

ISSN 2612-5056

Diritto e politica dei trasporti
rivista semestrale *open access*
di dottrina, giurisprudenza
e documentazione

Fascicolo I/2019

Promossa da

demetra
CENTRO STUDI

Anno 2, n. 2 (I-2019)

La Rivista è pubblicata dal Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), con sede a Roma, via F. Civinini, 85, 00197, ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), based in Rome, via F. Civinini, 85, 00197, and was registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi "G. Marconi" di Roma, via Plinio 44, 00193, Roma

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

ISSN 2612-5056

© Centro Studi Demetra, via F. Civinini, 85, 00197, Roma

info@demetracentrostudi.it

www.demetracentrostudi.it/



Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT)

Consentite la consultazione e la condivisione.

Vietate la vendita e la modifica.

Grafica e impaginazione: Centro Studi Demetra

Pubblicato nel mese di dicembre 2019

Comitato di direzione/Executive Editors

Avv. Pierluigi Di Palma (Avvocatura Generale dello Stato e Centro Studi Demetra)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” - Roma e Centro Studi Demetra)

Comitato scientifico, tecnico e di valutazione/Scientific, Technical and Referees’ Board

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International - Montreal)
Prof. Marco Calabrò (Università della Campania “Luigi Vanvitelli”)
Prof. Antonio Catricalà (Università “Link Campus University” - Roma)
Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università “G. Marconi” - Roma)
Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)
Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)
Avv. Pierluigi Di Palma (Avvocatura Generale dello Stato e Centro Studi Demetra)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Alberto Emparanza Sobejano (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial - Argentina)
Prof. Fabio Francario (Università di Siena)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” - Roma e Centro Studi Demetra)
Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)
Prof. Brian Havel (McGill University - Montreal)
Avv. Valentina Lener (Assaeroporti)
Prof. Mario Libertini (Università “Sapienza” - Roma)
Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Sergio Marchisio (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. José Manuel Martin Osante (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)
Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo)
Prof. Angelo Piazza (Università di Roma “Foro Italico”)
Prof. Aristide Police (Università “Tor Vergata” - Roma)
Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università di Teramo)
Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università statale di Milano)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Mario Sebastiani (Università “Tor Vergata” - Roma)
Dott.ssa Adele Scarani Pesapane (Fondazione 8 ottobre 2001)
Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen - Germania)
Prof. Franco Gaetano Scoca (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università per Stranieri “Dante Alighieri” - Reggio Calabria)
Prof. Leopoldo Tullio (Università “Sapienza” - Roma)

Comitato editoriale/Editorial Board

Dott.ssa Flaminia Aperio Bella	Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè	Avv. Anton Giulio Pietrosanti
Avv. Patrizia Beraldi	Prof.ssa Annarita Iacopino	Dott. Marco Ragusa
Avv. Luigi De Propris	Avv. Maria Assunta Icolari	Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti
Avv. Marco Di Giugno	Avv. Emanuela Lanzi	Prof.ssa Martina Sinisi
Avv. Fabrizio Doddi	Dott.ssa Francesca Miceli	Dott.ssa Veronica Sordi
Dott. Simone Francario	Avv. Andrea Nardi	Dott.ssa Sabrina Tranquilli
Avv. Raissa Frascella	Dott. Simone Paoli	

Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file “.doc” alla direzione della Rivista (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) unitamente alle seguenti informazioni:

- 1) i dati personali dell’Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
- 2) un abstract in lingua inglese, che non deve superare le 1.000 battute (spazi inclusi), 5 parole chiave;
- 3) l’autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall’Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);
- 4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell’Autore:
 - a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell’Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d’autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;
 - b) che l’Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista telematica;
 - c) che le posizioni espresse impegnano l’Autore e non la Rivista;
 - d) che l’Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge.

Il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi. Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli “estratti” con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell’apposita sezione della Rivista.

