberalizzazione e privatizzazione del settore, il miglioramento della qualità dei servizi, con particolare attenzione a tutto quanto attiene alla sicurezza, l’abbattimento dei costi e la tutela dei diritti dei passeggeri.

In sostanza, a distanza di venti anni, il processo di privatizzazione delle infrastrutture aeroportuali del nostro Paese, con la contestuale istituzione dell’ENAC, ha trovato un suo positivo equilibrio ed un unanime consenso.

Sicché, è del tutto evidente che, per intercettare questi incrementi di domanda di mobilità aerea c’è necessità di importanti investimenti per adeguare ed ammodernare le infrastrutture aeroportuali alle nuove esigenze di un traffico esponenzialmente crescente e solo un sistema privatizzato con regole tariffarie certe, sottoposto ad una autorevole vigilanza istituzionale, può dare le attese risposte di investimento che la finanza pubblica non è più in grado di garantire.

Va detto che, nel condividere sostanzialmente i principi e criteri direttivi del ddl in esame anche per la loro positiva genericità, il Centro Studi ritiene, però, importante, che la Commissione competente, al fine di affrontare in modo del tutto conscio un percorso di carattere normativo di particolare delicatezza come quello di affidare al Governo, con legge delega, l’elaborazione di una normativa di settore che può, in modo importante, favorire lo sviluppo economico del nostro Paese, è necessario che il Parlamento possa esprimere una oggettiva valutazione sulla visione del business del trasporto aereo che, da

ultimo, ha determinato la cancellazione da parte di Airbus della produzione dell'A380, in ragione del mancato affermarsi nel terzo millennio del modello economico ritenuto vincente *dell'hub and spoke*, che, acriticamente, nella relazione del ddl viene rilanciato per contrastare i collegamenti garantiti dalle compagnie *low-cost*.

La decisione di chiudere la produzione dell'A380 rappresenta, infatti, il superamento di una politica del trasporto aereo legata alla concentrazione dei voli nei grandi *hub*, senza dubbio, tendenti a favorire gli interessi economici delle compagnie aeree ma poco incline a riconoscere le esigenze dei passeggeri che, in un mercato liberalizzato preferiscono la qualità del servizio e, quindi, i collegamenti *point to point*.

Infine, Demetra è stata invitata alla Conferenza Nazionale sul Trasporto Aereo e Aeroporti tenutasi a Roma nelle giornate del 20/21 marzo 2019 promossa dal Sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Sen. Armando Siri, riproponendo il documento offerto al Senato ed elaborando un contributo in materia di *handling* e limitazioni.

Infatti, anche il mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti – inteso come quell'insieme di servizi, prestati da un determinato operatore, di carattere complementare o strumentale alle attività del vettore aereo in ambito aeroportuale – è stato investito, a partire dagli anni '90, da un processo di liberalizzazione, avviatosi con la direttiva 96/67/CE del Consiglio del 15 ottobre 1996, recepita in Italia con il d.lgs. n. 18/1999.

Tale processo ha determinato una positiva fase di espansione e di crescita del settore, con immediati benefici dal punto di vista concorrenziale e il superamento di vecchi baluardi monopolistici, salvo poi subire, soprattutto nel corso dell'ultimo decennio, in ragione di "eccessive" certificazioni rilasciate anche ad operatori marginali, una grave battuta d'arresto.

L'esperienza ha dimostrato, infatti, che la liberalizzazione incondizionata dell'accesso al mercato può compromettere le prioritarie esigenze di *safety* e di *security* sugli scali aeroportuali, di talché, pur perseguendo la liberalizzazione, così come previsto dalle norme comunitarie, in presenza di specifiche situazioni di congestione infrastrutturale tali da impattare sulla sicurezza aeroportuale, può risultare quantomeno opportuno limitare il numero dei prestatori di servizi di assistenza a terra ammessi ad operare all'interno del sedime aeroportuale, per un certo numero di anni.

