

ENAC

Autorità per l'Aviazione Civile

Rapporto
e Bilancio
Sociale
2018

Rapporto
e Bilancio
Sociale
2018



INTERVENTI

Nicola Zaccheo

PRESIDENTE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Alessio Quaranta

DIRETTORE GENERALE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Alessandro Cardì

VICE DIRETTORE GENERALE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE



Nicola Zaccheo

PRESIDENTE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE



Questo mio primo intervento nel "Rapporto e Bilancio Sociale" dell'Ente, non potrà, per ovvie ragioni, soffermarsi sulle attività svolte nell'anno di riferimento (il 2018), essendo in carica come nuovo Presidente dell'ENAC solo da inizio marzo 2019.

Coglierò, pertanto, questa occasione per fornire una panoramica sulla evoluzione del nostro settore, congiuntamente a una analisi delle iniziative prioritarie che, a mio parere, devono essere intraprese, con la guida e il supporto di ENAC, per poter adeguatamente cogliere le sfide che le prospettive di crescita presenteranno nei prossimi anni.

In questa analisi saranno anche presi in considerazione alcuni dei risultati emersi durante la Conferenza Nazionale sul Trasporto Aereo, promossa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tenutasi a fine marzo scorso.

Il mondo dell'Aviazione Civile sta vivendo un momento di grande fermento e si prospettano periodi di crescita e di importante evoluzione su vari fronti, dalle aree di sviluppo tecnologico alla necessità di nuovi framework normativi, per non parlare dell'aumento previsto dei volumi del traffico aereo, ben superiori alle più ottimistiche stime di soli pochi anni fa.

Il sistema aeroportuale nazionale, così come in altri Paesi, è stato caratterizzato da una spiccata dinamicità che lo ha reso uno dei settori a migliori performance, nonostante la crisi degli ultimi anni. Questo dato va letto all'interno di un generale contesto di crescita dei flussi di passeggeri (e merci) a livello mondiale: la globalizzazione e il progressivo passaggio da un sistema di Paesi ad uno di "nodi urbani" e di regioni transnazionali hanno portato cittadini e imprese a trovare nel trasporto aereo uno dei mezzi privilegiati, sia per spostarsi che per gestire i processi economici sottesi a fattori produttivi e commerciali.

Su scala europea, in accordo con le previsioni Eurocontrol pubblicate nel 2018, si stima, sulla base dello scenario ritenuto maggiormente attendibile, una crescita del traffico aereo nel 2040 del 53% rispetto ai dati registrati nel 2017. Poiché tale incremento di voli genererà circa quattro milioni di movimenti in più (arrivi e partenze) sulle piste di volo europee, si delinea uno scenario di forte squilibrio tra la domanda di traffico e la capacità delle infrastrutture aeroportuali in quanto i venti maggiori aeroporti europei sono, attualmente, dimensionati per gestire circa due milioni di movimenti in più. Pertanto, senza un radicale cambio di passo nella programmazione della capacità aeroportuale su scala continentale, da qui al 2040, circa 160 milioni di passeggeri rischieranno di non poter essere processati presso gli scali europei.

Eurocontrol evidenzia le azioni che gli Stati membri dovrebbero mettere in campo per guidare questa

prospettiva di crescita, pianificando investimenti su infrastrutture e sistemi che siano tanto efficaci quanto sostenibili. Queste azioni riguardano sicuramente la realizzazione di nuove infrastrutture aeroportuali passando, però, per una migliore utilizzazione di quelle esistenti, una maggiore razionalizzazione della rete di trasporto e l'implementazione di tecnologie avanzate per la gestione del traffico aereo.

Le previsioni che valutano 250 milioni di passeggeri in Italia nel 2030 sono, ormai, da considerarsi sottostimate. Infatti, se prendiamo come riferimento l'incremento del traffico 2018 (+5,8%, più del doppio rispetto alla media europea), nel 2030 avremo ampiamente superato i 300 milioni di passeggeri all'anno.

Diventa, quindi, prioritario un aggiornamento e una revisione dell'attuale Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA), il quale, nonostante la sua recente adozione (2014) non è più adeguato ad affrontare le attuali previsioni di crescita dei volumi del traffico aereo. È necessario definire, insieme a tutti gli attori strategici del settore, i nuovi obiettivi, le procedure e gli strumenti più efficaci per cogliere l'opportunità di giocare un ruolo di primo piano, a livello europeo e non solo, e raccogliere i benefici diretti e indiretti che lo sviluppo di questo settore produrrà, puntando prioritariamente sull'ottimizzazione di utilizzo delle infrastrutture esistenti, garantendo sempre i necessari elevati standard di sicurezza, qualità e rispetto dell'ambiente.

ENAC, su incarico del Ministro vigilante, ha già avviato le attività di revisione del PNA, con particolare enfasi a strategie di sviluppo che includano macrotemi che permettano una caratterizzazione a livello intermodale dell'intero sistema dei trasporti. Inoltre, nella sua redazione, sarà posta dovuta attenzione all'innovazione tecnologica, capace di garantire sempre più elevati standard di sicurezza in entrambe le declinazioni di Safety e Security, mantenendo centrale il tema della tutela e della sostenibilità ambientale, così come la public acceptance che assumerà sempre più carattere decisivo nelle traiettorie di sviluppo dei sistemi urbani.

Un rilevante contributo per il soddisfacimento della crescente domanda di trasporto aereo non può prescindere da un miglioramento e ottimizzazione della integrazione modale tra le varie componenti del trasporto (aria, ferro, gomma). In questo senso la costituzione di reti e sistemi tra aeroporti rappresenta un'occasione che deve essere colta quale elemento in grado di garantire nuove e migliori opportunità di sviluppo soprattutto in termini di competitività dei territori.

La creazione di un Sistema Integrato di Trasporto Aereo potrebbe rappresentare una importante prospettiva all'interno della quale ENAC, con gli altri soggetti istituzionali coinvolti per materia, trovi adeguate strategie per lo sviluppo degli assi portanti del sistema trasportistico nazionale al fine di garantire il soddisfacimento della domanda di connettività del passeggero in una visione integrata di trasporto.

Altro elemento da perseguire è il consolidamento delle reti aeroportuali.

La costituzione di una rete aeroportuale garantisce l'opportunità di sviluppare una pianificazione integrata dello sviluppo degli scali considerati, in ragione di specificità funzionali che possono venire attribuite in un'ottica di ottimizzazione complessiva del sistema; al contempo consente l'efficientamento dei costi gestionali attraverso l'applicazione di tariffe di rete e in linea generale un miglioramento della competitività.

Ad oggi l'unico caso di designazione di rete aeroportuale è rappresentato da quella pugliese; altre se ne possono immaginare nel panorama italiano (es. Sistema del Nord-Est, Sicilia Occidentale e Sicilia Orientale, aeroporti Campani). Sarebbe auspicabile che la designazione della rete aeroportuale

venisse semplificata nei vari passaggi istruttori che caratterizzano il procedimento e che il concetto di rete sia inteso non solo come rete operativa in termini di offerta di trasporto, bensì come rete economica che consenta un reale vantaggio competitivo, soprattutto per l'utenza finale.

Altro tema che richiede particolare attenzione riguarda i piccoli e piccolissimi aeroporti. È evidente che una loro valutazione secondo i soli criteri di sostenibilità economica con cui si leggono le performance dei grandi aeroporti rischia di condannarli ai margini del sistema aeroportuale nazionale e delle sue strategie di sviluppo.

Per questo occorre considerarne la valenza sociale, le ricadute dirette e indirette che essi producono sui sistemi economici locali e il ruolo di "presidio" che, soprattutto in alcune parti del Paese, questi aeroporti ricoprono nel garantire il diritto alla mobilità di ogni cittadino. Proprio per questo, in un'ottica di valorizzazione dei piccoli aeroporti, e senza tuttavia prefigurare passi indietro rispetto ai processi avviati con le riforme degli anni Novanta, occorre una maggiore attenzione sia da parte dello Stato che degli attori privati, al fine di favorire l'adozione di criteri di valutazione più consoni, l'inserimento all'interno di strategie di rete e di sistema e, infine, una progressiva caratterizzazione dei singoli scali.

Per far fronte agli investimenti necessari alla evoluzione dei sistemi aeroportuali prevista nel prossimo futuro sarà fondamentale la disponibilità di adeguati strumenti finanziari, pubblici e privati. Il sistema italiano, al pari degli altri sistemi continentali, è stato al centro di un progressivo processo di privatizzazione e liberalizzazione in compliance agli indirizzi europei, che si è tradotto, nella maggior parte dei casi, in un effettivo miglioramento sul piano della realizzazione degli investimenti previsti.

Grazie al sistema Contratti di Programma e concessioni, si è riusciti a reperire capitali privati dove il pubblico non era in grado di investire nell'ammodernamento degli aeroporti. E tuttavia, se da un lato il ruolo del soggetto privato assume sempre maggiore rilevanza strategica nella capacità di posizionarsi sul mercato internazionale, di costituire reti e di intercettare i bisogni dei passeggeri e delle imprese, il soggetto pubblico, nelle sue diverse articolazioni istituzionali, rappresenta un attore fondamentale, non solo per il ruolo di controllo e di tutela dell'interesse generale, ma anche come partner capace di disegnare le strategie complessive di sviluppo di un territorio. Senza l'adeguata costruzione di una governance ecosistemica che veda i due livelli coinvolti nei processi di pianificazione e realizzazione di interventi, il rischio è quello di innescare processi a differenti velocità incapaci di cogliere realmente le opportunità di sviluppo dei territori.

In questo panorama di grande fermento del settore, non si deve trascurare il trasporto cargo che sta vivendo anch'esso una fase di grande sviluppo. Seppur in ritardo rispetto a Paesi come la Germania, che da molti anni hanno fatto del settore della logistica e del trasporto merci un asset strategico, negli ultimi anni anche in Italia si è registrata una rinnovata attenzione, non solo da parte dello Stato, ma anche di importanti soggetti privati. In generale stiamo assistendo a uno spostamento da ovest verso est del baricentro a livello mondiale, che investe appieno anche l'area italiana. Occorre perciò colmare i ritardi accumulati rispetto ai principali competitor internazionali, non solo in termini di pianificazione e di semplificazione normativa, ma anche di servizi da offrire a tutta la filiera degli attori coinvolti: dalle imprese ai corrieri e spedizionieri.

Un ruolo fondamentale è giocato ancora una volta dall'integrazione modale con le altre reti, ingrediente in questo campo essenziale.

È probabilmente necessario avere una regia unica che si doti di programmi di lungo termine, con

orizzonti temporali che consentano la sostenibilità degli investimenti.

Infine, una riflessione sui modelli gestionali nelle diverse realtà dei Paesi europei. Il sistema italiano è allineato alle normative e alle best practices degli altri Paesi. Grazie al ruolo e al quotidiano lavoro di ENAC, in molti casi, è addirittura migliore.

Occorre proseguire sul percorso intrapreso, puntando su una maggiore integrazione dei diversi attori coinvolti nell'intero sistema. Oggi i modelli utilizzati appaiono soddisfare sia l'interesse pubblico che l'interesse privato.

L'affidamento per gara europea della gestione degli aeroporti tutela le regole di mercato preservando, allo stesso tempo, la proprietà statale delle infrastrutture e la possibilità per lo Stato di orientarne lo sviluppo secondo le esigenze del Paese.

Alessio Quaranta

DIRETTORE GENERALE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE



L'ENAC continua a portare nei consessi internazionali ed europei le competenze e la professionalità del sistema aeronautico italiano, fornendo un elevato contributo all'efficienza, alla sicurezza e alla sostenibilità del trasporto aereo globale.

Nei diversi gruppi di lavoro, comitati, team di certificazione, task force, panel e vari altri forum di confronto, istituiti dalle organizzazioni internazionali ed europee del settore dell'aviazione civile, i rappresentanti ENAC collaborano a diverse iniziative regolamentari e di standardizzazione, nell'ambito di un costante processo di adeguamento del quadro normativo nazionale al complesso apparato di settore, costituito, oltre che dalle norme dell'ordinamento interno, dagli standard e le raccomandazioni dell'ICAO, le misure di armonizzazione dell'ECAC, i regolamenti e le direttive dell'Unione europea e la normativa dell'EASA ed Eurocontrol.