Submission of contributions

Manuscripts are sent in “.doc” format to the Journal’s e-mail address (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it). The e-mail includes the following information:

- 1) Author’s personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;
- 2) abstract in Italian language of not more than 1.000 characters (including spaces), 5 key words;
- 3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);
- 4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:
 - a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
 - b) manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another on-line Journal;
 - c) the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
 - d) the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions.

The Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted.

All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed. Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

Indice

Fascicolo I/2019

PRESENTAZIONE DEL FASCICOLO/PRESENTATION OF THE ISSUE

Maria Alessandra Sandulli

ARTICOLI E SAGGI/ARTICLES AND ESSAYS

Danilo Ceccarelli Morolli

La navigazione nell'Antica Mesopotamia alla luce dei "testi giuridici".....pag. 1

Giovanni Fabio Licata

La disciplina del trasporto ferroviario negli Stati Uniti d'America.....pag. 9

Letizia Colangelo

Regolazione e ruolo della giurisprudenza nello sviluppo sostenibile
dei porti nazionali ed europei: una realtà in continua evoluzione.....pag. 23

Pierluigi Di Palma

La capacità aeroportualepag. 50

NOTE A SENTENZA/LAW NOTES

Emanuela Lanzi

L'ordinanza del Consiglio di Stato n. 7299/2018 di rinvio pregiudiziale alla Corte UE
in materia di sanzioni Antitrust per oneri web check-in.....pag. 57

Articoli e Saggi

La capacità aeroportuale*

Pierluigi Di Palma

Avvocato dello Stato e Presidente del Centro Studi Demetra

Abstract

Airport capacity.

The number of passengers in air traffic is expected to double in the next twenty years, increasing air traffic and raising questions about the adequacy of Italian airports to cope with it, also considering environmental-related issues. Sharing concrete short and long-term strategies may allow our country to address the growing demand for air connectivity, without restrictions for the possible saturation of airport capacity. This will address the need for modernization of airport infrastructures and will allow to make timely evaluations of risk assessment and take operational measures connected with the use of new technologies.

Parole chiave: Assoclearence, Italian Civil Aviation Authority, Italian Air Navigation Authority, Italian Agency for Airport Coordination, Airport capacity, Airport congestion, Air transportation, Air traffic, Airports infrastructure.

Il processo di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo avviato in Europa a partire dagli anni '80 ha determinato un'accelerazione esponenziale della mobilità aerea, ponendosi come una condizione essenziale per garantire il pieno esplicarsi del diritto alla circolazione di persone e beni nel territorio di ogni Stato membro, così intercettando le sempre maggiori esigenze dei cittadini di viaggiare senza limitazioni in un contesto territoriale, l'Europa, che, non solo geograficamente ma anche culturalmente, oggi, rappresenta l'identità nazionale, quanto meno, delle nuove generazioni.

In tale contesto, gli operatori del settore hanno dovuto e potuto, grazie all'utilizzo sempre più spinto di nuove tecnologie, migliorare la propria propensione competitiva, abbattendo il costo dei servizi ed il passeggero, non più vincolato, come nel precedente regime monopolista, nelle scelte, è diventato il vero arbitro del sistema, capace di decretare, in ragione della economicità, sicurezza e puntualità del servizio, il successo, ovvero, in mancanza di adeguamento alle nuove regole europee, il declino delle aziende tradizionali, già compagnie di bandiera.

Alla crescita della domanda di trasporto aereo che, nel 2018, ha raggiunto, in Italia, quasi 200 milioni di passeggeri, nel continente europeo circa 1 miliardo e, nel mondo, 4 miliardi, con stime prudenziali che ne prevedono, nel corso dei prossimi vent'anni, il

* Relazione introduttiva svolta alla Tavola rotonda "La capacità aeroportuale", tenutasi il 3 luglio 2019 presso l'ENAC, Roma.

raddoppio, è strettamente connessa, ovviamente, la tematica della capacità aeroportuale, soprattutto al fine di garantire, con interventi mirati ed iniziative concrete, di breve e lungo periodo, l'idoneità delle infrastrutture aeroportuali a rispondere, con efficienza e sicurezza, ai mutamenti del mercato, evitando problemi di saturazione.