La limitazione delle attività di *handling* appaiono, all'evidenza, come deroghe al principio cardine di liberalizzazione, tuttavia l'esperienza sta dimostrando che tale contenimento arreca indubbi benefici per tutta la comunità aeroportuale in termini di sicurezza operativa, di stabilità del mercato e di occupazione, oltre che un evidente miglioramento della qualità dei servizi resi in favore del passeggero che rimane il punto centrale del settore del trasporto aereo.

Con le iniziative di carattere normativo intraprese nell'ultimo periodo che il Centro Studi segue con particolare attenzione, tra cui si ricorda lo specifico ddl (n. 787), ora in discussione in Parlamento, che tende a favorire l'elettrificazione dei mezzi degli *handlers* nei tre grandi scali nazionali (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia), il nostro Paese si pone ancora una volta come indiscusso protagonista del settore, in linea con gli obiettivi di carattere comunitario (cfr reg UE n. 1139/18) che fanno della protezione ambientale, della sicurezza e della centralità del passeggero, temi cardini della complessa filiera del trasporto aereo

Si allega:

- 1) convocazione e relazione 8^a Commissione Lavori pubblici, Comunicazioni Senato della Repubblica;

[Convocazione Demetra.pdf](#)

[Relazione - Audizione Senato 14 marzo 2019.pdf](#)

- 2) locandina e contributo alla Conferenza Nazionale sul Trasporto Aereo e Aeroporti in materia di *handling* e limitazioni.

[Relazione - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.pdf](#)

[Locandina.pdf](#)

2) Con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 345 del 18/12/2019 è stato approvato il Piano di Interventi di Contenimento e Abbattimento del rumore derivante dal traffico aeronautico sull'aeroporto di Roma Ciampino misura introdotta per combattere l'inquinamento acustico lamentato dagli abitanti della cittadina, provvedimento impugnato dinnanzi al TAR da Ryanair che rivendica il diritto di atterrare presso lo scalo romano in orario notturno.

Il decreto ministeriale accompagna il Piano AdR con una serie di “disposizioni” e “prescrizioni” che hanno lo scopo di rinforzarlo nei suoi molti punti deboli, imponendo, per prima cosa, che le misure di riduzione del rumore garantiscano il completo rientro dell'aeroporto nei limiti previsti dalla legge.

In particolare, il punto 6 dell'allegato A al Decreto 345 contiene le prescrizioni operative relativi agli interventi sulla sorgente del rumore che determinano la chiusura effettiva ai voli dell'Aeroporto nel periodo notturno (23:00 – 06:00 orario locale).

Ryanair ha presentato ricorso al TAR avverso le decisioni delle autorità nazionali, impugnando sia il citato decreto che l'ordinanza ENAC n. 2/2019 – che disponeva l'abrogazione con “effetto immediato” delle ordinanze della Direzione Aeroportuale Roma Ciampino nn. 13/2010 e 17/2010 che disciplinavano l'attività notturna dello scalo romano – chiedendo con urgenza ai Giudici amministrativi di arginare la prima azione messa in vigore dal Decreto, cioè il blocco dei voli notturni dalle 23.00 alle 6.00 del mattino che, in sostanza, restituisce ai cittadini il diritto al riposo notturno.

Fino ad oggi, in mancanza di una disposizione specifica, Ryanair aveva potuto sfiorare nella programmazione dei voli giornalieri notturni dalle 23.00 alle 23.30, con la possibilità di atterrare in piena notte in caso di ritardi imprevisti, contrariamente a quanto avviene in altri aeroporti europei con problemi ambientali, per i quali non sono ammesse deroghe e gli aerei in ritardo devono atterrare nell'aeroporto alternativo.

Esemplare è il caso del “*London City Airport*”, aeroporto londinese con problemi ambientali ove il divieto al volo notturno è rispettato rigorosamente e qualsiasi infrazione alle regole ambientali viene sanzionata, con previsione di orari di apertura ridotti il sabato,

la domenica e nei festivi.

