

*Il 30 giugno 2021, il Consiglio dei ministri ha deliberato, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Enrico Giovannini, la nomina dell'avvocato dello Stato Pierluigi Di Palma a presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac). ytali l'ha intervistato.*



Avvocato, per lei un ritorno in Enac: ente che ha contribuito a far nascere. Non è semplice prendere le redini di un'autorità aeronautica nell'era del Covid-19. Quali sono le vostre priorità? Sicuramente la priorità principale è la ripartenza del trasporto aereo, una sfida importantissima per il paese. Il trasporto aereo è stato il settore più colpito in assoluto dalla pandemia, ed ha contribuito, per sua natura di collante di diverse aree geografiche, nella diffusione della stessa. Ciò detto, il trasporto aereo è anche il settore produttivo che meglio ha reagito a questa situazione dimostrando di sapersi adeguare velocemente alle nuove esigenze sanitarie che si sono venute a determinare.

ytali è una rivista indipendente. Vive del lavoro volontario e gratuito di giornalisti e collaboratori che quotidianamente s'impegnano per dare voce a un'informazione approfondita, plurale e libera da vincoli. Il sostegno dei lettori è il nostro unico strumento di autofinanziamento. Se anche tu vuoi contribuire con una donazione clicca [QUI](#)

In una sua recente audizione alla Camera, per la conferma della sua nomina come presidente designato di Enac, lei ha parlato di un settore aeronautico in trasformazione, non più focalizzato unicamente sul trasporto aereo ma con un respiro che va dall'ultraleggero all'aerospazio: come pensa si possa regolamentare un ambito così ampio e innovativo incentivando le imprese e il sistema Italia senza però sacrificare la sicurezza delle operazioni?

Dall'ultraleggero allo spazio è la nuova policy dell'ente che viene elaborata proprio in ragione del fatto che, dopo il Covid-19, nulla sarà come prima. I settori da sviluppare nell'ambito aerospaziale saranno diversi e da qui l'esigenza di allargare ulteriormente il perimetro di presidio di Enac, già presente in tutti i settori aeronautici.

Noi riteniamo che tutti questi settori siano legati dall'innovazione tecnologica: dal controllo satellitare in ambito misto, ovvero senza distinzione tra utilizzo civile e militare, agli ultraleggeri e droni che sono settori a fortissima spinta innovativa. In questo contesto si definirà un futuro di collegamenti diversi e più semplici, che ci spingono a sviluppare il nostro patrimonio di 53 aeroporti medio piccoli che hanno una forte necessità di rilancio.

Chiaramente, anche il futuro del trasporto aereo, in tutte le sue forme, è un ambito nel quale gettare uno sguardo importante come ente regolatore: sarà un futuro fatto di collegamenti nella stratosfera e quindi molto più rapidi. Su questo, l'innovazione tecnologica è già avanti. E' chiaro che Enac ha il compito di anticiparne la regolamentazione: ciò significa determinare un vantaggio competitivo su altri paesi.

Naturalmente rimane inalterato il presidio dell'Enac su quello che è il trasporto aereo tradizionale: stiamo elaborando un nuovo piano nazionale degli aeroporti che verrà integrato con altre forme di mobilità.

Allargando l'orizzonte di sorveglianza dell'ente regolatore, ci saranno risorse a sufficienza per adempiere ai vostri obblighi istituzionali? Enac negli ultimi anni ha perso moltissime risorse professionali...

Il Parlamento ci ha dato la possibilità di recuperare questo gap, dandoci l'opportunità di assumere in questo periodo oltre quattrocento unità di professionisti e inoltre, abbiamo già indetto un bando per ulteriori duecento unità. Nel 2022 dovremmo assumere ulteriori duecento professionisti.

Quindi in un paio d'anni l'organico Enac tornerà intorno alle mille unità.