In concreto, il rafforzamento degli aeroporti, vale a dire l'ampliamento della possibilità degli scali di gestire traffico aereo aggiuntivo in decollo o in atterraggio, è, innanzitutto, una questione di implementazione di capacità infrastrutturale.

La Commissione Europea fornisce una definizione della capacità aeroportuale in funzione delle piste e delle infrastrutture di terra disponibili nello scalo di interesse: la capacità delle piste corrisponde al numero massimo possibile di atterraggi e/o di decolli di aeromobili, tenendo conto dei vincoli di natura fisica che incidono sulla sicurezza, quali, ad esempio, le turbolenze di scia; la capacità dell'infrastruttura a terra è correlabile all'asestamento concreto delle aerostazioni (spazi di parcheggio, numero di porte d'imbarco etc.) e all'efficienza della loro gestione.

La medesima Commissione, segnalando, con allarme, il crescente divario tra le capacità aeroportuali e la domanda di servizi aerei, prevede che, già nel 2030, in assenza di interventi di potenziamento, almeno 19 aeroporti europei opereranno a piena capacità per otto ore al giorno, ogni giorno dell'anno¹, con un sovraccarico della capacità operativa delle aerovie e delle infrastrutture di terra, con evidenti ricadute a cascata dei disservizi negli altri scali, anche di altri Paesi, tenuto conto dei collegamenti internazionali.

Gli studi più recenti, poi, hanno evidenziato che il numero degli aeroporti con problemi di carattere ambientale e di congestione sta crescendo e che, entro il 2025, in Europa il *deficit* di capacità porterà a una condizione in cui l'1,2% della domanda potenziale potrà difficilmente essere allocata a causa di una domanda di traffico aereo eccedente in relazione alle capacità di gestione disponibili² ed alle limitazioni di carattere operativo degli scali determinate da ragioni di compatibilità ambientale.

A tal proposito, va evidenziato che il dato percentuale può, a prima vista, sembrare marginale ma il dato numerico, in ragione della esponenziale crescita del traffico, appare di forte impatto per la tenuta del sistema, considerando, a prescindere dalle evidenti ragioni di sicurezza, la risonanza mediatica di un tale disservizio, senza contare i riflessi economici negativi per le compagnie aeree, fortemente esposte alle richieste risarcitorie da parte della moltitudine dei passeggeri che risulteranno danneggiati.

Ed allora, è evidente che più uno scalo soffre di fenomeni collocati al limite della saturazione, più è importante garantire che le infrastrutture aeroportuali esistenti siano utilizzate nel miglior modo possibile, consapevoli della difficoltà politico-istituzionale, prima, e burocratico-amministrativo, poi, di pianificare, soprattutto per ragioni di compatibilità ambientale, la realizzazione di nuove infrastrutture ma anche della complessità autorizzativa, propria del sistema occidentale e, in particolare, del nostro Paese, per riorganizzare, ampliare e ammodernare gli aeroporti esistenti, migliorandone la accessibilità, con una ottimale connessione con il territorio e con il bacino di traffico

¹ Così Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, *La politica aeroportuale nell'Unione Europea: assicurare capacità e qualità atte a promuovere la crescita, la connettività e la capacità sostenibile*, COM(2011) 823, Bruxelles, 1 dicembre 2011, par. 2.1, punto 7. La stessa rileva inoltre che entro il 2030 l'impatto per la congestione dei suddetti aeroporti causerà ritardi alla partenza o all'arrivo o in entrambi i casi pari al 50%.

² Cfr. Report "Seven-Year forecast" rilasciato a febbraio 2019 da Eurocontrol.

di riferimento attraverso collegamenti intermodali con la rete ferroviaria, stradale ed anche portuale.

