

## Osservazioni al progetto di Nuova Organizzazione dell'ENAC

L'Amministrazione ha dichiarato che la nuova organizzazione nasce per garantire:

- Standardizzazione e omogeneità nell'azione amministrativa sul territorio
- Una definizione puntuale delle competenze per evitare sovrapposizioni decisionali e di ruolo nel coordinamento e nel governo dell'azione amministrativa
- Maggiore vicinanza all'utenza sul territorio
- Rispondenza al Piano Nazionale degli Aeroporti
- Un supporto maggiore allo sviluppo del trasporto aereo
- Assistenza ai passeggeri

### Criticità rilevate rispetto all'esigenza di standardizzazione e omogeneità nell'azione amministrativa sul territorio

Secondo il modello proposto dall'Amministrazione, ognuna delle 16 Direzioni Territoriali avrà (in linea di massima) sotto di sé:

- La FO (o UFFICIO) Attività Ispettiva, con i relativi Process Manager per l'area Safety, l'area Security e l'area Handling

Mentre le 5 Direzioni Territoriali che assorbiranno le competenze delle DOX con cui l'Amministrazione vuole partire avranno ognuna sotto di sé:

- La FO (o UFFICIO) Operazioni Attività Aeronautiche
- La FO (o UFFICIO) Operazioni Infrastrutturali



Tutte le FO (UFFICI) saranno gestite dalle relative nuove Direzioni di Linea:

- Direzione Operazioni Infrastrutturali sotto COS (Direzione Centrale Operatività e Standard Tecnici)
- Direzione Operazioni Attività Aeronautiche sotto COS (Direzione Centrale Operatività e Standard Tecnici)
- Per le attività ispettive sotto CAD (Direzione Centrale Aeroporti e Diritti del Passeggero)
  - *Direzione Safety (nome ipotetico)*
  - *Direzione Security (nome ipotetico)*
  - *Direzione Handling (nome ipotetico)*

Ne conseguirà che, per ognuna delle tre macro aree di competenza, l'azione sarà svolta con una ramificazione che arriverà fino a:

- 16 unità di vertice e 48 posizioni organizzative (Process Manager), per le Attività ispettive
- 10 unità di vertice per le Operazioni Aeronautiche e Infrastrutturali più i relativi Process Manager

A nostro avviso una ramificazione così importante produrrà una fortissima dispersione nell'attuazione dell'azione e della standardizzazione che si cerca di ottenere, non il contrario. Infatti, la frammentazione dell'attività di sorveglianza delle imprese, riduce l'efficienza operativa.

Lo scenario appena descritto, peraltro, è quello che avremo nella migliore delle ipotesi, e cioè quando ogni Direzione Territoriale disporrà di tutte le figure professionali necessarie. Diversamente, l'azione, già abbondantemente ramificata, lo dovrà essere ulteriormente per fare ricorso anche all'intervento dei Centri di competenza cross-territoriali.

## Criticità rilevate rispetto all'esigenza di una definizione puntuale delle competenze, per evitare sovrapposizioni

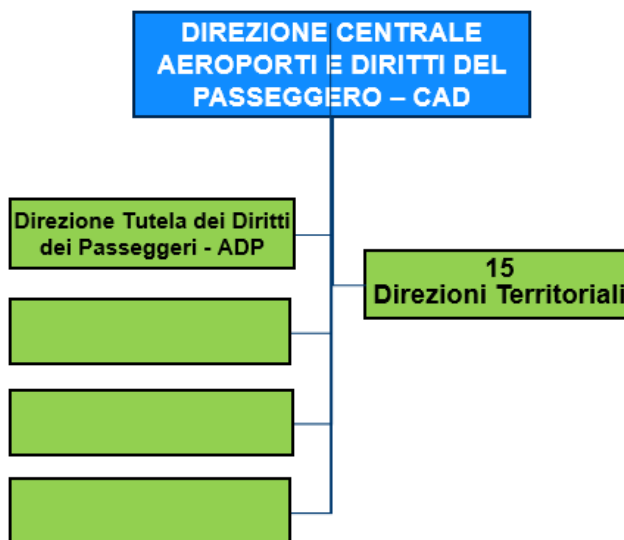
Nel nuovo modello proposto, nella definizione della gerarchia e della linea di comando per competenze, notiamo che esistono delle sovrapposizioni, o aree di competenza non meglio definite, che non chiariscono in modo inequivocabile responsabilità e ruoli.

Il **Direttore Centrale Aeroporti e Diritti del Passeggero** ha sotto di sé sia i Direttori Territoriali sia i nuovi Direttori 'coordinatori' delle tre aree di competenza (*Direzione Safety – Direzione Security – Direzione Handling*) (caselle vuote nell'immagine) della nuova FO (o UFFICI) Attività ispettive.

