



La regolazione dello spazio aereo



Lo spazio aereo	78
Attività di certificazione, vigilanza e controllo	79
Adeguamento alla normativa comunitaria	82

LA REGOLAZIONE DELLO SPAZIO AEREO

Lo spazio aereo

L'iniziativa "Cielo Unico Europeo", creata in ambito continentale per aumentare l'efficienza e l'efficacia dello sfruttamento dello spazio aereo europeo nel rispetto di elevati livelli di sicurezza, mirata altresì alla diminuzione dei costi e dell'inquinamento ambientale, ha modificato radicalmente l'assetto esistente in ambito nazionale nella gestione dello spazio aereo e nella fornitura dei servizi di navigazione aerea. La separazione imposta dalla nuova normativa tra soggetti fornitori dei servizi e autorità di regolazione ha indotto una vera e propria rivoluzione del sistema esistente.

L'allineamento dell'Italia ai principi fissati dal "Cielo Unico Europeo" è stato sancito con la legge 9 novembre 2004, n. 265 e i successivi decreti di revisione del Codice della Navigazione, parte aeronautica. Tali norme, affidando all'ENAC le funzioni di regolazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio delle licenze in materia di fornitura

dei Servizi della Navigazione Aerea, hanno portato a compimento l'adeguamento legislativo e normativo che richiedeva l'esistenza in ambito nazionale di un unico soggetto regolatore dell'aviazione civile italiana.

Per garantire all'Ente la capacità di svolgere funzioni assolutamente nuove è stato necessario ricorrere al reperimento di personale in possesso di professionalità in materia di spazio aereo. Tale personale necessariamente non doveva provenire dai fornitori di servizi che, in base alle nuove norme introdotte, divenivano soggetti sottoposti alla sorveglianza da parte dell'Ente. Atteso che dette professionalità e capacità sono difficilmente reperibili al di fuori dei fornitori di servizi, e stanti le limitazioni per le assunzioni di personale da parte delle pubbliche amministrazioni, l'ENAC ha affrontato la difficoltà sottoscrivendo nel 2007, in base a quanto disposto dal decreto legge 8 settembre 2004, n. 237, un apposito "Atto d'Intesa" con l'Aeronautica Militare che ha messo a disposizione perso-

nale esperto con distacco in comando temporaneo (2-3 anni) presso l'ENAC.

L' "Atto di Intesa" prevede il distacco in comando presso l'Ente di Ufficiali Superiori da impiegare nel settore dello Spazio aereo quali Controllori del traffico aereo, esperti di servizi CNS (Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza), Meteorologia, Ispettori di Volo Radiomisure, Medici e Commissari. L'impiego di tale personale assicura all'Ente un contributo di significativo valore e di esperienza operativa nell'espletamento delle funzioni di "Regolazione dello

in evidenza la capacità dell'ENAC di presidiare il settore malgrado la forte carenza e precarietà delle risorse umane a disposizione.

Attività di certificazione, vigilanza e controllo

Sono state condotte le attività di sorveglianza dei fornitori dei servizi di navigazione aerea (ANSP) e organizzazioni di formazione rispettando la programmazione annuale. Tale programmazione prevede per l'ENAV una



Spazio Aereo" e di "Sorveglianza" sulla fornitura dei Servizi alla Navigazione Aerea.

In analogia a quanto fatto con l'Aeronautica Militare, l'ENAC si avvale anche, sulla base di un accordo temporaneo ENAC-ENAV, di personale ENAV esperto nell'attività di certificazione, sorveglianza dei fornitori di servizi della Navigazione Aerea, nonché nel riesame delle valutazioni di sicurezza. Questo personale viene impiegato per tutte le attività di "sorveglianza" affidate all'ENAC che interessano fornitori di servizi diversi da ENAV.

Nel corso del 2011 l'ENAC ha ricevuto le visite ispettive rispettivamente degli organismi internazionali Eurocontrol e ICAO. Le risultanze di entrambe le visite hanno messo

serie di audit di sorveglianza sulle funzioni centrali, sulle funzioni addestrative, sulle unità operative (torri di controllo, centri di controllo di avvicinamento e d'area, enti del servizio informazioni volo d'aeroporto - AFIS) e, per i fornitori diversi da ENAV, che forniscono il servizio AFIS presso taluni aeroporti minori, almeno un audit annuale su tutte le funzioni.

A seguito della pubblicazione del Regolamento ENAC per la certificazione delle Organizzazioni di progettazione delle procedure strumentali di volo è già stata avviata l'attività connessa al rilascio delle prime due certificazioni. In questo tipo di attività l'ENAC è tra le prime autorità regolatrici a livello europeo ad aver redatto e reso operativo un tale regolamento.