Come detto, la rete aeroportuale continentale, più che problemi di carattere operativo, presenta, oltre a problematiche di carattere ambientale, dei limiti di capacità infrastrutturale nei vari settori e sottosistemi in cui è scomponibile uno scalo – numero e disponibilità delle piste di volo, spazi per il rullaggio e per il parcheggio di aeromobili a terra, velocità di movimentazione di passeggeri e bagagli, controlli di sicurezza, sale imbarco, banchi accettazione, parcheggi automobile – che, se non sapientemente impiegate, non saranno in grado di garantire un utile flusso dei passeggeri, causando una forte penalizzazione del numero dei voli, sia in partenza che in arrivo³.

Non è un caso se, nel 2007, con la Comunicazione “*Un piano d’azione per migliorare le capacità, l’efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa*”, presentata nel quadro del pacchetto aeroporti⁴, si iniziò a discutere della necessità di sviluppare una visione strategica circa il problema della *capacity crunch* rispetto alla domanda dei voli e, a tal fine, venne istituito l’Osservatorio Comunitario sulla Capacità Aeroportuale.

In quell’occasione, la Commissione ebbe modo di occuparsi della capacità aeroportuale, in funzione sia delle piste che delle infrastrutture di terra disponibili nello scalo⁵ e prese atto che la crisi della capacità aeroportuale, oltre a costituire una minaccia per la sicurezza, è in grado di incidere negativamente sull’efficienza e sulla competitività di tutti gli operatori coinvolti nell’articolata e complessa filiera che connota l’offerta dei servizi di trasporto aereo.

Su tali basi, la Commissione si è impegnata ad elaborare cinque azioni chiave: un migliore utilizzo delle capacità aeroportuali esistenti; l’adozione di un approccio coerente della sicurezza dei trasporti aerei negli aeroporti continentali; la promozione della “*co-modalità*”, ovvero l’integrazione tra le diverse modalità di trasporto; una maggiore attenzione alle problematiche di carattere ambientale degli aeroporti e del quadro per la pianificazione delle nuove infrastrutture aeroportuali; l’elaborazione ed attuazione di soluzioni tecnologiche efficienti.

Circa i metodi di analisi delle capacità aeroportuali, la Commissione ritiene che tale stima dovrebbe basarsi su un accurato inventario del traffico aeroportuale in essere e programmato. Attualmente, invece, non esiste uno strumento del genere su scala europea, tenuto conto che gli aeroporti possono applicare metodi e tassonomie differenti, rendendo difficili le valutazioni comparative.

Per quanto ci riguarda, la necessità di immediate soluzioni per far fronte al congestionamento degli aeroporti, oggi, appare ancor più impellente in ragione del consistente e non più gestibile aumento dei collegamenti aerei in ambito continentale ed al correlato incremento di voli da e per il nostro Paese proprio perché, allo stato, risulta ancora in grado di sostenere nuovo traffico, ciò anche in ragione degli interventi operativi ed infrastrutturali che, negli ultimi venti anni, hanno caratterizzato il nostro sistema grazie al presidio istituzionale garantito da ENAC e da ENAV spa ed alla spinta

³ P. DI PALMA, R.S. PAVIOTTI, *Dossier Malpensa*, in *Quaderni dell’Aviazione Civile*, Collana del Centro Studi Demetra, Roma, 2008, p. 104.

⁴ Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni, *Un piano d’azione per migliorare la capacità, l’efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa*, COM(2006) 819 def., Bruxelles, 24 gennaio 2007.

⁵ Per quanto riguarda le piste la capacità coincide col numero massimo possibile di atterraggi e di decolli di aeromobili, considerando i vincoli di natura fisica che incidono sulla sicurezza, come per esempio le turbolenze di scia.

agli investimenti infrastrutturali che una riconosciuta buona regolazione del settore ha determinato da parte delle società di gestione aeroportuale.