In particolare, l'Italia, come ogni Stato che ha ratificato la Convenzione stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, che ha previsto l'istituzione dell'Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile, si è impegnata a collaborare per assicurare il più alto grado possibile di uniformità agli allegati tecnici della Convenzione, comunemente indicati come Annessi ICAO, che contengono Standard e Pratiche raccomandate (SARPs - Standards and Recommended Practices), la cui uniforme attuazione è ritenuta, rispettivamente, necessaria e auspicabile per l'applicazione di regole generalmente condivise. L'Italia è rappresentata nel Consiglio ICAO, oltre che dal Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, anche dall'ENAC. È dal 1951 che il nostro Paese fa parte del Consiglio, costituito da 36 Stati membri, suddivisi in tre fasce. Dal 1962 l'Italia è sempre stata riconfermata in prima fascia, tra le nazioni leader dell'aviazione civile mondiale, da ultimo nel 2016, con un risultato di grande rilievo (166 voti su 170 votanti), insieme a Stati Uniti, Cina, Giappone, Germania, Regno Unito, Francia, Russia, Australia, Canada e Brasile. A novembre 2019, i 36 membri del Consiglio che saranno eletti nel corso della 40ª Assemblea ICAO, in programma a Montreal dal 24 settembre al 4 ottobre 2019, eleggeranno il Presidente ICAO per il triennio 2020-2022, posizione per la quale, i Direttori delle aviazioni civili dei 44 Paesi aderenti alla Conferenza Europea per l'Aviazione Civile, hanno selezionato, il 14 maggio 2018, l'italiano, Ing. Salvatore Sciacchitano, quale candidato unico europeo. Una conferma del ruolo strategico svolto dall'Italia che auspichiamo possa portare il risultato sperato nelle prossime elezioni 2019.

Nello svolgimento della propria missione istituzionale di regolazione e controllo del settore aereo, l'ENAC sviluppa e attua, dunque, diversi Programmi internazionali ed europei, per la promozione

dell'aviazione civile, la sicurezza dei voli, la tutela dei diritti dei passeggeri, la qualità dei servizi, l'equa competitività e il rispetto dell'ambiente. In vista della 40ª Assemblea Generale dell'ICAO, l'Ente ha già avviato, nel corso del 2018, le discussioni sulle priorità strategiche europee e la partecipazione alle attività ECAC e UE di coordinamento delle posizioni che l'Europa intenderà promuovere in sede ICAO, in riferimento a importanti tematiche come la sicurezza.

In qualità di Vice Presidente ECAC e Focal Point Security & Facilitation, incarichi nei quali sono stato confermato l'11 luglio 2018, nel corso della Sessione plenaria triennale dell'organizzazione, per i prossimi 3 anni sarò anche il responsabile per la sicurezza, intesa come prevenzione da atti illeciti in ambito aereo e aeroportuale, con l'obiettivo di individuare e armonizzare, ove possibile, misure comuni per i Paesi membri dell'ECAC di protezione da azioni di terrorismo, proponendo l'adozione di iniziative concrete non ancora contemplate dalla normativa internazionale.

In particolare, nell'ambito della seconda Conferenza ICAO di alto livello sulla Security dell'Aviazione, svoltasi il 29 e 30 novembre 2018 a Montreal, ho rappresentato la posizione europea relativa all'implementazione del GASeP, il Global Aviation Security Plan dell'ICAO, emanato nel 2017, per indicare le azioni e gli obiettivi volti al rafforzamento della security a livello globale e garantire il pieno rispetto degli Standard e delle Raccomandazioni previste dall'Annesso 17 della Convenzione di Chicago: il miglioramento della consapevolezza e della risposta al rischio; lo sviluppo della cultura della sicurezza; la promozione dell'innovazione; il perfezionamento delle attività di sorveglianza e controllo sulla qualità dei processi; l'incremento delle attività di supporto e cooperazione.

Il 4 ottobre 2018, nel corso di un workshop organizzato dall'ENAC, il GASeP è stato illustrato anche alle Istituzioni, alle associazioni e agli operatori aeronautici italiani coinvolti nel settore della security e nella prevenzione da atti illeciti ai danni dell'aviazione civile tra i quali, i membri del CISA - Comitato Interministeriale per la Sicurezza aerea e degli aeroporti, i gestori aeroportuali, le principali compagnie aeree nazionali e le aziende produttrici di apparati di sicurezza.

Nell'ambito delle Facilitazioni, le priorità europee riguardano in particolare le questioni relative all'immigrazione, con l'obiettivo di condividere e sviluppare le migliori pratiche sulle procedure di controllo delle frontiere, in particolare gli aspetti attuativi come i sistemi automatizzati di controllo, la raccolta dei dati biometrici, dei dati API - Advance Passenger Information e di quelli denominati PNR - Passenger Name Record. In proposito, l'ENAC ha supportato il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale nel processo che ha portato l'Italia ad aderire al progetto PKD - Public Key Directory, parte del programma ICAO di identificazione dei passeggeri, rivolto in particolare all'autenticazione dei passaporti.

Tra le priorità europee del settore Facilitation rientrano, inoltre, il coordinamento delle disposizioni relative alla tutela delle persone con disabilità o mobilità ridotta, nonché l'assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari. In sede ICAO, il 16 ottobre 2018, in occasione di una sessione speciale dedicata a quest'ultimo tema, ai margini della 13ª Conferenza ICAO sulla Navigazione Aerea, l'ENAC è stato invitato a presentare la propria esperienza e l'Italia è stata indicata fra gli Stati membri come esempio di buona pratica.

Il 12 ottobre scorso, infatti, l'Ente ha pubblicato la nuova edizione della Circolare ENAC GEN 05 "Piano di assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari", che invita anche a riflettere su come la responsabilità del vettore, che non può evidentemente avere base stabile in ogni aeroporto nel fornire l'assistenza, vada allargata al quadro degli altri soggetti interessati, quali il gestore

aeroportuale, le Istituzioni e le terze Parti, ad esempio le Associazioni specializzate nell'assistenza psicologica ai familiari delle vittime, che devono essere coinvolte in attività strutturate di primo intervento. L'obiettivo è quello di creare un sistema responsabile, costituito non solo dalle compagnie aeree, ma dalla complessità degli operatori coinvolti nell'assistenza.

L'apporto fornito dall'ENAC in tema di gestione globale del traffico aereo è emerso nel corso della 13ª Conferenza ICAO sulla Navigazione Aerea, svoltasi a Montreal dal 9 al 19 ottobre 2018, con lo scopo di discutere i principali obiettivi per la sicurezza e la navigazione aerea mondiale, dove l'Italia, insieme a Eurocontrol, ha presentato un documento di lavoro le cui raccomandazioni sono state recepite nel report finale della Conferenza.

Eurocontrol, nel proprio report sulle Prestazioni della Rete europea per l'anno 2018, ha espresso ampia soddisfazione per il contributo positivo offerto dall'Italia in termini di puntualità e safety. La quota dei ritardi generati dalla gestione dei flussi di traffico aereo imputabili all'Italia, infatti, è diminuita dall'1,1% del 2017 allo 0,8% del 2018, sebbene i ritardi della rete complessiva europea siano aumentati del 61,3% rispetto all'anno precedente. Inoltre, riguardo alle tariffe di rotta fatturate da Eurocontrol per conto dell'Italia, l'importo complessivo, pari a 744,6 milioni di Euro, è aumentato del 9,7% rispetto al 2017, rappresentando il 9,2% del totale delle fatturazioni del 2018. L'Italia ha rispettato, inoltre, l'impegno di capacità assunto nell'ambito del Piano Operativo della Rete; nessuno dei Centri di Controllo italiani ha contribuito significativamente ai ritardi in rotta complessivi, causati dalla carenza di capacità della rete europea. Eurocontrol ha espresso, inoltre, apprezzamento per la Conferenza, ospitata nel proprio quartier generale a Bruxelles il 9 novembre 2018, dell'EATEO - European Association of Aviation Training and Educational Organisations, l'organizzazione europea che si occupa di formazione aeronautica, che ho l'onore di presiedere e che ha affrontato anche le questioni attinenti alla mobilità dei controllori del traffico aereo.

Questo simposio ha evidenziato il tema della necessaria cooperazione tra tutti gli attori del sistema - regolatori, associazioni di categoria, università, centri di ricerca, compagnie aeree, aeroporti e fornitori di servizi di navigazione aerea - al fine di attuare politiche comuni di formazione, quale strumento essenziale per lo sviluppo, la sicurezza e l'efficienza del trasporto aereo. Anche in questo ambito, l'ENAC ha deciso di svolgere un ruolo importante. In qualità di Presidente JAA-TO, Joint Aviation Authorities-Training Organization e di Presidente EASTI, European Aviation Security Training Institute, enti europei che mirano ad armonizzare la formazione aeronautica tra i propri Stati membri, credo fortemente che l'istruzione e la formazione rappresentino una funzione chiave per lo svolgimento di tutte le attività umane. E ancor più nel settore dell'aviazione, dove la rapida evoluzione della tecnologia e della legislazione, combinata con la persistente crescita del traffico prevista per i prossimi decenni, richiede un ampio ricorso alla formazione continua e lo sviluppo di nuovi requisiti di formazione, in stretto coordinamento tra tutte le parti interessate, sia a livello regionale che interregionale.

L'ENAC in particolare è coinvolto nella formazione aeronautica attraverso una stretta cooperazione con le autorità dell'aviazione civile straniera, in uno scambio reciproco di competenze e know-how, al fine di sviluppare strategie a lungo termine e attività di regolamentazione per l'esercizio dei compiti ordinari di certificazione, vigilanza e controllo. Negli ultimi anni questa forma di cooperazione è divenuta sempre più formale e sistematica, attraverso l'attuazione di progetti come i Twinning finanziati dall'Unione europea, i programmi di capacity building promossi dall'ECAC e dall'ICAO e gli

accordi bilaterali di collaborazione. Tra le iniziative ENAC dell'anno 2018, vorrei ricordare, in particolare, l'accordo di cooperazione stipulato tra Italia e Somalia e il Protocollo tecnico d'Intesa firmato tra Italia e Albania. L'attività svolta dall'Ente nel settore della formazione si è inoltre concentrata su un ambizioso progetto futuro, l'ENAC Academy per l'Aviazione Civile, che avrà come obiettivo lo sviluppo della cultura aeronautica e la promozione dell'aviazione civile, come previsto dalla missione dell'Ente.

L'Academy si propone di sviluppare le competenze di tutti gli attori nazionali e internazionali del comparto dell'aviazione civile, attraverso l'attivazione di percorsi di alta formazione e la creazione di una rete di eccellenza, da realizzare in sinergia con Università e soggetti istituzionali o privati titolari di un know how aeronautico di livello internazionale. Le iniziative formative saranno dirette a soddisfare sia le esigenze interne sia le richieste formative esterne degli stakeholder, per gli aggiornamenti previsti dalla normativa internazionale, nonché delle autorità aeronautiche straniere, nell'ambito degli accordi di cooperazione finalizzati alla capacity building sottoscritti con l'ENAC. Con la creazione dell'Academy, l'Ente non intende erogare corsi in competizione con altri soggetti o enti di formazione che operano in regime di mercato. L'offerta sarà rivolta al personale che opera nel settore della formazione alle aziende, come accade, ad esempio, nel programma "train the trainer" applicabile agli istruttori di security.

Nello specifico settore della tutela ambientale, inoltre, l'ENAC ha fornito il proprio contributo finanziario al programma ICAO ACT-CORSIA - Assistance, Capacity Building, Training - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, che mira a sostenere le attività preparatorie necessarie per l'attuazione del CORSIA, il sistema internazionale per la compensazione e la riduzione delle emissioni di CO₂ derivanti dall'aviazione civile internazionale, di recente adozione. Inoltre l'Ente partecipa allo States' Action Plan Buddy Programme dell'ICAO, sulla base di un accordo di cooperazione firmato tra l'ENAC e l'autorità per l'aviazione civile del Madagascar, alla quale l'Ente fornisce assistenza tecnica ai fini dell'elaborazione del Piano di Azione nazionale di riduzione delle emissioni di CO₂.