Nella seguente tabella sono riportati i dati riguardanti l'attività di auditing per l'anno 2011.

2011	
Audit effettuati (ANSP)	20
Audit effettuati (org. Procedure di Volo)	1
Audit effettuati (org. di formazione)	4

Nel corso degli audit sono stati riscontrati 65 rilievi gestiti secondo gli standard previsti.

I rilievi sono stati classificati dall'ENAC in un apposito database in modo da evidenziare le aree di maggiore attenzione su cui orientare le successive attività di sorveglianza.

Sono state applicate le procedure di riesame ed accettazione delle modifiche significative ai sistemi funzionali ATM previste dall'art. 9 del Regolamento (CE) 1315/2007. Esse prevedono la comunicazione sistematica di tutte le modifiche da parte del fornitore ANS interessato e l'intervento diretto dell'ENAC nel caso di modifiche aventi un impatto significativo sulla sicurezza. Nel caso di modifiche con un impatto non significativo l'ENAC ha valutato caso per caso se intervenire direttamente con il riesame della modifica e la successiva accettazione.

Nel 2011 sono state esaminate ed accettate 146 modifiche comunicate da ENAV.

■ Certificazione del personale

Nel 2011 sono state:

- rilasciate 154 licenze Operatore FIS (Flight Information Service);
- rilasciate 113 licenze CTA e 121 licenze di Studente CTA (Controllore del traffico aereo);
- revisionate 245 licenze CTA;
- aggiornate 606 licenze CTA;
- approvati 4 programmi di formazione;
- approvati 50 schemi di competenza di ente ATS (UCS);
- approvati 50 programmi di addestramento di ente ATS (UTP).

In linea con lo schema comunitario l'ENAC ha effettuato l'attività di sorveglianza delle organizzazioni di formazione e ha approvato i programmi di formazione, gli schemi di competenza, i programmi di addestramento e le modalità d'esame per il rilascio e l'aggiornamento delle licenze. Inoltre ha designato gli esaminatori con funzioni delegate.

Per garantire la più ampia flessibilità e facilità di trattazione, sono state adottate procedure di gestione delle licenze dei controllori incentrate su un'ampia delega di attività a soggetti certificati.



A seguito della pubblicazione del Regolamento ENAC per il rilascio delle licenze di operatore FIS (Flight Information Service) è stato avviato il processo di certificazione per tale figura professionale per conversione delle licenze di "Operatore di Stazione Radio Aeronautica" (ORSA) e della qualificazione del personale "Esperto Assistenza al Volo" (EAV) operante presso ENAV.

È da evidenziare che tutta l'attività di certificazione del personale è stata svolta nel rispetto degli impegni con le parti sociali.

■ Interoperabilità dei sistemi ATM

Il funzionamento del sistema di trasporto aereo richiede un elevato e uniforme livello di sicurezza nei servizi di navigazione aerea volto a consentire un uso ottimale dello spazio aereo europeo. L'iniziativa comunitaria "Cielo Unico Europeo" per rispondere a tale esigenza ha istituito la Rete europea di Gestione del Traffico Aereo (European Air Traffic Management Network) che intende assicurare l'integrazione tra i sistemi di gestione nazionali e favorire una rapida e coordinata introduzione delle nuove tecnologie, garantendo l'in-



teroperabilità dell'intera rete europea di gestione del traffico aereo.

Nel 2011 sono state effettuate le attività previste dal Regolamento (CE) 552/2004 sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo. A fine anno è stata avviata una ricognizione di dettaglio della normativa afferente il settore dell'interoperabilità (oltre 10 regolamenti UE) al fine di ottimizzare le attività di oversight a riguardo, tenuto conto della limitatezza delle risorse specialistiche disponibili.

■ Attività di regolazione

Il secondo pacchetto del Cielo Unico Europeo ha introdotto un sistema di prestazioni economiche, operative, ambientali e di sicurezza di livello comunitario e ha abbandonato il principio del recupero integrale dei costi della fornitura dei servizi per un sistema nel quale i fornitori di servizi condividono parzialmente i rischi di traffico con gli operatori aeronautici.

A completamento di quanto sopra la Commissione ha fissato gli obiettivi europei di prestazione per ciascuna delle summenzionate aree per il triennio 2012/2014,

al raggiungimento dei quali ogni Stato Membro deve contribuire. La Commissione europea, tramite il suo organo tecnico dedicato (PRB, Performance Review Body), giudicherà nel corso del 2012 direttamente l'adeguatezza del contributo di ogni singolo Stato Membro

e i risultati ottenuti sia nel corso sia a conclusione del periodo di riferimento.