È indubbio che la diffusione “*policentrica*” degli aeroporti commerciali con voli di linea e la sussistenza di una interessante residua disponibilità di capacità operativa ed infrastrutturale degli scali che differenzia, oggi, il nostro Paese rispetto alle problematiche, in particolare di carattere ambientale che sussistono in molti aeroporti europei, prevedibilmente, porterà, nel prossimo futuro, ad avere in Italia, – anche per la possibilità di poter disporre di collegamenti per raggiungere facilmente molti centri di grande interesse turistico sino ad ora poco considerati – una domanda di traffico superiore rispetto agli altri Paesi membri.

Secondo i dati raccolti da Assaeroporti, infatti, in Italia, nel 2018, il settore movimentando, come detto, complessivamente più di 185 milioni di passeggeri, ha registrato un incremento del 5,9% rispetto al 2017, con un tasso di crescita superiore rispetto a quello europeo⁶.

Se questa è la prospettiva, gli aeroporti esistenti rappresentano, dunque, un fattore decisivo di sviluppo economico e sociale del Paese, con importanti e qualificate ricadute occupazionali, ma è, altresì, indubbio che un incremento massiccio dei collegamenti aerei, senza incisive azioni di breve e lungo periodo volte a favorire il potenziamento e l’efficientamento della rete aeroportuale – *lato terra* – strettamente integrata con la gestione dello spazio aereo – *lato aria* –, può avere, come diretta conseguenza, l’insorgere di fenomeni di congestione infrastrutturale ed operativa.

In tale contesto, appare del tutto evidente, che, al fine di intercettare il previsto incremento dei voli che ci sarà nei prossimi anni, evitando che la limitata capacità aeroportuale diventi “*il collo di bottiglia*” del traffico aereo, è necessario che gli investimenti per efficientare e potenziare la capacità operativa – “*lato aria*” – siano strettamente correlati agli investimenti programmati per l’adeguamento degli scali – “*lato terra*”.

Per raggiungere tale traguardo, presupposto necessario è il rafforzamento del coordinamento tra ENAV spa che ha la responsabilità della capacità operativa e l’ENAC che, nel costante rapporto che ha con le concessionarie società di gestione aeroportuale, vigila sugli investimenti, avendo, così, gli strumenti per verificare la capacità infrastrutturale.

Insomma, bisogna fare in modo che la prevista crescita del traffico aereo non vada a scontrarsi con l’insufficiente capacità infrastrutturale ed operativa degli aeroporti italiani, con la conseguenza di limitare il traffico aereo che riguarda l’Italia rispetto a quelle che potrebbero essere le prevedibili possibilità di espansione dei prossimi anni, tenendo, peraltro conto, che delle importanti penalizzazioni sono già determinate dalla contaminazione a cascata dei disservizi subiti nei voli internazionali a causa delle difficoltà operative di alcuni scali europei.

Peraltro, appare importante sottolineare l’esigenza, anche a garanzia della sicurezza degli scali e delle correlate responsabilità, che il dato formale di capacità del singolo aeroporto sia sempre riconciliato con il dato sostanziale, evitando una inefficiente utilizzazione della capacità.

La valutazione della capacità aeroportuale, nella procedura di assegnazione degli *slots*, ha un ruolo fondamentale ma, molto spesso, sottovalutato nonostante essa sia

⁶ La crescita del traffico di rotta sui cieli italiani, nel 2018, ha riguardato sia il traffico nazionale (+4,7%) che quello internazionale (+ 7,7%) ma soprattutto il sorvolo (voli che non decollano o atterrano in Italia), con un incremento del 14% in termini di unità di servizio.

specificatamente regolamentata dalla normativa comunitaria in merito alla designazione di un aeroporto come facilitato o coordinato.

È indubbio che la designazione di uno scalo come coordinato o facilitato se per un verso è legata a fattori tecnici oggettivi, dall'altro ha una significativa rilevanza politica ed economica in quanto consente all'Autorità di riferimento nazionale di porre sotto controllo l'assegnazione delle bande orarie degli aeroporti interessati.