Non si capisce chiaramente, però, cosa deciderà ciascun Direttore 'coordinatore' e cosa il Direttore Territoriale, visto che hanno alle proprie dipendenze esattamente le medesime risorse in termini di personale.

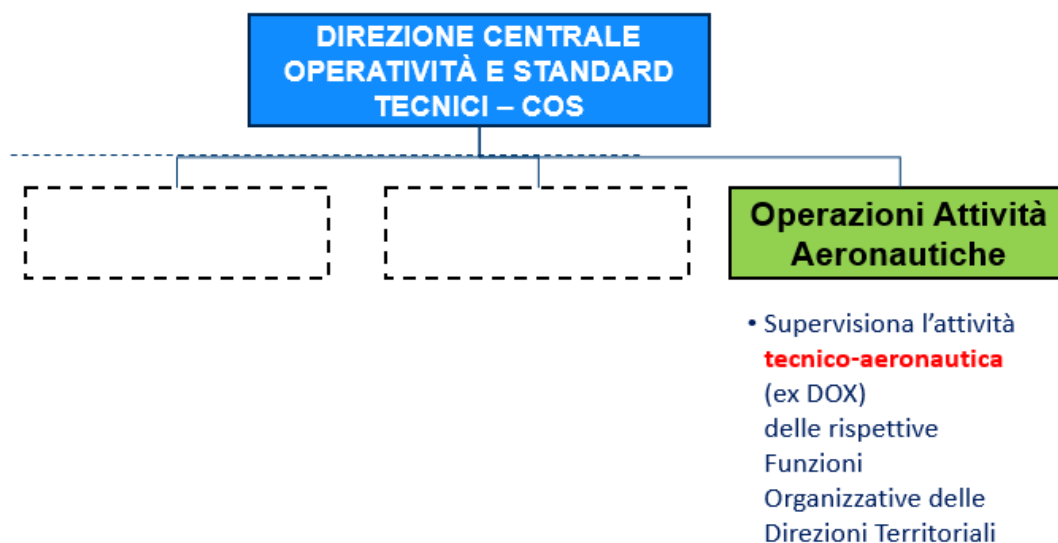
Il *Direttore Safety*, il *Direttore Security* e il *Direttore Handling* dirigeranno tutti e tre la FO Attività ispettive, così come farà anche il Direttore territoriale competente.

La FO Attività Ispettive sarà diretta, quindi, contemporaneamente da ben 4 Dirigenti di pari livello e dovrà trasferire le direttive ricevute sui relativi Process Manager, senza verosimilmente assumere in sé la preparazione necessaria, e **soprattutto senza potersi riferire a una sola e inequivocabile linea di comando.**



Il **Direttore Centrale Operatività e Standard Tecnici** dirigerà il Direttore di linea Operazioni Attività Aeronautiche e il Direttore Operazioni Infrastrutturali.

I problemi relativi alla gestione delle FO Operazioni Infrastrutturali e FO Operazioni Attività Aeronautiche saranno i medesimi riscontrati per la gestione delle FO Attività Ispettive. Anche qui, non si capisce chiaramente cosa deciderà ciascun Direttore 'coordinatore' e cosa il Direttore Territoriale, visto che hanno alle proprie dipendenze esattamente le medesime risorse in termini di personale. E, nell'ipotesi che la Direzione Operazioni Infrastrutturali non si sovrapponga ma svolga il ruolo dell'attuale Direzione Aeroporti, risulta poco chiaro il rapporto tra i compiti della costituenda Direzione Operazioni Attività Aeronautiche e le attuali Direzioni di riferimento di ogni Centro di Competenza. **Tra l'altro, una siffatta ramificazione andrebbe a violare il dettato normativo e contrattuale laddove i professionisti venissero sottoposti a vari livelli di gerarchia (Process, FO, dirigente), non riconducibile nemmeno alla stessa area di inquadramento, minando la specificità e l'autonomia proprie del ruolo professionale.**



**Le Direzioni Territoriali (gerarchicamente incardinate sotto la Direzione Centrale CAD) avranno alle proprie dipendenze le F.O. Infrastrutture e Aeronautica, le stesse però saranno dirette anche dalle relative nuove Direzioni incardinate sotto la Direzione Centrale COS.**

L'incrocio magico appena evidenziato (non rappresentabile in forma di organigramma) crea un ulteriore elemento di entropia, dove il conflitto tra linee di comando e responsabilità è insostenibile.