Ogni Stato, nel 2011, ha preparato il Piano Nazionale delle Prestazioni. Il Piano descrive il contributo di ciascun Stato Membro al raggiungimento degli obiettivi europei nelle quattro aree essenziali di prestazione: sicurezza, ambiente, capacità ed efficienza economica.

Il Piano dell'Italia (<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/single-sky/pru/performance-plans/it-pp.pdf>) è stato preparato dall'ENAC e adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo scorso giugno 2011. Nel preparare il piano l'ENAC ha lavorato in stretto coordinamento con le altre entità coinvolte: Aeronautica Militare ed ENAV. Ecco una sintesi delle quattro aree:

- **Sicurezza:** nel primo periodo di riferimento l'Europa



richiede il semplice monitoraggio dei tre obiettivi europei (efficienza del sistema di gestione della sicurezza, uso del sistema di stima del rischio RAT e applicazione della Just Culture) l'Italia è tra i pochi Stati che pubblica gli indici di sicurezza delle tre principali categorie di eventi: perdita di separazione, incursioni di pista ed enti ATM, con i trend attesi per il periodo di riferimento;

- **Ambiente:** il perseguimento degli obiettivi europei si basa sull'appena istituito Gestore della Rete europea (Network Manager), in particolare a livello nazionale viene perseguita l'applicazione del Flight Efficiency Plan (FEP) che permetterà sostanziali risparmi alle compagnie aeree con rilevanti diminuzioni delle emissioni gassose nell'atmosfera;
- **Capacità:** l'Italia si conferma il "Paese della Puntualità" per quanto riguarda il volo in rotta e promette prestazioni che vanno ben al di là degli obiettivi europei;
- **Efficienza economica:** per il triennio i tre attori, ENAV, ENAC e Aeronautica Militare, mantengono fermi i costi in termini reali (al netto dell'inflazione). Il Piano Nazionale delle Prestazioni fissa un reference period di tre anni, in accordo al Regolamento (CE) 691/2010, nel quale la tariffa di rotta rimane immutata e il rischio di traffico è a carico del Prestatore di Servizi di Navigazione Aerea e degli operatori. A fronte delle ottimistiche previsioni di traffico in rotta dell'inizio dell'anno (+5,4%), il 2011 si è concluso con un -2,9%, dato al quale non è estraneo il cattivo andamento dell'economia dell'Eurozona. In Italia la crisi del Nord Africa e in particolare la no-fly zone sulla Libia hanno pesantemente influito sul traffico, per cui i costi unitari non hanno potuto scontare l'auspicata diminuzione.

L'attuazione del Piano nel periodo di validità è soggetto alla vigilanza della Commissione europea.

Nell'ambito dell'iniziativa Cielo Unico Europeo, l'ENAC partecipa attivamente con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Aeronautica Militare e l'ENAV alla

realizzazione del progetto BLUE MED. Il progetto mira alla realizzazione di uno spazio aereo transnazionale esteso a tutto il Mediterraneo Sud-Orientale con Malta, Grecia e Cipro.

Al progetto, in qualità di partner associati partecipano anche Egitto, Tunisia e Albania, con la prospettiva di aderirvi in pieno, recependo e applicando la normativa comunitaria di settore.

■ Gestione Spazio Aereo

I compiti di regolazione dello Spazio Aereo includono anche gli aspetti di pianificazione e gestione dello Spazio Aereo nazionale. Come tale l'ENAC provvede all'istituzione, alla modifica o alla cancellazione di aree soggette a restrizioni nello spazio aereo entro il quale i servizi di navigazione aerea sono forniti dallo Stato Italiano per motivi di sicurezza e ordine pubblico, militari, di ambiente e territorio, operativi.

Nel corso del 2011 sono stati emessi 103 provvedimenti di restrizione dello spazio aereo italiano per periodi superiori a 90 giorni e decine di provvedimenti temporanei.