A tal riguardo, lo strumento di particolare interesse organizzativo è da considerarsi senza dubbio Assoclearance che ha il compito di pianificare i collegamenti aerei per quasi tutti gli scali commerciali del nostro Paese allocando, con pianificazione semestrale in ragione delle due diverse stagioni di traffico convenzionale – *summer e winter* – le bande orarie (*slots*) ai vettori richiedenti secondo le previsioni del regolamento (CEE) 95/93 e s.m.i. che ha segnato un altro fondamentale tassello nel processo di liberalizzazione del trasporto aereo dopo l'adozione, nel 1992, del “*Terzo pacchetto*” di norme (oggi ricomprese nel regolamento 1008/2008) che ha consentito ai vettori, forniti di licenza comunitaria, piena libertà di accesso al mercato del trasporto aereo.

In Italia, come noto, il Ministro dei trasporti, con il Decreto 44-T dell'agosto 1997, ha affidato all'Associazione di gestori e vettori aeroportuali, Assoclearance, la gestione dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti italiani coordinati e ad orari facilitati. Invero, 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 ad evitare, al contempo, fenomeni di congestione, avendo a riferimento parametri di coordinamento definiti in ambito aeroportuale relativamente alla capacità delle singole infrastrutture e criteri legati alla compatibilità ambientale.

La figura del Coordinatore italiano si è dimostrata in grado di soddisfare il requisito dell'indipendenza, conciliando l'attività degli operatori presenti nel mercato del trasporto aereo, al punto tale da rappresentare un modello per l'Europa.

Tuttavia, guardando ai prossimi anni e in ragione dei mutamenti del mercato sopra evidenziati, si rende opportuno rivedere il ruolo di Assoclearance, che non appare più in grado di rispondere alle attuali esigenze, avvertendosi, piuttosto, la necessità di una sua radicale trasformazione affinché diventi un organismo gestito da ENAC e da ENAV spa, anche per facilitare la comune valutazione degli investimenti necessari a coniugare, al meglio, la capacità operativa ed infrastrutturale degli scali.

Solo tramite uno sviluppo sempre più sincronizzato e interoperabile tra i diversi attori sarà possibile rispondere in maniera ottimale sia ai requisiti tecnico-funzionali previsti 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.

Ovviamente, lo studio della capacità aeroportuale e delle possibili soluzioni volte a mitigare gli effetti negativi dell'eccesso di domanda necessitano di puntuali valutazioni di *risk assessment*, con la contestuale introduzione di misure operative in grado di consentire, ai nostri aeroporti, la possibilità di gestire, in sicurezza, la crescente domanda di collegamenti aerei, senza subire limitazioni per la possibile saturazione dello spazio aereo e della capacità infrastrutturale.

In altri termini ancora, facendo tesoro dell'esperienza passata, – ci si riferisce, in particolare, al noto *Dossier Malpensa* in cui, nell'ambito di una contesa con l'Europa senza esclusione di colpi è stato formalmente dimostrata la capacità sino a 70 movimenti orari dell'*Hub* e la limitazione a 18 movimenti dello scalo di Linate – si

rende necessario, anche ai fini di una corretta pianificazione degli investimenti da effettuare “*lato aria*” e “*lato terra*”, poter disporre in Assoclearance di una costante ed aggiornata analisi della capacità infrastrutturale ed operativa dei singoli scali, anche allo scopo di determinare la possibilità di incrementare, in ragione della domanda programmata e pianificata nelle due diverse stagioni di traffico (*summer e winter*), la capacità degli scali mediante opportuni interventi, anche in una logica di interoperabilità dei processi, che possono essere conseguiti, come raccomandato dalla stessa Commissione, con soluzioni tecnologiche efficienti.

Nel delineato contesto, appare di fondamentale importanza giungere ad un livello di capacità “*ottimale*” dei singoli scali ove integrazione, standardizzazione e interoperabilità dei processi sono alla base dei cambiamenti operativi e tecnologici per un’utilizzazione efficiente delle capacità esistenti.