Il TAR Lazio, nell'udienza cautelare del 6 marzo 2019, con ordinanza n. 1565 ha ritenuto meritevole di accoglimento l'istanza cautelare, con conseguente sospensione dell'efficacia del provvedimento ENAC, nella parte in cui non prevede deroghe, in caso di arrivi di aeromobili all'aeroporto di Ciampino oltre l'orario di operatività dello scalo, ove "il ritardo sia dovuto a cause eccezionali di forza maggiore non imputabili al vettore".

In altre parole, il provvedimento sembrerebbe confermare la possibilità per Ryanair di atterrare a Ciampino in orario notturno, dopo l'orario di chiusura dell'aeroporto, ove ricorra l'ipotesi contemplata; ciò al fine di tutelare il vettore aereo a fronte di eventuali danni economici in attesa dell'udienza di merito fissata al 15 gennaio 2020.

In ogni caso, va detto che lo stesso provvedimento ENAC, implicitamente, nella concreta situazione di eccezionalità non può vietare al vettore di atterrare; ciò al fine di garantire la sicurezza del trasporto aereo che è un presupposto imprescindibile di ogni atto dell'Autorità di settore.

Sicchè, nonostante l'ordinanza del TAR, comunque, può configurarsi un'ipotesi di vero e proprio abuso di diritto da parte del vettore aereo, allorquando l'atterraggio di aeromobili oltre l'orario di operatività dello scalo sia "sistemico" ovvero riconducibile ad una ritardata partenza per una programmazione del giro macchina che trasferisce su operativi successivi i ritardi accumulati anche per precedenti eventi eccezionali, non direttamente imputabili alla tratta con arrivo a Ciampino.

Di seguito il testo integrale dell'ordinanza n. 1565/2019:

[TAR Lazio, ordinanza n. 1565 del 2019.pdf](#)

3) Il caso dei Boeing 737 Max 8

Dopo il precedente indonesiano dell'ottobre 2018 che ha interessato la compagnia Lion Air con 189 vittime, il 10 marzo scorso è precipitato in Etiopia un secondo Boeing 737 Max 8, causando la morte di 157 persone, di cui 8 di nazionalità italiana.

L'aeromobile, decollato da Addis Abeba con destinazione Nairobi, appartiene alla stessa e nuovissima famiglia di 737, certificati – come del resto tutti i velivoli Boeing – dalla FAA

– *Federal Aviation Administration*, Autorità americana per l'aviazione civile.

Le certificazioni degli aeromobili che operano nelle flotte europee sono convalidate dall'EASA - European Aviation Safety Agency.

A seguito del tragico incidente, l'EASA - Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea - ha disposto in tutta Europa la sospensione dell'operatività degli aeromobili Boeing 737-8 MAX e Boeing 737-9 MAX a partire dalle ore 20.00 (ora italiana) del 12 marzo 2019

Con comunicato 16/2019 dello stesso giorno ENAC, visto il perdurare della mancanza di informazioni certe in ordine alla dinamica dell'incidente dell'*Ethiopian Airlines* ha adottato la medesima misura, disponendo, per motivi precauzionali, la chiusura dello spazio aereo italiano a tutti i voli commerciali operati con aeromobili d Boeing 737 Max 8.

In accordo con quanto in corso in Europa, gli aeromobili di questo modello non possono più operare da e per gli aeroporti nazionali fino a nuove comunicazioni.

L'Ente, inoltre, ha invitato le compagnie aeree operative da e per gli aeroporti nazionali e che utilizzano tali velivoli, a riprogrammare i voli cercando di ridurre al minimo i disservizi per i passeggeri, fornendo tutte le informazioni necessarie nel rispetto dei regolamenti comunitari di riferimento, ai quali spetta, in ogni caso, il volo riprotezione per la destinazione finale e l'assistenza ai sensi del Reg. n. 261/04.