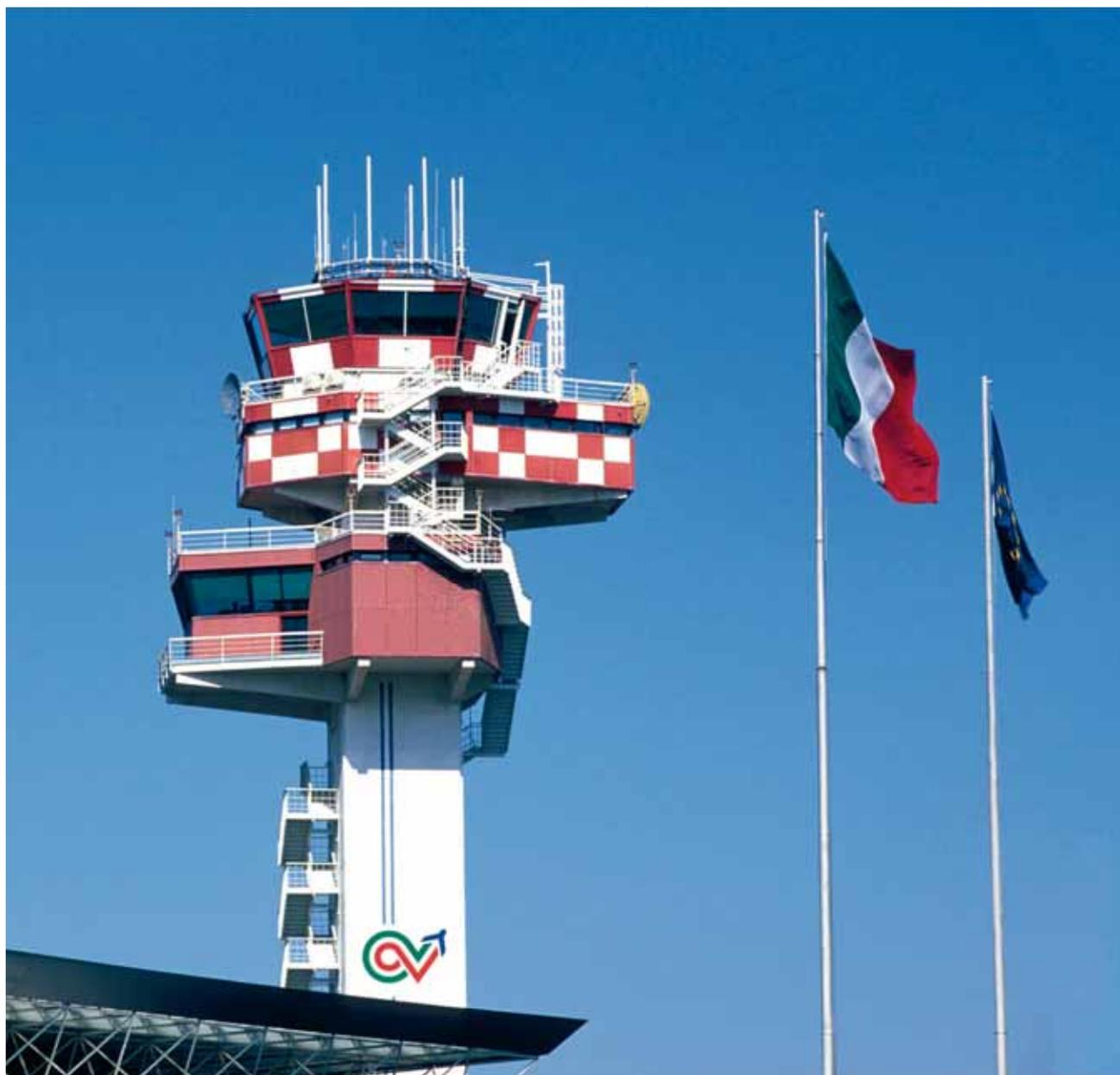
■ Adeguamento alla normativa comunitaria

Nel 2011 uno sforzo importante dell'ENAC è stato il supporto alla Rappresentanza permanente presso l'Unione europea nella discussione dei regolamenti relativi all'iniziativa Cielo Unico Europeo, della seconda espansione delle competenze EASA al settore ATM e di SESAR (Single European Sky ATM Research).

È stata assicurata la partecipazione italiana al Comitato Cielo Unico tramite il rappresentante dell'ENAC.

In ambito Eurocontrol l'ENAC ha assicurato:

- la funzione di Vice Presidente del Provisional Council, organo di governo;
- la partecipazione alla Commissione sulla Regolamentazione della Sicurezza (Safety Regulation Commis-



sion) e al relativo Gruppo di Coordinamento, all'Agency Advisory Body (AAB) e allo Standing Committee on Finance (SCF).

■ Attività normativa generale

Nel 2011 è stato istituito un Tavolo Tecnico allo scopo di chiarire e specificare le competenze e le responsabilità del personale Controllore del Traffico Aereo (CTA). In questo ambito, l'ENAC ha elaborato le modifiche al Regolamento "Servizi di Traffico Aereo" e al Regolamento

"Regole dell'Aria". Tali modifiche contribuiscono a chiarire le responsabilità e le modalità tecnico-operative delle autorizzazioni e delle informazioni rilasciate dai CTA. Quanto sopra ha lo scopo di evitare che all'autorizzazione ATC venga estensivamente attribuito un significato diverso da quello che la normativa aeronautica internazionale intende attribuirgli.

È stato inoltre redatto il documento definitivo della circolare per l'attuazione del DPR 133 del 9 luglio 2010 sugli apparecchi per il volo da diporto e sportivo (VDS).