La frontiera di una nuova capacità di gestione del traffico aereo, che sia adeguata alla potenzialità della domanda futura, necessita, dunque, dell’implementazione nell’utilizzo delle tecnologie di nuova generazione, sempre più attente alla sostenibilità ambientale⁷, che permettano un uso ottimale delle infrastrutture, rendendole più capaci ed in grado di rispondere efficacemente alle richieste del mercato.

A tal ultimo riguardo, particolare menzione merita l’attività espletata dall’ENAV che è riuscita ad aumentare la capacità grazie all’avanzamento del processo tecnologico del controllo satellitare, nonché per il tramite dell’implementazione della procedura della *Free Route* che consente a tutti i velivoli in sorvolo ad una quota superiore ai 9.000 metri di attraversare i cieli italiani con un percorso diretto, senza far più riferimento al *network* di rotte che, a partire da quella quota, è stato completamente eliminato⁸.

Si renderà poi necessario calcolare quali sono le condizioni di gestione operativa ottimali per ogni singolo volo (*business trajectory*), in funzione dell’ora di arrivo richiesta all’aeroporto. L’esecuzione 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 una nuova tratta.

Non vi è dubbio che il patrimonio di conoscenze sul traffico aereo che potrà essere acquisito in un’Assoclearance gestita da ENAC ed ENAV spa, oltre a garantire la possibilità di avvalersi al meglio delle infrastrutture esistenti, massimizzando, al contempo l’utilizzo della capacità disponibile dall’intera rete aeroportuale del nostro Paese, permetterà di pianificare, senza spreco di risorse, la realizzazione di nuove infrastrutture, solo dove necessario.

Questa *governance* di Assoclearance completamente rinnovata può costituire, in linea con le recenti decisioni degli organismi internazionali del settore (Airports Council International World – International Air Transport Association – Worldwide Airport Coordinators Group), la base ideale per modernizzare ulteriormente i meccanismi di assegnazione degli *slots* per soddisfare le esigenze di una rete globale sempre più competitiva e altamente connessa.

⁷ In relazione al profilo della sostenibilità ambientale, di particolare interesse appare il recente DDL 787, recante “*Disposizioni per la sostituzione di automezzi e attrezzature alimentati con motori endotermici con automezzi e attrezzature a trazione elettrica negli aeroporti individuati dall’articolo 1, comma 3, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201*”.

⁸ ENAV è stato il primo, fra i 5 maggiori *service provider* europei, ad implementare il *Free Route*, in coerenza con la regolamentazione europea del *Single European Sky* che ne definisce l’obbligatorietà per tutti gli stati europei a partire dal 1° gennaio 2022.

Peraltro, la piena disponibilità dei dati relativi al traffico ed alla correlata capacità operativa ed infrastrutturale degli scali di tutta la rete aeroportuale del Paese, può permettere di aggiornare periodicamente il Piano nazionale degli aeroporti che, in linea con l'obiettivo di razionalizzazione del settore, definisce dieci bacini di traffico omogeneo, secondo criteri di carattere trasportistico e territoriale, e all'interno di questi, identifica 38 aeroporti di interesse nazionale, scelti sulla base di criteri riconducibili al ruolo strategico, all'ubicazione territoriale, alle dimensioni e tipologia di traffico e all'inserimento delle previsioni dei progetti europei della rete transeuropea dei trasporti TEN-T.

In conclusione, la sfida del rinnovato studio sulla capacità aeroportuale è perseguibile grazie ad uno sviluppo, sia organizzativo che di *governance*, in grado di coniugare l'implementazione di nuove modalità di regolamentazione con la necessaria innovazione tecnologica, sempre nell'ottica della superiore esigenza della tutela dei diritti del passeggero, elemento centrale del trasporto aereo liberalizzato.

Promossa da:

demetra
CENTRO STUDI