Si ribadisce, dunque, l'impegno dell'Italia nei progetti di cooperazione e supporto agli Stati, promossi dall'ICAO, particolarmente sul tema della sostenibilità ambientale, alla quale l'ENAC riserva considerevole attenzione. L'Italia, attraverso l'Ente, partecipa allo sviluppo della normativa di settore nell'ambito del Comitato ICAO per la protezione ambientale nel trasporto aereo, e dei suoi sottogruppi, dedicati agli argomenti di maggior rilevanza per l'aviazione internazionale: contenimento del rumore e delle emissioni gassose, supersonico, polveri di Particolato, misure globali basate sul mercato per la riduzione delle emissioni di CO₂, carburanti alternativi, ottimizzazione delle rotte e dei servizi di navigazione aerea. In ambito comunitario, inoltre, nel quadro del sostegno che l'ENAC presta alla Rappresentanza italiana presso l'Unione europea, sono state molteplici le attività che nel 2018 hanno riguardato il percorso di recepimento nel diritto comunitario della normativa internazionale ICAO sullo schema CORSIA.

A livello europeo, l'ENAC partecipa allo sviluppo della Strategia UE per l'Aviazione, lanciata nel dicembre 2015 con l'obiettivo di generare crescita per le imprese europee, promuovere l'innovazione, diminuire i costi per gli utenti e aumentare la connettività. Il vertice sull'aviazione civile organizzato dalla Presidenza di turno austriaca del Consiglio dell'Unione europea, il 3 e 4 ottobre 2018, ha offerto l'occasione per discutere il futuro della Strategia e le sfide che ci troveremo ad affrontare nella

negoziazione dei nuovi accordi globali tra l'UE e i Paesi terzi, tra le quali la realizzazione di partnership che consentano di promuovere la competitività dell'aviazione europea a livello globale, l'incremento della connettività, le quinte libertà di traffico e la liberalizzazione degli investimenti stranieri delle compagnie aeree europee. Tra le altre, sono emerse, inoltre, le criticità legate alla scarsa capacità aeroportuale, la congestione, il ritardo dei voli, la gestione dello spazio aereo, lo sviluppo di nuove tecnologie, come i droni, che dovranno rispettare criteri di sostenibilità ambientale e contribuire all'implementazione di una green aviation a basso inquinamento acustico e gassoso.

Naturalmente l'anno 2018 ha portato con sé anche le questioni relative all'intenzione del Regno Unito di recedere dall'Unione europea, notificata il 29 marzo 2017 e sulle quali l'ENAC ha fornito le proprie analisi e valutazioni. Profonda preoccupazione è stata espressa rispetto all'ipotesi di una hard Brexit senza accordo, per cui le norme europee che attualmente regolano i rapporti nel settore dell'aviazione civile - come in altri settori - cesseranno di essere applicabili al Regno Unito, con ripercussioni negative sull'operatività dei collegamenti aerei e la qualità dei servizi per il passeggero. In tale, non auspicata evenienza, sarà necessario prevedere accordi bilaterali, anche di natura temporanea che, pur senza mantenere lo status quo, possano consentire un'ordinata prosecuzione delle attività, ovviamente nel rispetto del Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle norme comuni per garantire una connettività di base del trasporto aereo.

L'armonizzazione delle regole, alla quale l'ENAC contribuisce attraverso la collaborazione del proprio personale nell'ambito dei vari consessi a livello europeo e globale, nonché attraverso la promozione della ratifica di diverse Convenzioni e Protocolli internazionali, rappresenta un aspetto fondamentale per l'aviazione civile, con l'obiettivo di agire in maniera sempre più organica rispetto alle sfide emergenti, contribuire a innalzare il livello di qualità ed efficienza dei servizi offerti a cittadini e imprese e confermare il ruolo del nostro settore quale essenziale volano della crescita economica mondiale.



Alessandro Cardì

VICE DIRETTORE GENERALE

ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

In piena continuità con gli ultimi anni, il livello di sicurezza del trasporto aereo è rimasto elevato e si è confermato in assoluto quale modalità più sicura di trasporto. Tale affermazione è stata finora riferita al conseguimento di un rateo di incidenti per milione di voli sempre più contenuto, quello globale del continente europeo si attesta a 0,83 nel 2018, con concrete possibilità di dimezzarlo nei prossimi anni.

Va però evidenziato che ulteriori miglioramenti nei livelli di sicurezza possono essere raggiunti ove si realizzi una piena consapevolezza delle aree con maggiore esposizione al rischio. Per poter operare in tal senso diventa quindi essenziale misurare la sicurezza del trasporto aereo in modo oggettivo e ripetibile. Solo identificando e valutando i precursori degli incidenti è possibile agire sulle cause per rimuoverle o mitigarle attraverso appropriate azioni correttive.

Nel 2018 l'ENAC è stata una delle prime Autorità Aeronautiche europee ad essere sottoposte ad audit da parte dell'EASA (Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea) sul sistema di reporting obbligatorio degli eventi aeronautici, reso cogente dal regolamento (EU) 376/2014. Le verifiche EASA hanno messo in evidenza l'elevato grado di maturità raggiunto dal sistema di reporting dell'ENAC (il sistema eE-MOR), già in vigore da diversi anni, che ha ricevuto un formale apprezzamento dal team ispettivo, che ne ha riconosciuto anche l'utilità ai fini della programmazione delle ispezioni nell'ambito della cosiddetta Performance Based Oversight.

Il sistema eE-MOR raccoglie e gestisce ormai la quasi totalità delle segnalazioni degli eventi aeronautici che avvengono in Italia, in quanto negli ultimi anni esso ha iniziato a raccogliere in maniera organica anche le segnalazioni fatte dall'ENAV e dall'Aeronautica Militare.

Nello scorso anno le segnalazioni obbligatorie ricevute dall'ENAC sono state quasi 10.000 con un trend tuttora in aumento.

Dall'analisi degli eventi è infatti possibile individuare le aree che presentano maggior rischio per le operazioni e quindi utili per individuare le azioni correttive per la rimozione o mitigazione delle cause oltre che per indirizzare l'attività di sorveglianza e controllo dell'ENAC, aumentandone di fatto l'efficacia. L'utilizzo sempre più ampio di dati oggettivi e di misurazione delle performance organizzative, maturità e affidabilità dei sistemi di gestione della sicurezza, rende infatti più efficiente lo svolgimento delle attività di sorveglianza, attenuandola nei casi in cui risulti ridondante, a vantaggio dell'industria del trasporto aereo e dei livelli di competitività che la stessa è chiamata sempre più a migliorare.

La disponibilità di questo importante database è stata peraltro determinante per lo sviluppo di un primo set di Safety Performance Indicators (SPI) che darà la possibilità all'ENAC di misurare in maniera oggettiva lo stato di salute della safety dell'aviazione civile in Italia. L'utilizzo di dati oggettivi consente inoltre di razionalizzare le azioni di mitigazione dei rischi ai fini del raggiungimento di un livello sempre maggiore di sicurezza. Gli indicatori di sicurezza saranno pubblicati entro il primo semestre 2019 e verranno continuamente monitorati e adattati all'evolversi dello scenario aeronautico italiano e internazionale.

A tale riguardo è anche opportuno segnalare che l'entrata in vigore del nuovo regolamento europeo (EU) 2018/1139 ha trovato l'ENAC pronta ad accoglierne il portato innovativo, quale l'obbligo di adottare uno State Safety Programme integrato con quello europeo. Infatti lo State Safety Programme – Italy, oggi alla sua terza edizione e coerente con quello europeo, con l'adozione dei Safety Performance Indicators, si completa divenendo uno dei più avanzati al mondo, così come attesta l'ICAO nelle sue valutazioni pubblicate nel sito ICAO iStars.

Parallelamente l'adeguamento dell'ENAC Safety Plan (di cui è stata recentemente emessa l'edizione 2018-2022) garantisce che le Safety Actions messe in atto dall'Ente siano pienamente coerenti con quanto richiesto dall'EASA nell'European Plan for Aviation Safety (EPAS) e che comprendano anche quelle esigenze tipicamente nazionali.

È anche utile far notare che, per la prima volta, nel Safety Plan 2018-2022 vengono integrate le azioni regolamentari che l'ENAC intende completare nell'arco dei prossimi anni, rendendo disponibile un documento di pianificazione strategica completo di tutte le attività regolatorie che l'Autorità Aeronautica intende attuare per consolidare e migliorare i già ottimi livelli di sicurezza aerea del sistema nazionale ed europeo.

Come anticipato, il 2018 è stato caratterizzato dall'adozione del nuovo regolamento europeo 2018/1139, c.d. basic regulation, che ha rimodulato l'assetto di competenze tra le Istituzioni europee e gli Stati membri, determinando quindi nuovi impegni per l'ENAC nel supporto da fornire all'EASA. Tra le più significative l'attribuzione all'EASA di nuove competenze sui droni (viene di fatto riconfigurato il ruolo delle Autorità nazionali a favore dell'EASA), dei temi relativi alla cybersecurity (aeromobili, operazioni e ATM), dei poteri di sostituzione delle Autorità nazionali ove non adeguate a garantire la sorveglianza sulla sicurezza aerea, la costituzione di pool di esperti per attività internazionali e altro ancora.

Un aspetto particolare che ritengo utile evidenziare è la forte internazionalizzazione che promana dal nuovo regolamento: fa un passo deciso verso forme di integrazione del sistema europeo in alcune attività tipiche delle Autorità Aeronautiche, quali la valutazione di sistemi dell'aviazione civile dei Paesi extra UE e le attività di capacity building, ovvero quelle di supporto ad Autorità che non sono in grado di fornire adeguate garanzie di presidio e controllo dell'aviazione civile nazionale.

Le innovazioni introdotte dal regolamento costituiscono altrettante sfide per l'ENAC che nei prossimi mesi e anni sarà chiamato a una maggiore partecipazione alle attività internazionali con l'EASA o per conto della stessa. Lo sviluppo di queste nuove attività, che rappresentano un valore aggiunto per il nostro sistema, consolida e amplia un ruolo internazionale di supporto agli Stati, che già oggi e in più occasioni ha visto l'Ente operare con successo. Tali attività forniscono inoltre un importante contributo alle politiche dell'ICAO in materia di crescita del livello di sicurezza globale che l'Agenzia dell'ONU si pone con il programma "No Country Left Behind".

In questi anni si è molto discusso di tecnologie emergenti per indicare settori innovativi sia nel campo della progettazione e produzione che in quello dei servizi. Hanno quindi costituito impegno costante dell'Ente le attività di regolazione dei droni e quelle del trasporto commerciale spaziale. Nello specifico settore dei servizi resi con droni, il 2018 ha visto una forte attività di ricerca e sperimentazione di modalità di impiego innovative, quali le operazioni condotte oltre la portata visiva del pilota c.d. operazioni BVLOS (Beyond Visual Line Of Sight) con controllo remoto o in volo autonomo.

Tali operazioni rivestono particolare importanza per il mercato in quanto solo attraverso la possibilità di utilizzare i droni su grandi distanze e con pieno ricorso alle potenzialità offerte dai sistemi di pianificazione automatica del volo di questi mezzi, si può offrire un servizio a elevato valore aggiunto ai grandi player dell'industria della produzione di beni e servizi e agli Enti preposti alla fornitura di servizi socialmente utili, quali la salute e sicurezza dei cittadini. In altri termini la definizione dei fattori abilitanti per passare dalla dimensione artigianale a quella industriale.

Con il 2018 sono state verificate e consolidate alcune best practices che saranno pubblicate nel primo semestre del 2019 a sostegno di scenari tipo, per consentire l'avvio delle operazioni BVLOS. Le attività del 2018 sono state inoltre la base per l'avvio di ulteriori iniziative di sviluppo a supporto dei recentissimi orientamenti in tema di urban mobility, concetto organicamente inserito nei criteri di evoluzione delle c.d. smart cities, in coerenza con gli indirizzi che sono stati assunti dalla Commissione europea nella road map relativa alla definitiva integrazione dei droni nell'aviazione civile commerciale.

Su questi temi l'ENAC è in prima fila e intende rafforzare la propria leadership di settore, mantenendo nelle priorità strategiche le attività di regolazione dei droni.

Analogo forte impegno ha costituito nel 2018 la gestione delle attività finalizzate alla creazione di un assetto regolatorio per le operazioni commerciali spaziali, in particolare quelle suborbitali. Particolarmente significative, infatti, l'attuazione di un progetto globale di sviluppo regolamentare, l'attività di formazione tecnica, l'indagine su aspetti giuridico normativo dei profili innovativi recati dal nuovo business model associato a tali operazioni, l'organizzazione e gestione di un gruppo di lavoro interistituzionale e interdisciplinare, aperto anche all'industria di settore, per l'elaborazione delle future norme tecnico-operative.