La sovrapposizione di competenze che la nuova organizzazione vuole risolvere, a nostro avviso, non solo non viene risolta, ma peggiora sia sul piano funzionale che sul fronte della standardizzazione.

**Questa non chiara definizione di ruoli e competenze ingesserà, invece di favorire, l'azione amministrativa e non consentirà quella inderogabile attribuzione di responsabilità, fondamentale per il rispetto dei principi di efficacia (a garanzia del diritto dell'utenza) e di trasparenza nella PA.**

## Criticità rilevate rispetto ai costi

Riteniamo che:

- Le FO (o UFFICI) dovranno essere spese fuori dai fondi del personale **T.A.O.** e **Professionista**
- Per le responsabilità che dovranno assumere le FO (o UFFICI) sia necessario il Dirigente (come è attualmente previsto presso le Direzioni Operazioni)
- I responsabili delle diverse FO ispettive, difficilmente saranno in grado di coordinare le attività per ogni famiglia ispettiva, con la logica conseguenza che sarà necessario istituire in ogni FO tre Process per le famiglie ispettive, determinando così un'eccessiva quantità di Process Manager su tutto il territorio nazionale con **insostenibile** aggravio del fondo per le risorse decentrate del personale TAO.

## Criticità rilevate rispetto alla maggiore vicinanza all'utenza sul territorio

Considerato che le 5 Direzioni territoriali (che garantiranno l'operatività che è al momento fornita dalle DOX, attraverso le FO Operazioni Infrastrutturali e le FO Operazioni Attività Aeronautiche) non agiranno con una capillarità territoriale maggiore di quella che hanno al momento le DOX, non è minimamente evidente come l'ENAC possa essere più vicino all'utenza. Inoltre, l'attuale capacità (in termini di responsabilità assunte) dei Direttori Aeroportuali e dei Direttori Operazioni di fornire risposte all'utenza, con la nuova organizzazione sarà penalizzata, dato che sulle aree di competenza Ispettiva, Aeronautica e Infrastrutturale le funzioni direttive saranno logisticamente lontane dal territorio.

## Considerazioni finali

Le considerazioni che seguono si riferiscono al modello rappresentato in una sintesi e non al documento di analisi completo sulla riorganizzazione che non ci è pervenuto. È quindi ancora sconosciuto l'impatto che questa nuova organizzazione avrà anche sulla Direzione Generale dell'ENAC.

L'operazione condotta dall'Amministrazione attraverso questa riorganizzazione non risolve, così come abbiamo indicato, le esigenze dichiarate.

Non sarà possibile una maggiore standardizzazione, non si otterrà una puntuale definizione di ruoli e responsabilità, e l'ENAC non sarà più vicino all'utenza né efficace nel modo giusto.

Dal confronto con l'organizzazione delle più importanti Autorità europee del settore, emerge che la prospettata nuova organizzazione non è in linea con le stesse; infatti, queste ultime presidiano il territorio, per le competenze aeronautica e infrastrutturale con strutture di livello dirigenziale.

Analizzando il modello proposto senza pregiudizio, rileviamo un oggettivo smantellamento della parte tecnico-operativa aeronautica e infrastrutturale. Ricordiamo che su questo EASA ci misura sistematicamente ed emerge chiaramente che le ragioni che hanno portato ai *finding EASA* nelle scorse occasioni, con questa nuova organizzazione aumenteranno.

**Il primo compito dell'ENAC è quello di garantire:**

- **al passeggero di entrare in aeroporto, prendere il volo, atterrare e uscire dall'aeroporto di destinazione in una condizione di tutela e salvaguardia;**
- **lo sviluppo in sicurezza dell'industria aeronautica;**
- **la sua competitività in ambito internazionale;**
- **che non sia disperso il vantaggio competitivo accumulato negli anni.**

**Secondo le scriventi OO.SS., la sicurezza e la salvaguardia del passeggero unitamente alla tutela dell'intero settore, con queste scelte sull'organizzazione dell'Ente, saranno presto 'terra di nessuno' e la Missione dell'ENAC rischia di essere tradita, nonostante la disponibilità di mezzi, risorse e competenze.**

Roma, 2 marzo 2023

<b>F.to</b> FP-CGIL Billi	<b>F.to</b> FIT-CISL/CISL-FP Ingrassia	<b>F.to</b> UIL-PA Conti	<b>F.to</b> UIL-Trasporti Giametta	<b>F.to</b> FLP/APIV Bergamini	<b>F.to</b> USB-PI Del Villano	<b>F.to</b> F.LE.PAR. Ciardo	<b>F.to</b> CIDA Concilio
---------------------------------	--	--------------------------------	--	--------------------------------------	--------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------