A seguito della decisione di bandire il Boeing 737 Max 8 dai cieli d'Europa e di molti altri Paesi del mondo, anche Usa e Canada hanno annunciato lo stop del velivolo, che dunque è ormai fermo in tutti i continenti, nonostante il colosso americano abbia assicurato l'affidabilità del modello.

L'inchiesta sull'incidente è condotta dalle autorità etiopiche, col supporto del *National Transportation Safety Board*, poiché l'aeromobile è stato progettato e costruito negli Stati Uniti e la stessa Easa ha offerto la propria assistenza a sostegno dell'indagine.

In considerazione della presenza di 8 cittadini italiani tra le vittime dell'incidente, l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo ha designato – sulla base della normativa internazionale (Annesso 13 ICAO) in materia di inchieste aeronautiche – un proprio investigatore, in qualità di osservatore, nell'inchiesta condotta dall'omologa Autorità investigativa etiope che opererà nei limiti consentiti dall'ordinamento internazionale.

Si allega di seguito il comunicato dell'ENAC:

[ENAC Comunicato n. 16 del 2019.pdf](#)

4) Il 4 aprile p.v., alle ore 9.00 si terrà presso l'Aula Magna del Palazzo Centrale dell'Università degli Studi di Catania il convegno dal titolo *"Il trasporto aereo nell'Europa delle Regioni: la rete aeroportuale della Sicilia"* organizzato dal Centro Studi Demetra, in collaborazione con la SAC S.p.A. e con il patrocinio della Regione Sicilia, ENAC ed Assaeroporti.

Si riporta, di seguito, il retro di copertina che illustra le tematiche che saranno affrontate nel corso del dibattito, cui prenderanno parte i più autorevoli esponenti istituzionale ed imprenditoriali del settore.

“Le autonomie territoriali rappresentano, da sempre, il naturale punto di forza dello sviluppo economico ed industriale di ogni nazione progredita, che non può prescindere da una seria programmazione, utile allo sviluppo economico ed occupazionale, per quel che concerne il rapporto tra infrastrutture e territorio.

In tale contesto, è di tutta evidenza che una valenza strategica è assunta dal trasporto aereo che può assumere un ruolo fondamentale per la crescita economica della Regione Sicilia, laddove le quattro società di gestione dell'isola ed Enac sappiano, in tempi rapidi, condividere prospettive di sviluppo e di integrazione, con il formale riconoscimento di due reti aeroportuali coordinate (Catania/Comiso – Palermo/Trapani).

Risulta, infatti, intuitivo che la crescita collegata e bilanciata degli scali aeroportuali della Sicilia è lo strumento attraverso cui realizzare una riorganizzazione della politica del trasporto aereo che può favorire un efficace rilancio dell'economia del settore.

Tale percorso di crescita delle imprese aeroportuali, per essere credibile e non contrastato da interessi particolari, deve, nell'ambito di una unitaria visione politico-istituzionale e in un rapporto di forte sinergia di carattere logistico funzionale tra le diverse infrastrutture, tendere a soddisfare le esigenze legate alle diverse realtà territoriali ed essere garante di un progressivo incremento di traffico *business* e *low cost* nei singoli scali, nel rispetto di una condivisa specializzazione funzionale che abbia la capacità di intercettare i nuovi flussi di traffico da e per la Sicilia.

Al tal fine, la Regione Sicilia, in un percorso di collaborazione con il Governo, può assicurare, attraverso un coordinamento strategico di carattere nazionale, la valorizzazione della rete infrastrutturale esistente, favorendo politiche di integrazione logistica, anche tra porti ed aeroporti, per sostenere, nei bacini territoriali di riferimento, l'insediamento di attività produttive con importanti ricadute in termini di sviluppo economico ed occupazionale”.

Si allega di seguito il programma e la locandina dell'evento:

[Locandina.pdf](#)

[Programma.pdf](#)

Centro Studi Demetra