Ad oggi l'impegno profuso dal personale ENAC, con il positivo contributo degli altri stakeholder (MIT, ASI, ENAV, AM, VVF e industria), ha prodotto già importanti risultati quali lo schema di regolamento per la certificazione degli spaziorporti e prime indicazioni per il regolamento per le operazioni di volo.

Oltre le attività di sviluppo regolamentare sono state completate anche le attività di selezione per l'identificazione dei siti per l'istituzione dello spaziorporto, che ha portato alla proposta al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla sua decisione di designare Taranto Grottaglie quale spaziorporto nazionale e, al contempo, struttura strategica per garantire l'accesso autonomo allo spazio e quindi per l'attuazione delle politiche governative in tema di space economy.

Il decreto assunto il 9 maggio 2018 segna un momento storico nell'attuazione delle politiche governative per il trasporto spaziale e pone l'ENAC in un ruolo di forte responsabilità nell'esercizio delle funzioni proprie e nel servizio da rendere all'intera comunità in questo contesto così innovativo e denso di aspettative sotto il profilo dello sviluppo industriale e dei servizi.

L'ENAC ha accettato la sfida e opera con dedizione in questo nuovo settore di attività che desta, peraltro, molto interesse anche presso le Istituzioni comunitarie.

Appare difatti evidente come lo spazio sia oggi ulteriormente rivalutato sotto il profilo industriale e dei servizi, anche in ragione del continuo trasferimento delle infrastrutture dalla superficie terrestre allo spazio.

Sempre più le costellazioni di satelliti rappresenteranno le infrastrutture strategiche per l'erogazione di servizi a elevato valore aggiunto oltre che per la sicurezza delle persone.

In ragione della strategicità dello spazio e dello sviluppo commerciale a esso associato sarà quindi necessario da parte dell'Ente un forte investimento in risorse umane specificatamente qualificate sia per creare le condizioni che consentano lo sviluppo delle attività sia per non tradire le aspettative delle imprese economiche nazionali che avranno necessità di programmare significativi investimenti per competere con i sistemi Paese del resto d'Europa e oltre.



IL TRASPORTO
AEREO IN
ITALIA NEL
2018



Traffico commerciale complessivo nazionale e internazionale 2018

Servizi di linea e charter (arrivi + partenze)

AEROPORTO	Movimenti		Passeggeri		Transiti		Cargo	
	Numero	Var. % 2018/2017	Numero	Var. % 2018/2017	Numero	Var. % 2018/2017	Tonn.	Var. % 2018/2017
1 ALGHERO	10.126	9,2	1.354.371	2,7	9.788	328,5	2	-77,0
2 ANCONA	5.446	-20,6	447.144	-6,4	801	-67,9	6.618	3,0
3 BARI	36.482	4,3	5.014.896	7,4	11.912	-3,7	1.763	12,1
4 BERGAMO	88.120	4,2	12.827.267	4,9	3.039	-9,4	124.111	-1,4
5 BOLOGNA	67.563	0,7	8.489.382	3,8	10.098	22,9	40.540	-3,4
6 BOLZANO	200	47,1	7.885	33,4	-	-	-	-
7 BRESCIA	2.988	2,8	3.422	-57,5	-	-	10.313	-46,9
8 BRINDISI	16.755	5,8	2.470.255	6,7	4.698	53,9	43	-21,1
9 CAGLIARI	31.371	0,1	4.355.357	5,0	9.943	306,3	3.587	26,4
10 CATANIA	71.425	8,0	9.815.313	8,7	24.705	269,6	6.393	-4,4
11 COMISO	2.855	2,1	423.304	-3,1	777	167,0	-	-
12 CROTONE	574	-	83.797	-	-	-	-	-
13 CUNEO	872	12,4	107.346	-7,7	4.128	105,2	-	-
14 FIRENZE	27.608	-5,0	2.706.689	2,3	59	-63,8	64	2,9
15 FOGGIA	2	0,0	-	-100,0	-	-	0	-
16 GENOVA	14.820	15,2	1.448.718	16,7	1.101	-34,7	146	-7,6
17 GROSSETO	144	67,4	7.650	-1,6	-	-	-	-
18 LAMEZIA TERME	19.098	10,4	2.746.399	8,2	8.906	25,5	1.010	2,3
19 LAMPEDUSA	4.107	4,7	268.197	5,7	23	-	15	-5,4
20 MARINA DI CAMPO	71	-91,7	718	-92,2	-	-	-	-
21 MILANO LINATE	93.987	-2,6	9.187.120	-3,3	1.268	28,9	12.571	-9,0
22 MILANO MALPENSA	189.910	8,7	24.561.735	11,5	154.501	25,8	572.775	-2,9
23 NAPOLI	72.538	8,5	9.903.551	15,8	18.038	29,1	9.821	13,6
24 OLBIA	23.015	0,4	2.969.458	6,6	4.827	60,8	152	-19,2
25 PALERMO	48.642	10,5	6.601.472	14,7	20.488	25,4	374	15,3
26 PANTELLERIA	3.550	6,3	151.143	-0,5	-	-	27	6,5
27 PARMA	570	-48,6	75.253	-52,2	396	-39,9	-	-
28 PERUGIA	1.448	-18,3	219.861	-10,8	-	-100,0	-	-
29 PESCARA	5.005	-7,8	657.365	-0,2	308	-40,5	22	38,7
30 PISA	38.512	2,6	5.449.334	4,3	4.006	75,5	11.174	9,5
31 REGGIO CALABRIA	3.507	5,7	357.066	-6,1	-	-	16	-51,6
32 RIMINI	2.033	2,8	304.191	1,1	398	-44,6	34	756,3
33 ROMA CIAMPINO	35.013	-1,1	5.812.451	-0,7	-	-	18.258	7,1
34 ROMA FIUMICINO	304.969	3,5	42.896.831	5,0	94.225	-26,2	205.862	10,9
35 SALERNO	4	-97,1	141	-95,3	-	-	-	-
36 TARANTO	252	-27,2	58	100,0	-	-	6.837	9,7
37 TORINO	38.062	-4,2	4.072.612	-2,2	4.567	55,6	412	-1,2
38 TRAPANI	4.929	-45,2	470.150	-63,6	8.636	2.624,3	18	-49,4
39 TREVISO	19.540	9,4	3.274.286	9,8	189	-66,4	-	-100,0
40 TRIESTE	8.245	-4,8	769.505	-1,0	389	104,7	116	9,5
41 VENEZIA	89.733	5,2	11.092.525	7,9	7.877	0,6	56.572	8,7
42 VERONA	29.375	8,9	3.406.631	11,8	12.111	-19,9	1.052	180,5
TOTALE	1.413.466	3,6	184.810.849	5,8	422.202	14,7	1.090.699	-0,0

Traffico commerciale complessivo nazionale 2018

Servizi di linea e charter (arrivi + partenze)

AEROPORTO	Movimenti		Passeggeri		Cargo	
	Numero	Var. % 2018/2017	Numero	Var. % 2018/2017	Tonn.	Var. % 2018/2017
1 ALGERO	7.509	3,7	954.410	-3,9	2	-77,0
2 ANCONA	1.563	-53,5	84.486	-48,3	5.978	-1,5
3 BARI	21.071	-0,5	2.875.860	1,5	1.688	19,2
4 BERGAMO	21.789	2,3	3.258.746	0,5	19.753	26,9
5 BOLOGNA	14.526	-0,3	1.970.905	1,8	3.429	-16,2
6 BOLZANO	103	6,2	6.050	13,5	-	-
7 BRESCIA	2.664	7,9	662	794,6	8.903	-1,1
8 BRINDISI	12.681	2,4	1.860.070	3,0	42	481,8
9 CAGLIARI	23.138	-6,7	3.257.527	-0,3	3.447	23,0
10 CATANIA	47.027	3,0	6.403.049	4,4	5.786	0,1
11 COMISO	1.569	-4,9	247.869	-5,6	-	-
12 CROTONE	562	-	83.797	-	-	-
13 CUNEO	314	-28,1	53.330	-31,0	-	-
14 FIRENZE	3.843	-12,7	381.721	-0,7	14	6,5
15 FOGGIA	-	-100,0	-	-100,0	-	-
16 GENOVA	7.004	-0,5	742.319	4,1	84	24,2
17 GROSSETO	2	-100,0	-	-	-	-
18 LAMEZIA TERME	14.257	8,6	2.049.625	6,3	1.010	2,8
19 LAMPEDUSA	4.103	6,3	268.155	6,2	15	-5,4
20 MARINA DI CAMPO	-	-100,0	-	-100,0	-	-
21 MILANO LINATE	49.206	-2,4	4.841.508	-1,7	1.113	-11,9
22 MILANO MALPENSA	29.618	34,5	4.093.221	29,4	886	-24,1
23 NAPOLI	28.508	1,4	3.458.616	16,2	8.870	9,3
24 OLBIA	11.764	-7,2	1.459.574	1,4	146	-16,7
25 PALERMO	36.782	7,5	4.926.889	12,0	365	14,9
26 PANTELLERIA	3.546	6,2	151.143	-0,5	27	6,0
27 PARMA	271	-66,5	42.657	-65,6	-	-
28 PERUGIA	317	-45,6	50.072	-31,5	-	-
29 PESCARA	2.704	-12,2	291.911	-3,7	1	422,4
30 PISA	10.763	-2,9	1.440.336	0,7	4.350	67,4
31 REGGIO CALABRIA	3.501	5,5	356.938	-6,1	16	-51,6
32 RIMINI	21	-44,7	551	-2,5	-	-
33 ROMA CIAMPINO	1.385	4,9	228.999	4,6	71	-5,3
34 ROMA FIUMICINO	99.303	0,5	11.502.570	0,3	3.994	11,4
35 SALERNO	4	-81,8	141	-58,9	-	-
36 TARANTO	4	-96,5	12	100,0	94	248,8
37 TORINO	16.255	-8,4	1.995.805	-6,0	113	26,7
38 TRAPANI	4.181	-38,1	366.826	-60,3	18	-10,3
39 TREVISO	6.320	14,1	1.073.996	12,4	-	-100,0
40 TRIESTE	5.072	-9,4	485.095	-5,7	33	34,5
41 VENEZIA	13.834	10,5	1.551.341	14,9	2.194	6,1
42 VERONA	10.958	8,3	1.205.989	19,1	479	6.374,3
TOTALE	518.042	1,1	64.022.771	3,4	72.921	11,5

**Traffico commerciale complessivo internazionale 2018**

Servizi di linea e charter (arrivi + partenze)

AEROPORTO	Movimenti		Passeggeri		Cargo	
	Numero	Var. % 2018/2017	Numero	Var. % 2018/2017	Tonn.	Var. % 2018/2017
1 ALGHERO	2.617	28,9	399.961	23,1	-	-
2 ANCONA	3.883	11,1	362.658	15,5	639	80,2
3 BARI	15.411	11,5	2.139.036	16,5	75	-52,0
4 BERGAMO	66.331	4,9	9.568.521	6,5	104.358	-5,4
5 BOLOGNA	53.037	1,0	6.518.477	4,4	37.111	-2,1
6 BOLZANO	97	148,7	1.835	215,8	-	-
7 BRESCIA	324	-26,2	2.760	-65,4	1.411	-86,5
8 BRINDISI	4.074	18,1	610.185	20,0	1	-98,5
9 CAGLIARI	8.233	25,6	1.097.830	24,3	141	282,8
10 CATANIA	24.398	19,0	3.412.264	17,9	607	-32,9
11 COMISO	1.286	12,2	175.435	0,7	-	-
12 CROTONE	12	-	-	-	-	-
13 CUNEO	558	64,6	54.016	38,4	-	-
14 FIRENZE	23.765	-3,7	2.324.968	2,8	50	2,0
15 FOGGIA	2	100,0	-	-	0	-
16 GENOVA	7.816	34,2	706.399	33,7	62	-31,3
17 GROSSETO	142	65,1	7.650	-1,6	-	-
18 LAMEZIA TERME	4.841	16,1	696.774	14,1	-	-100,0
19 LAMPEDUSA	4	-93,8	42	-96,3	-	-
20 MARINA DI CAMPO	71	-78,4	718	-86,2	-	-
21 MILANO LINATE	44.781	-2,8	4.345.612	-5,0	11.458	-8,7
22 MILANO MALPENSA	160.292	5,0	20.468.514	8,5	571.889	-2,8
23 NAPOLI	44.030	13,6	6.444.935	15,6	952	80,4
24 OLBIA	11.251	9,9	1.509.884	12,2	6	-53,3
25 PALERMO	11.860	20,8	1.674.583	23,7	8	34,9
26 PANTELLERIA	4	-	-	-	0	-
27 PARMA	299	-0,3	32.596	-2,2	-	-
28 PERUGIA	1.131	-4,9	169.789	-2,1	-	-
29 PESCARA	2.301	-2,1	365.454	2,9	21	32,9
30 PISA	27.749	4,9	4.008.998	5,7	6.824	-10,3
31 REGGIO CALABRIA	6	100,0	128	100,0	-	-
32 RIMINI	2.012	3,8	303.640	1,1	34	756,3
33 ROMA CIAMPINO	33.628	-1,4	5.583.452	-0,9	18.187	7,2
34 ROMA FIUMICINO	205.666	4,9	31.394.261	6,9	201.868	10,9
35 SALERNO	-	-100,0	-	-100,0	-	-
36 TARANTO	248	7,4	46	100,0	6.743	8,6
37 TORINO	21.807	-0,7	2.076.807	1,7	299	-8,8
38 TRAPANI	748	-66,7	103.324	-71,9	0	-100,0
39 TREVISO	13.220	7,2	2.200.290	8,5	-	-100,0
40 TRIESTE	3.173	3,6	284.410	8,1	83	1,9
41 VENEZIA	75.899	4,2	9.541.184	6,8	54.378	8,8
42 VERONA	18.417	9,2	2.200.642	8,2	573	55,9
TOTALE	895.424	5,1	120.788.078	7,2	1.017.779	-0,8

