

INTERVENTO SEN. MARCO FILIPPI AL CONVEGNO DEMETRA 2017

E' con grande piacere che ho accettato l'invito di DEMETRA a partecipare come relatore al consueto Convegno annuale; un Convegno che, ormai, è diventato un appuntamento tradizionale e centrale nel panorama del trasporto aereo, sia per il prestigio delle Aziende, Enti e Amministrazioni partecipanti che per l'attualità dei temi che di anno in anno vengono proposti.

E anche quest'anno l'importanza e la centralità del tema è fuori discussione, in quanto la trasformazione dell'ENAC costituisce ormai una assoluta necessità per tornare a governare questo avanzato settore dell'economia nazionale con la competenza, professionalità e autorevolezza necessarie, da sempre caratteristica dell'ENAC..

ENAC, la cui nascita, risalente ormai a quasi vent'anni, costituì patrimonio principale di quella stagione riformista di un altro Governo di centro sinistra, che:

- Istituí, oltre all'ENAC, anche l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo e l'Assocleareance;
- riformò profondamente l'ENAV, da Azienda di Stato in S.p.A., e la struttura ministeriale dei trasporti;
- iniziò ad affidare per via regolamentare e con un procedimento trasparente, la "gestione totale" degli aeroporti, in precedenza riservata solo a quelli destinatari di apposite leggi statali.

Stagione riformista conclusa la quale sia il Governo che il Parlamento hanno completamente trascurato l'ente e le sue richieste, non riconoscendo più le sue specificità e, di fatto, omologandolo alle altre amministrazioni dello Stato, soprattutto in materia di "spending review", la cui indiscriminata applicazione ha falciato l'organico dell'ENAC, sia sotto il profilo numerico che del ricambio delle professionalità.

Non va dimenticato, infatti, che il legislatore aveva disegnato l'ENAC quale ente regolatore dell'intero sistema dell'aviazione civile, affidandogli sia funzioni regolatorie in tutti gli ambiti del trasporto aereo, espletate essenzialmente tramite le articolazioni centrali, che di vigilanza e controllo incentrate sulle strutture territoriali, Direzioni Aeroportuali e Direzioni Operazioni.

Tale assimilazione alle altre amministrazioni statali ha bloccato per anni le assunzioni e costretto l'ENAC alle ordinarie procedure di mobilità del personale delle amministrazioni dello Stato sopresse, con il risultato di depauperare irrimediabilmente il bagaglio di conoscenze e competenze dell'ente, che da tale strumento, in sostituzione di ingegneri, periti, ispettori e funzionari nel tempo andati in pensione, ha acquisito figure professionali quali infermieri, soccorritori, autisti di ambulanze, ecc., ecc..

E anche sotto il profilo numerico la situazione è ormai gravissima, con l'organico in vent'anni più che dimezzato, creando una situazione di criticità assoluta, che, soprattutto nelle sedi aeroportuali, ormai ha raggiunto il collasso.

Direzioni Aeroportuali che, va ricordato, sono titolari delle funzioni di polizia di aerodromo, di polizia della navigazione, adottano il piano di emergenza aeroportuale e il Regolamento di Scalo, presiedono il Comitato di Sicurezza Aeroportuale e la Commissione aeroportuale per il rumore, applicano gli artt. 801 802 cod. nav., espletano l'attività sanzionatoria in materia di diritti dei passeggeri, di inosservanza del codice della navigazione, di tutela dei passeggeri a ridotta mobilità, di inquinamento acustico degli aeromobili, di attività non autorizzata di droni; per non parlare delle attività di vigilanza o ispettive che derivano dai poteri autoritativi di competenza, che ometterò per non tediare inutilmente questa platea.

Orbene, pur di fronte ad un tale spettro di competenze, la sensibilità e l'attenzione del legislatore, ma soprattutto delle istituzioni, Governo in primis, è del tutto scemata e con le politiche di "spending review" degli ultimi anni si è assistito ad una serie di tagli indiscriminati dell'organico dell'ENAC, suo principale patrimonio, che ha colpito soprattutto le strutture territoriali.

E credo al riguardo che più di ulteriori parole parlino i numeri degli attuali organici aeroportuali: Bologna 5 dipendenti, Verona 4, Alghero 5, Pescara 4, Olbia 6, Genova 7, Firenze 6, Trieste 5, Pisa 7, Torino 8, Ancona 8 e mi fermo qui in quanto ritengo che il quadro generale della situazione sia sufficientemente chiaro.