È evidente che questi nuovi orizzonti, come quello dei droni o dello spazio, determinano esigenze di un maggiore presidio che sarà sicuramente garantito dalla stessa Enac, tramite anche la collaborazione con altri soggetti istituzionali: ad esempio, il Cira e l'Agenzia spaziale italiana, oppure L'AIC (Airport Italian Council) per quanto riguarda l'ambito aeroportuale, l'aviazione generale e gli ultraleggeri. Con tutti questi soggetti abbiamo già stabilito delle intese e protocolli. Il senso dell'idea è di una forte sinergia tra tanti soggetti istituzionali che possano essere deputati, nell'ambito della propria attività e indipendenza, a farsi promotori di diverse istanze e progetti. Nell'ambito dei rapporti istituzionali, il 20 luglio c'è stato l'incontro in Enac con il ministro delle infrastrutture Giovannini in occasione della presentazione del rapporto e bilancio sociale di Enac

per il 2020: quant'è importante il dialogo diretto con il ministro?

L'Ente nasce proprio con lo scopo di instaurare un dialogo diretto con l'autorità politica: già nel decreto legislativo originario si prevedeva l'indirizzo e la diretta vigilanza del ministro dei trasporti; nelle successive modifiche del codice della navigazione questo indirizzo è stato ulteriormente rinforzato.

L'Enac è l'autorità di settore che svolge il proprio mandato istituzionale con autonomia e indipendenza, però visti i diversi interessi che governa, ha bisogno di un dialogo diretto con la politica sia nel ruolo del ministro sia con le commissioni parlamentari.

Enac, proprio nell'ambito della sua indipendenza a protezione dei diritti dei passeggeri, è recentemente intervenuta sulla "malpractice" di far pagare un supplemento alle famiglie che vogliono viaggiare in posti a sedere adiacenti. Ci sarà sempre più una persuasione morale, da parte dell'ente, per contrastare le pratiche elusive messe in atto da alcuni vettori europei?

L'ente viene costituito nell'ambito di un percorso di liberazione e privatizzazione del trasporto aereo, proprio a garanzia della centralità del passeggero e del riconoscimento dei diritti dell'utenza: è quindi nell'ambito del business del trasporto aereo che garantisce un presidio di sorveglianza. Enac non ha necessità di mediazione ma, sta' in ultima istanza dalla parte del cittadino. Questo perché, il percorso di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo è stato inteso dall'Europa come un percorso che dovesse soddisfare le esigenze del passeggero soprattutto in termini di sicurezza e qualità dei servizi.

Enac, attraverso regolamenti e procedimenti sanzionatori, deve essere garante del riconoscimento, attraverso l'applicazione delle regole, della centralità del passeggero e la soddisfazione delle sue esigenze.



Pierluigi Di Palma

La ripartenza di Alitalia, è una sfida per l'Italia e per Enac che dovrà sorvegliare il processo certificativo della nuova compagnia. Alitalia non è però l'unico vettore italiano che ha risentito della pandemia: sia Airitaly che Ernest Airlines hanno cessato le loro attività nel 2020. Air Italy è in liquidazione, Ernest Airlines S.p.a. invece è fallita a Novembre 2020 senza ricevere alcun aiuto da parte dello stato (Alitalia, commissariata dal 2017 ha già ricevuto oltre due miliardi di aiuti statali). Per queste compagnie e i loro professionisti, ci potrà essere spazio nella nuova realtà di ITA?

Io penso e spero proprio di sì. Penso che ITA (la nuova Alitalia, ndr) debba e possa creare un sistema, una rete nazionale di operatori italiani che possano soddisfare quelle esigenze di connessione che ha il nostro paese. Questo soprattutto considerando che le ricadute economiche e sociali del trasporto aereo non riguardano unicamente gli aeroporti ma, anche e soprattutto lo sviluppo del territorio: con il trasporto aereo si sviluppano il turismo, le imprese, la moda. L'attenzione di Enac, nell'ambito delle proprie competenze, è quella di favorire il nascere di sinergie tra gli operatori del trasporto aereo italiano.

Nell'ambito della modernizzazione del comparto aeronautico italiano, l'organizzazione dello spazio aereo italiano mantiene una struttura organizzativa sostanzialmente invariata dagli anni Settanta: le esigenze degli operatori militari, dell'aviazione generale e degli operatori di droni, richiedono una riorganizzazione dello spazio aereo per rendere più accessibili porzioni dello stesso, anche in un'ottica di sostenibilità ambientale.

Enac avrà un'attenzione particolare verso la necessità di questi operatori?