Traffico Aerotaxi e Aviazione Generale 2018

AEROPORTO	Aerotaxi				Aviazione Generale			
	Movimenti	Passeggeri	Transiti	Cargo (T)	Movimenti	Passeggeri	Transiti	Cargo (T)
1 ALBENGA	560	943	-	-	1.689	1.591	-	-
2 ALGHERO	154	283	11	-	518	562	90	-
3 ALESSANDRIA	-	-	-	-	224	30	-	-
4 ANCONA	2.359	3.567	9	-	2.043	1.055	-	-
5 AOSTA	89	302	-	-	6.020	3.084	-	-
6 BARI	2.244	1.362	-	-	1.287	2.016	-	0,6
7 BERGAMO	-	-	-	-	1.413	2.173	-	-
8 BIELLA	-	-	-	-	8.288	16.749	-	-
9 BOLOGNA	-	-	-	-	3.940	7.178	-	-
10 BOLZANO	671	1.184	22	-	11.475	8.895	278	-
11 BRESCIA	-	-	-	-	5.099	5.151	18	-
12 BRINDISI	1.323	1.592	-	-	1.116	2.173	6	-
13 CAGLIARI	1.583	3.925	5	-	728	656	9	-
14 CAPUA	-	-	-	-	5.217	7	-	-
15 CASALE MONFERRATO	-	-	-	-	274	-	-	-
16 CATANIA	1.451	3.098	-	0,3	609	1.360	-	-
17 COMISO	111	226	8	-	746	246	-	-
18 CROTONE	-	-	-	-	85	57	-	-
19 CUNEO	326	1.364	9	-	3.387	1.609	-	-
20 FANO	-	-	-	-	1.355	120	-	-
21 FIRENZE	3.371	7.266	3	-	3.246	5.052	6	-
22 FOLIGNO	-	-	-	-	623	40	-	-
23 FOGGIA	66	69	-	-	515	450	11	-
24 GENOVA	-	-	-	-	5.543	5.690	-	-
25 GROSSETO	1.080	2.054	-	-	596	854	-	-
26 L'AQUILA	-	-	-	-	702	1.814	-	-
27 LAMEZIA TERME	-	-	-	-	3.611	806	-	-
28 LAMPEDUSA	397	934	-	-	1.017	78	-	-
29 LUCCA	-	-	-	-	8.498	158	-	-
30 MARINA DI CAMPO	225	308	-	-	3.158	3.808	-	-
31 MASSA	-	-	-	-	3.842	2.565	-	-
32 MILANO LINATE	-	-	-	-	21.314	45.087	-	-
33 MILANO MALPENSA	-	-	-	-	4.605	9.254	-	-
34 NAPOLI	-	-	-	-	6.394	10.440	-	-
35 NOVI LIGURE	-	-	-	-	1.973	-	-	-
36 OLBIA	-	-	-	-	11.544	24.901	56	-
37 PALERMO	1.221	2.247	45	-	788	1.541	28	-
38 PALERMO BOCCADIFALCO	-	-	-	-	2.682	83	-	-
39 PANTELLERIA	307	522	-	0,0	54	41	-	-
40 PARMA	1.093	1.610	5	-	2.997	1.750	10	-
41 PERUGIA	1.206	2.557	-	-	900	992	-	-
42 PESCARA	1.431	645	4	0,1	1.611	1.346	6	0,0
43 PISA	3.299	6.889	17	-	1.298	2.860	37	0,0
44 REGGIO CALABRIA	-	-	-	-	2.702	1.628	-	-
45 REGGIO EMILIA	-	-	-	-	9.230	1.938	-	-
46 RIMINI	1.323	2.307	49	-	828	1.038	38	-
47 ROMA CIAMPINO	8.649	16.946	-	0,4	8.987	10.340	-	0,6
48 ROMA FIUMICINO	185	346	8	2,5	2.582	2.094	1.615	14,4
49 ROMA URBE	-	-	-	-	27.738	1.534	-	-
50 SALERNO	217	363	-	-	3.759	6.088	-	-
51 SIENA	377	528	-	-	1.089	860	-	-
52 TARANTO	72	145	-	-	683	127	-	-
53 TORINO	-	-	-	-	7.449	7.744	-	-
54 TORINO AERITALIA	-	-	-	-	20.228	16.995	-	-
55 TRAPANI	363	744	-	-	655	401	52	-
56 TRENTO	-	-	-	-	20.539	15.340	-	-
57 TREVISO	1.063	1.815	-	-	2.278	2.444	1	-
58 TRIESTE	833	1.278	14	-	6.219	1.243	32	-
59 VENEZIA	468	714	-	-	4.884	11.253	-	-
60 VERCELLI	-	-	-	-	4.540	682	-	-
61 VERONA	-	-	-	-	3.257	6.330	6	-
TOTALE	38.117	68.133	209	3,3	270.671	262.401	2.299	15,6

Gli aeroporti che non compaiono nell'elenco non hanno trasmesso i dati.

Graduatoria degli scali italiani 2018 in base al numero totale di passeggeri trasportati sui servizi aerei commerciali

AEROPORTO	Passeggeri (numero)	Var. % 2018/2017	Incidenza sul totale (%)	Ripartizione (%)	
				Nazionale	Internazionale
1 ROMA FIUMICINO	42.896.831	5,0	23,2	26,8	73,2
2 MILANO MALPENSA	24.561.735	11,5	13,3	16,7	83,3
3 BERGAMO	12.827.267	4,9	6,9	25,4	74,6
4 VENEZIA	11.092.525	7,9	6,0	14,0	86,0
5 NAPOLI	9.903.551	15,8	5,4	34,9	65,1
6 CATANIA	9.815.313	8,7	5,3	65,2	34,8
7 MILANO LINATE	9.187.120	-3,3	5,0	52,7	47,3
8 BOLOGNA	8.489.382	3,8	4,6	23,2	76,8
9 PALERMO	6.601.472	14,7	3,6	74,6	25,4
10 ROMA CIAMPINO	5.812.451	-0,7	3,1	3,9	96,1
11 PISA	5.449.334	4,3	2,9	26,4	73,6
12 BARI	5.014.896	7,4	2,7	57,3	42,7
13 CAGLIARI	4.355.357	5,0	2,4	74,8	25,2
14 TORINO	4.072.612	-2,2	2,2	49,0	51,0
15 VERONA	3.406.631	11,8	1,8	35,4	64,6
16 TREVISO	3.274.286	9,8	1,8	32,8	67,2
17 OLBIA	2.969.458	6,6	1,6	49,2	50,8
18 LAMEZIA TERME	2.746.399	8,2	1,5	74,6	25,4
19 FIRENZE	2.706.689	2,3	1,5	14,1	85,9
20 BRINDISI	2.470.255	6,7	1,3	75,3	24,7
21 GENOVA	1.448.718	16,7	0,8	51,2	48,8
22 ALGHERO	1.354.371	2,7	0,7	70,5	29,5
23 TRIESTE	769.505	-1,0	0,4	63,0	37,0
24 PESCARA	657.365	-0,2	0,4	44,4	55,6
25 TRAPANI	470.150	-63,6	0,3	78,0	22,0
26 ANCONA	447.144	-6,4	0,2	18,9	81,1
27 COMISO	423.304	-3,1	0,2	58,6	41,4
28 REGGIO CALABRIA	357.066	-6,1	0,2	100,0	0,0
29 RIMINI	304.191	1,1	0,2	0,2	99,8
30 LAMPEDUSA	268.197	5,7	0,1	100,0	0,0
31 PERUGIA	219.861	-10,8	0,1	22,8	77,2
32 PANTELLERIA	151.143	-0,5	0,1	100,0	0,0
33 CUNEO	107.346	-7,7	0,1	49,7	50,3
34 CROTONE	83.797	-	0,0	100,0	0,0
35 PARMA	75.253	-52,2	0,0	56,7	43,3
36 BOLZANO	7.885	33,4	0,0	76,7	23,3
37 GROSSETO	7.650	-1,6	0,0	0,0	100,0
38 BRESCIA	3.422	-57,5	0,0	19,3	80,7
39 MARINA DI CAMPO	718	-92,2	0,0	0,0	100,0
40 SALERNO	141	-95,3	0,0	100,0	0,0
41 TARANTO	58	100,0	0,0	20,7	79,3
42 FOGGIA	-	-100,0	0,0	-	-
TOTALE	184.810.849	5,8	100,0	34,6	65,4

Traffico complessivo dei primi 50 vettori operanti in Italia

Confronto anni 2018 - 2017

VETTORE	NAZIONALITÀ	PASSEGGERI*		Var. % 2018/2017
		2018	2017	
1 Ryanair	Irlanda	37.882.633	36.272.693	4,4
2 Alitalia	Italia	21.987.408	21.765.476	1,0
3 Easyjet - Easyjet Switzerland	Regno Unito	18.484.435	16.526.021	11,9
4 Vueling Airlines	Spagna	6.245.931	5.873.506	6,3
5 Lufthansa	Germania	4.909.295	4.529.777	8,4
6 Wizz Air	Ungheria	4.748.674	4.307.344	10,2
7 British Airways	Regno Unito	3.644.642	3.391.785	7,5
8 Volotea	Spagna	3.130.883	2.295.845	36,4
9 Air France	Francia	2.889.197	2.784.450	3,8
10 Eurowings	Germania	2.651.451	1.532.528	73,0
11 Klm Royal Dutch Airlines	Paesi Bassi	1.993.193	1.917.342	4,0
12 Emirates Airlines	Emirati Arabi Uniti	1.950.164	1.936.043	0,7
13 Air Italy (ex Meridiana Fly)	Italia	1.942.766	2.474.714	-21,5
14 Blue Air	Romania	1.768.516	1.786.026	-1,0
15 Turkish Airlines	Turchia	1.678.768	1.552.095	8,2
16 Blue Panorama Airlines	Italia	1.552.317	1.443.652	7,5
17 Iberia Airlines	Spagna	1.535.069	1.333.050	15,2
18 Neos	Italia	1.246.178	1.163.808	7,1
19 Aeroflot Russian Airlines	Russia	1.159.898	1.068.881	8,5
20 Swiss International Air Lines	Svizzera	1.145.224	1.079.460	6,1
21 Tap Portugal	Portogallo	1.126.792	970.713	16,1
22 Air Dolomiti	Italia	1.077.408	912.228	18,1
23 Brussels Airlines	Belgio	1.064.418	1.041.499	2,2
24 American Airlines	Stati Uniti d'America	967.874	830.791	16,5
25 Qatar Airways	Qatar	946.487	850.455	11,3
26 Delta Air Lines	Stati Uniti d'America	885.442	835.817	5,9
27 Norwegian Air International	Norvegia	794.550	729.810	8,9
28 Austrian Airlines	Austria	778.056	674.074	15,4
29 Scandinavian Airlines	Svezia	764.378	752.297	1,6
30 Air Europa	Spagna	753.861	507.694	48,5
31 Transavia Holland	Paesi Bassi	727.785	831.501	-12,5
32 Norwegian Air Shuttle	Norvegia	682.725	387.350	76,3
33 Aegean Airlines	Grecia	661.877	557.055	18,8
34 Jet 2	Regno Unito	621.646	409.415	51,8
35 Ernest Airlines	Italia	610.793	195.194	212,9
36 Aer Lingus	Irlanda	595.074	566.667	5,0
37 Air Malta	Malta	566.808	426.825	32,8
38 United Airlines	Stati Uniti d'America	496.014	462.949	7,1
39 Ukraine International Airlines	Ucraina	482.100	373.769	29,0
40 Ethiad Airways	Emirati Arabi Uniti	474.265	441.873	7,3
41 Air China	Cina	470.189	415.923	13,0
42 Transavia France	Francia	457.365	381.029	20,0
43 El Al Israel Airlines	Israele	456.343	434.866	4,9
44 Finnair	Finlandia	435.355	409.891	6,2
45 Royal Air Maroc	Marocco	404.068	394.477	2,4
46 Tui Airways	Regno Unito	391.667	370.954	5,6
47 Pegasus Hava Tasimaciligi	Turchia	388.190	372.413	4,2
48 Pobeda Air	Russia	379.229	189.504	100,1
49 S7 Airlines	Russia	370.321	206.787	79,1
50 Air Canada	Canada	361.699	320.923	12,7

* Ai fini di una corretta graduatoria, i passeggeri nazionali sono stati conteggiati solo in partenza.