Appare, infatti, evidente solo dalla lettura di tali numeri la drammaticità e, soprattutto, l'urgenza di ripianare corposamente gli organici, pena la paralisi completa delle attività, per la cui soluzione non è indifferente la scelta del nuovo assetto giuridico dell'ente che, nella veste dell'Ente Pubblico Economico, anche sotto questo aspetto, avendo già la norma primaria predisposta, troverebbe strada più celere ed agevole, oltre che senza dubbio più funzionale.

Infatti, l'interessantissima pubblicazione predisposta per l'occasione, nell'esaminare preventivamente tutti gli scenari possibili di riforma, soppesandone i pro e i contro, perviene alla conclusione di maggior fattibilità della trasformazione dell'ENAC in Ente Pubblico Economico che, personalmente, senza dover ripetere concetti e considerazioni ampiamente delineate nella pubblicazione, condivido anche per la maggior facilità e rapidità di attivazione.

Ma aggiungo di più: ritengo che anche in un gravissimo problema quale quello appena esposto possa rinvenirsi una opportunità che, nel caso in esame, può riguardare la vicenda Alitalia: infatti, come a tutti noto la società di navigazione aerea ALITALIA, quella che una volta ci rappresentava nel mondo come la compagnia di bandiera italiana, è nuovamente in amministrazione straordinaria, perde più di un milione e mezzo di euro al giorno e da lunedì 3 luglio ha posto in cassa integrazione gran parte del personale in servizio sugli aeroporti.

In questa ottica, cogliendo l'occasione della assoluta necessità dell'ENAC di acquisire a brevissimo termine personale, si potrebbe ipotizzare, il transito dei dipendenti aeroportuali dell'ALITALIA (circa 200/250 unità) nelle varie Direzioni Aeroportuali dell'E.N.A.C., realizzando sinergie positive da tutti i punti di vista, **senza costi per l'erario, dati i corposi avanzi annuali di esercizio dell'ENAC, e senza procedure legislative in deroga o eccezionali.**

Il personale di terra ALITALIA, in media 5/6 unità per sede aeroportuale (tranne Milano Linate e Reggio Calabria), è formato e qualificato in gran parte delle materie di competenza aeroportuale dell'E.N.A.C. (handling, diritti dei passeggeri, qualità dei servizi aeroportuali, assistenza a passeggeri con ridotta mobilità, ecc., ecc.) e si integrerebbe in maniera perfetta nel nuovo ruolo, con indubbi vantaggi per l'utenza.

Inoltre, una ulteriore aliquota di personale (circa 30 unità), sia tecnico-professionale (ingegneri e periti aeronautici) che di volo (piloti) potrebbe essere inserito in sede centrale a Roma e nelle 5 Direzioni Operazioni dell'E.N.A.C. (Torino, Milano, Venezia, Roma e Napoli), anch'esse in ristrettissime e drammatiche condizioni di organico.

Per far questo basterebbe di dar attuazione a quanto già previsto dall'art. 1, comma 3, del d.lgs n. 250/1997 istitutivo dell'E.N.A.C., e cioè la sua trasformazione in ente pubblico economico, fatto che, innanzitutto, lo svincolerebbe da tutti provvedimenti di blocco delle assunzioni.

Successivamente sarebbe sufficiente adottare un Regolamento interno dell'ENAC, ormai trasformato in Ente Pubblico Economico, in materia di procedure per le attività di ricerca,

selezione ed assunzione del personale, sulla falsariga di quanto già da tempo attuato dall'Agenzia del Demanio, per acquisire direttamente dal mercato del lavoro, ma con apposite procedure selettive pubbliche e trasparenti, quelle professionalità particolari tipiche del trasporto aereo certamente possedute dal personale Alitalia in servizio sugli aeroporti.

In estrema sintesi, e senza sottovalutare le difficoltà esistenti, entro sei/otto mesi dall'adozione del necessario provvedimento ministeriale, che potrebbe assumere anche la veste di atto di indirizzo per meglio disciplinare il passaggio, si risolverebbe definitivamente il problema del personale aeroportuale dell'ALITALIA, troverebbero adeguata soluzione le problematiche di organico delle sedi centrali e territoriali dell'E.N.A.C., dotandole oltretutto di personale altamente qualificato nelle materie di competenze dell'ente, ristabilendo quell'equilibrio di professionalità e competenze fortemente minato dalle politiche di tagli lineari ed indiscriminati derivanti dalla "spending review".