Enac è già sensibile a queste esigenze: recentemente, a Torino, nell'ambito del progetto Urban Mobility che vede la città di Torino tra i protagonisti di questo sviluppo, abbiamo avuto riunioni tra il Comune, la Prefettura e Enac, per superare zone *no-fly* "antiche" delle quali non si ha più contezza delle ragioni per le quali sono state istituite. Abbiamo esercitato un'opera di forte sensibilizzazione nei confronti di chi ha la responsabilità di queste zone *no fly*, in particolare il ministero dell'interno, perché siano, da una parte ridisegnate e dall'altra ci siano autorizzazioni a passaggi senza per questo mettere in discussione gli elementi di *security*.

L'innovazione tecnologica può aiutare molto a definire e difendere le zone *no fly* tramite la tecnologia satellitare: questa facilita il riconoscimento dei droni e l'eventuale *denial* di accesso ad alcune zone particolarmente sensibili. Riteniamo che l'innovazione tecnologica ci aiuterà a superare zone *no fly* e a difendere meglio le imprescindibili esigenze di sicurezza.



Pierluigi Di Palma

L'innovazione tecnologica sta contribuendo in modo determinante alla crescita del settore aeronautico, anche gli aeroporti sembrano beneficiarne: i più piccoli e meno trafficati stanno trovando un'alternativa alla chiusura grazie anche al controllo del traffico aereo da remoto con torri di controllo virtuali. È chiaro che l'innovazione tecnologica aiuterà gli aeroporti ad essere sempre più efficienti e sostenibili, e in futuro riusciranno, senza grandi investimenti strutturali ad aumentare la propria capacità aeroportuale: ci sarà un ripensamento di come i diritti aeroportuali vengono determinati nei confronti degli aeroporti?

Nell'ambito di quella che è la valorizzazione degli aeroporti minori, stiamo definendo un accordo

con Enav (Ente Nazionale Assistenza Volo; ndr) per la remotizzazione del controllo del traffico aereo. L'innovazione tecnologica entra a far parte anche qui di un patrimonio Enac e del trasporto aereo giocando un ruolo importante ai fini della sicurezza. È altresì evidente che siamo in una fase di forte passaggio tecnologico. La remotizzazione del controllo aeroportuale viene visto anche come un elemento di innovazione tecnologica che mette in discussione posti di lavoro; ecco, così non deve essere e bisognerà trovare soluzioni che e garantiscano ai professionisti del settore, la possibilità di guardare con favore al futuro.

Futuro nel quale non ci sarà bisogno di nuove costruzioni per aumentare le capacità infrastrutturali, ma sarà necessario rendere più efficienti i sistemi attraverso una loro digitalizzazione tanto da poter definire capacità aeroportuali maggiori senza alterarne l'impatto ambientale.

Sempre in ambito di sostenibilità c'è un aeroporto in Italia che è fortemente limitato da vincoli ambientali: l'aeroporto di Ciampino. È arrivata il momento per iniziare a realizzarne un'alternativa, come Frosinone o Latina?

Personalmente, già da presidente del centro studi Demetra, circa quindici anni fa organizzai un convegno sul sistema aeroportuale del Lazio in cui si discuteva proprio di questo: come ricostruire la rete aeroportuale laziale per rilanciarne l'economia del territorio. È evidente che al tempo prevalse l'idea di una concentrazione del traffico a Fiumicino con opere che avessero consentito la ricollocazione di tutto il traffico, anche *low cost* sull'aeroporto intercontinentale. Ci fu anche l'idea di realizzare Viterbo come scalo alternativo ma, evidentemente venne ritenuta una soluzione non adeguata per il problema dei collegamenti ferroviari su Roma rendendolo forse più un aeroporto al servizio del porto di Civitavecchia. Esplorammo anche l'idea di Latina, è però un aeroporto a forte presidio militare proprio per garantire la sicurezza della capitale. In questo contesto rimane l'opzione di Frosinone come possibile estensione dell'aeroporto di Ciampino che ha fortissimi problemi di compatibilità ambientale. Inoltre c'è una sentenza del giudice amministrativo che limita il numero di voli che possono operare sull'aeroporto di Ciampino. Penso che sarà un elemento di discussione importante, in cui saranno coinvolti tutti gli attori e in particolare l'autorità politica che dovrà dare un indirizzo preciso a questo tema.