Graduatoria 2018 dei primi 20 vettori operanti in Italia in base al numero dei passeggeri trasportati per tipo di traffico

Traffico nazionale

VETTORE	NAZIONALITÀ	PASSEGGERI (partenze)
1 Alitalia - Alitalia Express	Italia	12.160.138
2 Ryanair	Irlanda	11.127.360
3 Easyjet	Regno Unito	3.247.696
4 Volotea	Spagna	2.115.526
5 Air Italy (ex Meridiana Fly)	Italia	1.291.160
6 Blue Air	Romania	839.592
7 Vueling Airlines	Spagna	548.727
8 Blue Panorama Airlines	Italia	276.246
9 Dat Danish Air Transport	Danimarca	109.907
10 Neos	Italia	85.980
11 Mistral Air	Italia	80.922
12 Air Horizon	Malta	28.699
13 Albastar	Spagna	24.661
14 Air Dolomiti	Italia	16.874
15 Ural Airlines	Russia	16.775
16 Austrian Airlines	Austria	6.155
17 Gowair	Spagna	5.626
18 Ernest Airlines	Italia	5.532
19 Corendon Dutch Airlines	Paesi Bassi	5.519
20 Bulgarian Air Charter	Bulgaria	2.713

Traffico internazionale

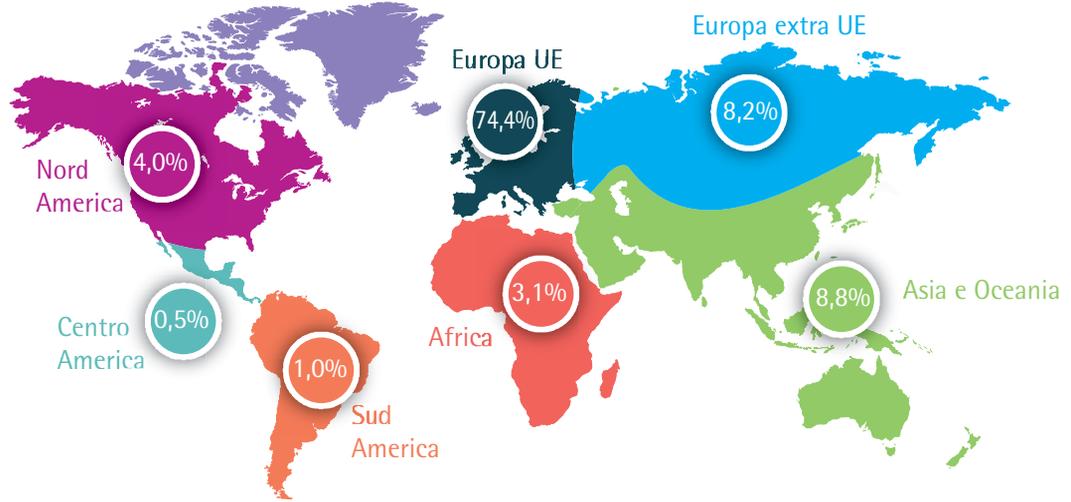
VETTORE	NAZIONALITÀ	PASSEGGERI (arrivi e partenze)
1 Ryanair	Irlanda	26.755.273
2 Easyjet - Easyjet Switzerland	Regno Unito	15.236.739
3 Alitalia	Italia	9.827.270
4 Vueling Airlines	Spagna	5.697.204
5 Lufthansa	Germania	4.909.129
6 Wizz Air	Ungheria	4.748.674
7 British Airways	Regno Unito	3.644.642
8 Air France	Francia	2.889.197
9 Eurowings	Germania	2.651.451
10 Klm	Paesi Bassi	1.993.193
11 Emirates Airlines	Emirati Arabi Uniti	1.950.164
12 Turkish Airlines	Turchia	1.678.768
13 Iberia Airlines	Spagna	1.535.069
14 Blue Panorama Airlines	Italia	1.276.071
15 Neos	Italia	1.160.198
16 Aeroflot Russian Airlines	Russia	1.159.898
17 Swiss International Air Lines	Svizzera	1.145.224
18 Tap Portugal	Portogallo	1.126.659
19 Brussels Airlines	Belgio	1.064.418
20 Air Dolomiti	Italia	1.060.534

Vettore principale nei maggiori aeroporti determinato in base al numero dei passeggeri trasportati 2018

	AEROPORTO	VETTORE	NAZIONALITÀ
1	ALGHERO	Ryanair	Irlanda
2	ANCONA	Ryanair	Irlanda
3	BARI	Ryanair	Irlanda
4	BERGAMO	Ryanair	Irlanda
5	BOLOGNA	Ryanair	Irlanda
6	BOLZANO	Austrian Airlines	Austria
7	BRESCIA	Mistral Air (Cargo)	Italia
8	BRINDISI	Ryanair	Irlanda
9	CAGLIARI	Alitalia	Italia
10	CATANIA	Ryanair	Irlanda
11	COMISO	Ryanair	Irlanda
12	CROTONE	Ryanair	Irlanda
13	CUNEO	Ryanair	Irlanda
14	MARINA DI CAMPO	Silver Air	Repubblica Ceca
15	FIRENZE	Vueling Airlines	Spagna
16	GENOVA	Volotea	Spagna
17	GROSSETO	Travel Service CZ	Repubblica Ceca
18	LAMEZIA TERME	Ryanair	Irlanda
19	LAMPEDUSA	Blue Panorama Airlines	Italia
20	MILANO LINATE	Alitalia	Italia
21	MILANO MALPENSA	Easyjet	Gran Bretagna
22	NAPOLI	Easyjet	Gran Bretagna
23	OLBIA	Air Italy (ex Meridiana Fly)	Italia
24	PALERMO	Ryanair	Irlanda
25	PANTELLERIA	Dat Danish Air Transport	Danimarca
26	PARMA	Ryanair	Irlanda
27	PERUGIA	Ryanair	Irlanda
28	PESCARA	Ryanair	Irlanda
29	PISA	Ryanair	Irlanda
30	REGGIO CALABRIA	Alitalia	Italia
31	RIMINI	Ural Airlines	Russia
32	ROMA CIAMPINO	Ryanair	Irlanda
33	ROMA FIUMICINO	Alitalia	Italia
34	SALERNO	Pro Air	Germania
35	TARANTO	Atlas Air (Cargo)	Stati Uniti d'America
36	TORINO	Ryanair	Irlanda
37	TRAPANI	Ryanair	Irlanda
38	TREVISO	Ryanair	Irlanda
39	TRIESTE	Alitalia	Italia
40	VENEZIA	Easyjet	Gran Bretagna
41	VERONA	Volotea	Spagna



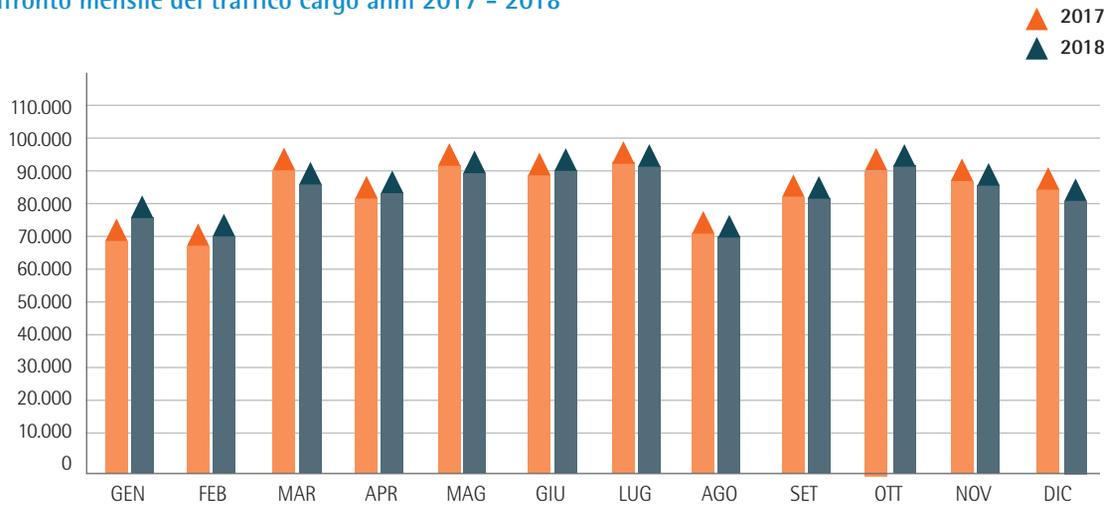
Suddivisione del traffico internazionale passeggeri 2018 per aree geografiche di origine/destinazione



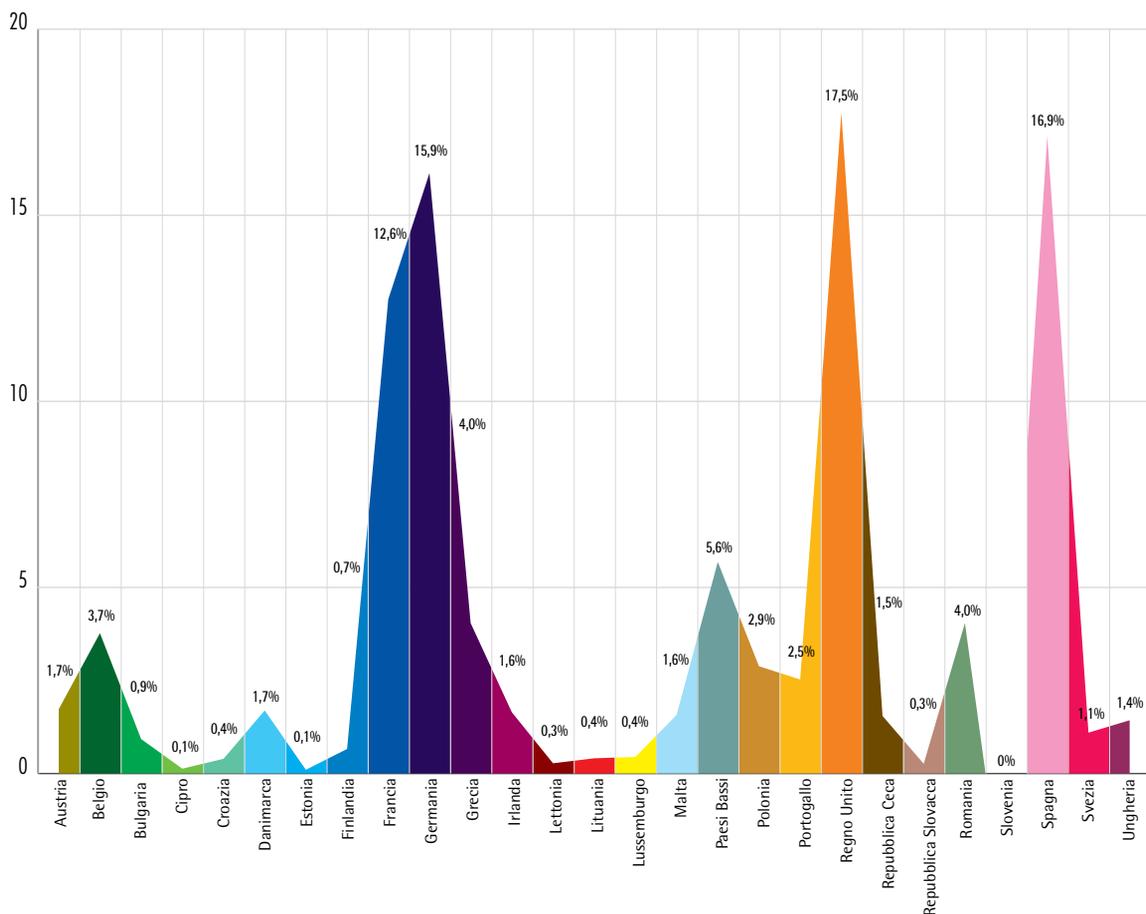
Confronto mensile del traffico passeggeri anni 2017 - 2018



Confronto mensile del traffico cargo anni 2017 - 2018



Suddivisione passeggeri anno 2018 per origine/destinazione Paesi UE



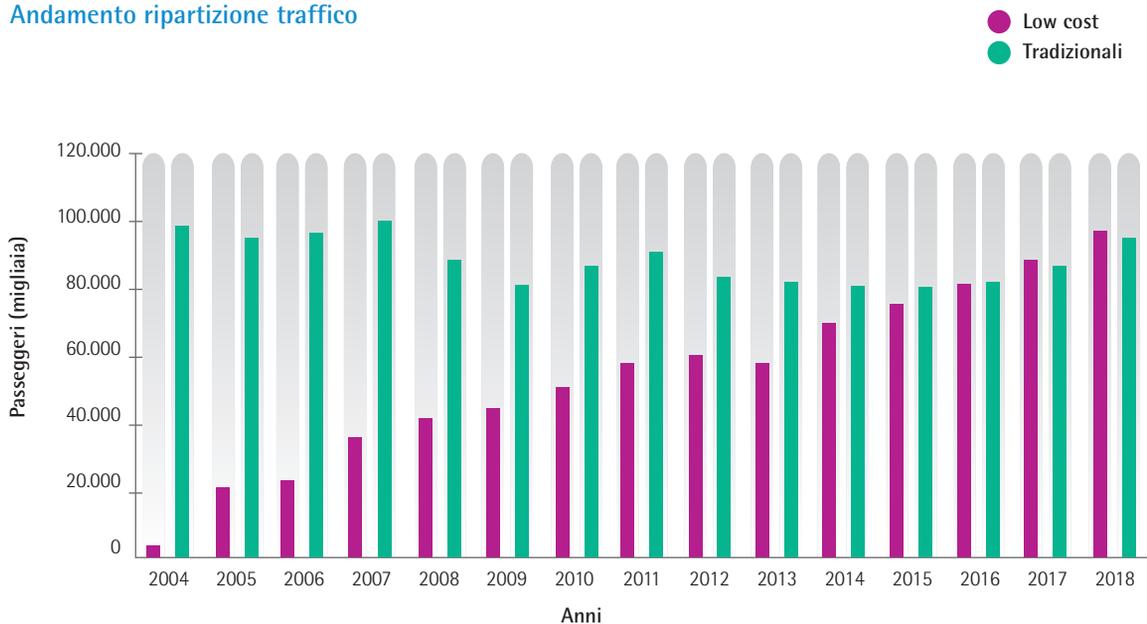
Ripartizione del mercato aereo italiano tra vettori tradizionali e low cost 2018

TIPOLOGIA VETTORE	Passeggeri Nazionali * (arr. + part.)	Quota %	Var. % 2018/2017	Passeggeri Internazionali (arr. + part.)	Quota %	Var. % 2018/2017	Totale Passeggeri (arr. + part.)	Quota %	Var. % 2018/2017
Low cost	35.823.697	56,0	5,94	58.955.700	48,8	7,18	94.779.397	51,3	6,71
Tradizionale	28.199.074	44,0	0,26	61.832.378	51,2	7,19	90.031.452	48,7	4,92
TOTALE	64.022.771	100,00		120.788.078	100,00		184.810.849	100,00	

* Il numero di passeggeri nazionali è in realtà il doppio di quelli effettivamente movimentati essendo stati calcolati sul totale degli aeroporti.



Andamento ripartizione traffico



Legenda dati di traffico

Cargo: merce + posta (espresso in tonnellate).

Merce: materiale trasportato su un aeromobile, compresi valige diplomatiche e colli urgenti, esclusi posta, provviste di bordo e bagagli dei passeggeri e dell'equipaggio.

Movimento: decollo o atterraggio di un aeromobile su un aeroporto. Nella rilevazione del traffico aeroportuale l'arrivo e la partenza di uno stesso aeromobile danno luogo a due movimenti.

Passeggeri: passeggeri in partenza o in arrivo da uno scalo. Un passeggero che usufruisce di un collegamento nazionale dà luogo a una unità-passeggero in partenza nello scalo di origine e di una unità-passeggero in arrivo in quello di destinazione, mentre in un collegamento internazionale dà luogo a una sola unità di traffico nello scalo nazionale. Ne consegue che il traffico globale registrato negli scali nazionali deriva dal numero dei passeggeri che hanno viaggiato su tratte nazionali conteggiati due volte, sommati a quelli che hanno viaggiato su tratte internazionali calcolati una sola volta.

Transiti in un determinato aeroporto: passeggeri che transitano su un aeroporto e ripartono utilizzando un aeromobile con lo stesso numero di volo dell'arrivo.

Servizi aerei di linea: servizi di trasporto aereo di passeggeri e merci effettuati dietro remunerazione, accessibili al pubblico e operati in base a un orario pubblicato con caratteristiche di regolarità e frequenza tali da costituire un'evidente serie sistematica di voli.

Servizi aerei non di linea: voli effettuati per il trasporto passeggeri o merce in forza di un contratto di noleggio stipulato da uno o più contraenti per l'utilizzo dell'intera capacità dell'aeromobile.

Trasporto aereo commerciale: traffico effettuato per trasportare persone o cose dietro remunerazione. Comprende quindi il trasporto aereo di linea, non di linea e aerotaxi.

Trasporto aereo non commerciale o di aviazione generale: traffico diverso dal trasporto aereo commerciale che comprende sostanzialmente l'attività degli aeroclub, delle scuole di volo, dei piccoli aerei privati e i servizi di lavoro aereo pubblicitari, aerofotografici e di rilevazione, spargimenti di sostanze, trasporti di carichi esterni al mezzo, etc.

Trasporto aereo internazionale: trasporto aereo realizzato mediante collegamenti con aeroporti situati al di fuori del territorio nazionale.

Trasporto aereo nazionale o domestico: trasporto aereo realizzato mediante collegamenti fra aeroporti italiani.

1

L'ISTITUZIONE

2

LA SAFETY

3

LA SECURITY

4

GLI AEROPORTI

5

LA REGOLAZIONE ECONOMICA

6

LA REGOLAZIONE
DELLO SPAZIO AEREO

7

L'AMBIENTE

8

L'ATTIVITÀ INTERNAZIONALE





L'ISTITUZIONE

- Scheda 1.1 **31** Il ruolo e l'organizzazione
- Scheda 1.2 **32** Le risorse umane
- Scheda 1.3 **35** Le risorse finanziarie
- Scheda 1.4 **36** Gli stakeholder
- Scheda 1.5 **37** Il Piano della Performance
- Scheda 1.6 **39** La prevenzione della corruzione e la trasparenza
- Scheda 1.7 **40** La qualità dei servizi aeroportuali e la tutela dei diritti del passeggero
- Scheda 1.8 **45** L'innovazione tecnologica
- Scheda 1.9 **47** L'attività legale
- Scheda 1.10 **48** L'informazione e la comunicazione

IL RUOLO E L'ORGANIZZAZIONE

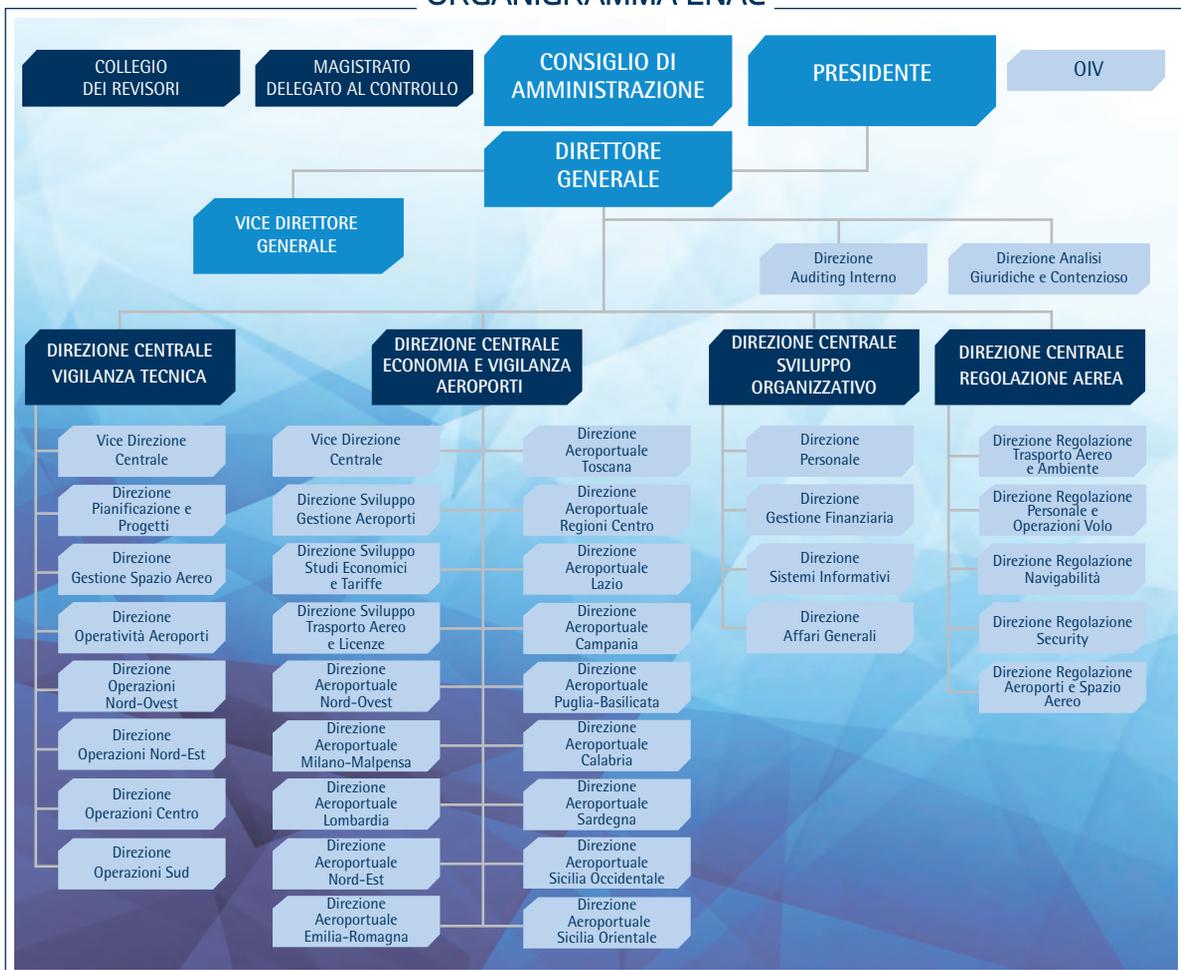
L'ENAC agisce come Autorità unica di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia nel rispetto dei poteri derivanti dal Codice della Navigazione. Gli obiettivi primari del mandato istituzionale sono evidenziati nella Mission:

"Nello svolgimento della propria attività istituzionale di regolazione e di controllo del settore aereo l'Ente promuove lo sviluppo dell'aviazione civile, garantendo al Paese, in particolare agli utenti ed alle imprese, la sicurezza dei voli, la tutela dei diritti, la qualità dei servizi e l'equa competitività nel rispetto dell'ambiente".

A livello internazionale l'ENAC fa riferimento a organismi con cui intrattiene continui rapporti di confronto e collaborazione e nei quali ricopre posizioni di leadership:

ICAO (International Civil Aviation Organisation), Organismo delle Nazioni Unite con il compito di definire gli standard normativi e tecnici comuni nel settore dell'aviazione civile applicabili a tutti gli Stati aderenti, membro del Consiglio dell'ICAO, l'Italia apporta il proprio contributo nei settori delle tecnologie e delle politiche di sviluppo; Unione europea; ECAC (European Civil Aviation Conference), organizzazione intergovernativa che si pone quale punto di convergenza della cooperazione in materia di trasporto aereo a livello paneuropeo; EASA (European Union Aviation Safety Agency), Agenzia UE che si occupa di definire i livelli comuni di sicurezza e di protezione ambientale nel settore dell'aviazione civile tra i Paesi aderenti all'UE; Eurocontrol, organismo che coordina e pianifica l'attuazione di un sistema europeo uniforme per la gestione del traffico aereo.

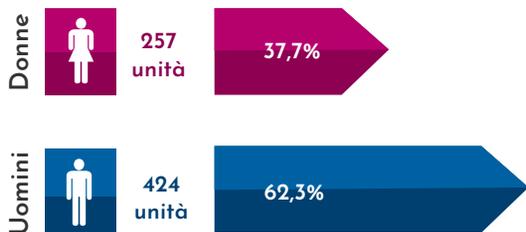
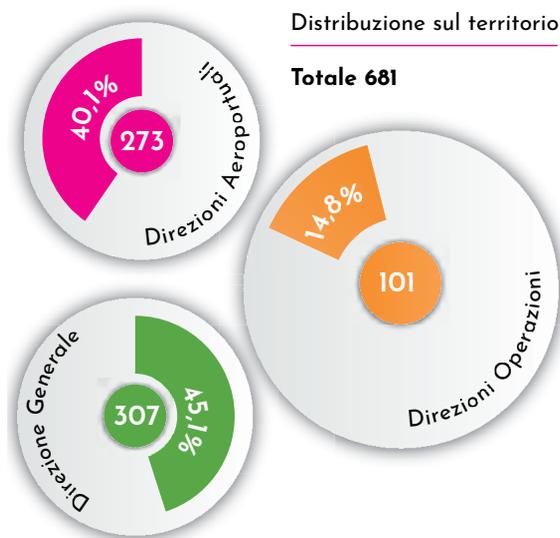
ORGANIGRAMMA ENAC



LE RISORSE UMANE

Nello svolgimento del proprio mandato istituzionale l'ENAC può contare su una dotazione organica specializzata. Il personale dipendente dell'Ente in servizio al 31 dicembre 2018 è pari a 681 unità articolato in quattro aree di attività.

Personale ENAC in servizio al 31 dicembre 2018		
AREE DI ATTIVITÀ	UNITÀ	%
Dirigenziale	39	5,7
Professionale (di cui 119 laureati e 20 diplomati)	139	20,4
Operativa (di cui 18 ispettori di volo, 5 ispettori traffico aereo e 184 ispettori ENAC)	207	30,4
Tecnico Economico-Amministrativa	296	43,5
TOTALE	681	100

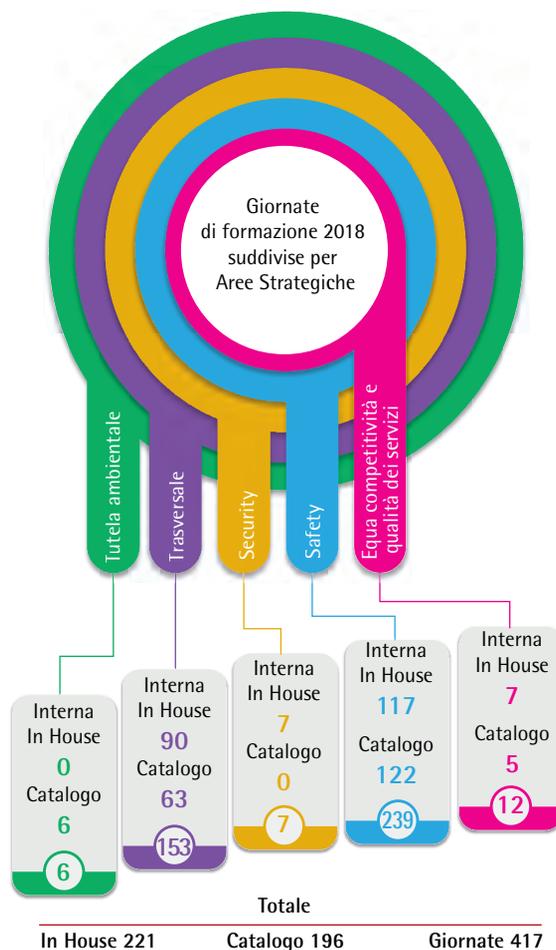


Totale 681

Formazione del personale interno

Nel 2018 sono proseguite le azioni propedeutiche alla redazione del prossimo Piano Triennale di Formazione ENAC finalizzate alla definizione dei corsi necessari per lo svolgimento dei processi dell'Ente e alla realizzazione di un intervento sistematico volto alla rilevazione delle esigenze di formazione del personale in relazione ai settori di impiego.

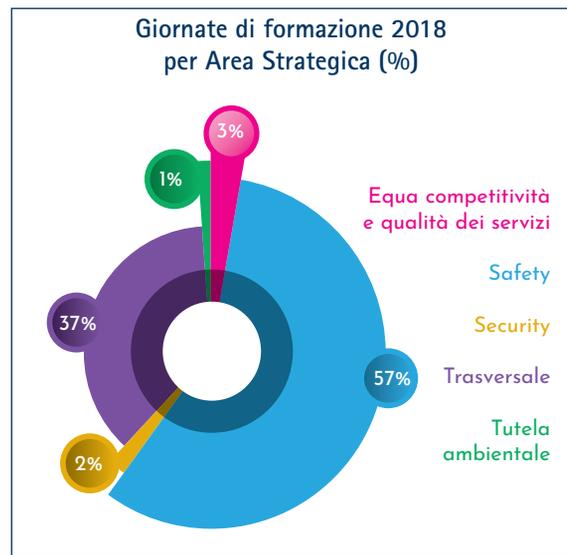
Nel corso dell'anno il personale dell'Ente ha partecipato complessivamente a 193 corsi interni (progettati e svolti da docenti/esperti interni), in house o esterni (a catalogo). Le giornate d'aula sono state circa 400 per un totale di 1.837 partecipazioni con una media di 3,6 giornate di formazione/uomo.



Con riferimento alle diverse tipologie di corso erogate, le modalità interna e in house (quest'ultima prevede la personalizzazione di interventi di formazione svolti da società esterne e la presenza di personale ENAC tra i relatori dei corsi) sono state, seppur di poco, superiori alla modalità a catalogo.

Di rilievo è stato, nel corso dell'anno, lo svolgimento delle attività relative al progetto Qualificazione di nuovi Docenti ENAC.

Il corso di formazione, strutturato in attività modulari (per 6 edizioni), ha interessato tutte le categorie professionali (74 risorse umane), con focus sullo sviluppo delle competenze inerenti la didattica per adulti (Andragogia) e la gestione di gruppi. Sono ancora in corso le attività finalizzate al rilascio della relativa attestazione di Docente ENAC.



SPECIALITÀ ISPETTIVE	PARTECIPANTI	PERSONALE QUALIFICATO
Carta dei Diritti e Qualità dei Servizi Aeroportuali	13	9
Security	20	16
Flight Safety	6	4
Handling	26	18
TOTALE	65	47

Per il personale ispettivo sono stati svolti corsi di aggiornamento finalizzati al mantenimento delle qualificazioni nelle specialità Security, Carta dei Diritti e Qualità dei Servizi Aeroportuali.

Al fine di rispondere alle esigenze operative di presidio nelle sedi aeroportuali dell'Ente, nel 2018 è stato, inoltre, avviato e concluso il percorso di formazione per la qualificazione di nuovi Ispettori Aeroportuali o per il conseguimento di ulteriori specializzazioni - nel caso di personale già qualificato - nelle specialità Carta dei Diritti e Qualità dei Servizi Aeroportuali, Security, Flight Safety e Handling. Le attività On the Job Training, propedeutiche al rilascio delle qualificazioni, sono in fase di conclusione.

Nel 2018, per le 15 unità di personale assunto per le sedi aeroportuali, è stato organizzato uno specifico corso di accoglimento della durata di 13 giornate d'aula e 2 settimane di osservazione guidata in aeroporto.

Per l'Area Safety, di rilievo è stato lo svolgimento di 9 edizioni (sulle 12 totali) del corso interno "Safety Assessment" della durata di 3 giorni e avviato nel 2017, indirizzato al personale impegnato in attività di safety oversight; l'iniziativa è stata riconosciuta dal Consiglio Nazionale degli Ingegneri (CNI) ai fini del conseguimento dei Crediti Formativi (CFP) per i professionisti, grazie alla specifica Convenzione in materia di aggiornamento della competenza professionale che CNI ed ENAC sottoscrivono annualmente dal 2016.

Scheda 1.2 Le risorse umane

Sulla tematica dell'Anticorruzione i corsi in house svolti sono stati di livello sia generale che specialistico, elettivamente indirizzati al personale che svolge il ruolo del Responsabile Unico del Procedimento, data la considerevole attività negoziale che l'Ente svolge per l'acquisizione di servizi e forniture, nonché per l'affidamento di lavori pubblici e concessioni.

Formazione per stakeholder

Nel 2018 è proseguita l'attività di formazione per esterni

sia a sostegno della cultura della sicurezza che del "cambiamento culturale per la costruzione di una via italiana al sistema duale, che riprende buone prassi europee, coniugandole con le specificità del tessuto produttivo ed il contesto socio-culturale italiano" promosso dal Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca.

Ulteriore iniziativa ha visto la realizzazione di un progetto di Alternanza Scuola Lavoro (ASL) per 8 studenti degli Istituti Tecnici Aeronautici della durata di 8 giornate.

Formazione per stakeholder istituzionali	Durata (giorni)	Edizioni	Partecipanti
Workshop di aggiornamento aeromedico e regolamentare	1	2	132
POA	3	1	10
Introduction to EASA Aeronautical Examiner Regulation - Class 1	3	1	3
Certificazioni esaminatore (CRE/TRE/SFE) - Rilascio	3	3	65
Certificazioni esaminatore (FE/FIE/IRE/CRE/TRE/SFE) - Rinnovo	1	13	275

Master Universitari in collaborazione con ENAC

L'ENAC promuove, nell'ambito del proprio mandato istituzionale, lo sviluppo della cultura aeronautica attraverso accordi e convenzioni con istituti accademici sulle tematiche relative al settore dell'aviazione civile.

Gestione dell'Aviazione Civile - Il livello

Nel 2018 l'Ente ha confermato l'accordo di collaborazione con l'Università di Roma "Sapienza" per l'edizione 2018-2019 del Master quale realizzazione di un percorso formativo rivolto a soggetti interessati a sviluppare una concreta professionalità nel campo dell'aviazione civile nazionale ed europea, con particolare riferimento agli studi nel settore del trasporto aereo civile inteso come comparto aerospaziale. L'obiettivo è di poter svolgere funzioni potenzialmente utilizzabili all'interno delle diverse aziende ed Enti che operano in tale ambito, quali ad esempio compagnie aeree, imprese di manutenzione certificate, aeroporti, ENAC, ENAV, ANSV.

Pianificazione, progetto, costruzione e gestione di infrastrutture aeroportuali - Il livello

Nel 2018, l'ENAC ha confermato l'accordo con l'Università degli studi di Padova per il Master di Il livello in Pianificazione, progetto, costruzione e gestione di infrastrutture aeroportuali. Il Master si pone l'obiettivo di formare esperti con alto livello di professionalità in grado, attraverso un approccio multidisciplinare, di svolgere funzioni di elevata qualificazione all'interno di Enti, imprese, società di ingegneria, operanti nel settore.

Progettazione, Applicazione, Regolamentazione dei Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR) - Design, Application, Regulation of UAV (Unmanned Aerial Vehicles) - I livello

Nel 2018 l'ENAC ha proseguito l'accordo con l'Università degli Studi di Roma "Tor Vergata" per l'attivazione del Master con la partecipazione di aziende e scuole di settore. Il percorso formativo parte dal presupposto del crescente utilizzo dei Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR), comunemente noti anche come droni, in varie aree applicative e di ricerca. Attraverso il Master si intende formare per la prima volta una nuova classe di specialisti in grado di progettare processi e sistemi di conoscenza basati su SAPR con particolare riguardo anche allo sviluppo degli aspetti operativi di riferimento.

LE RISORSE FINANZIARIE

Le fonti di finanziamento dell'ENAC sono prevalentemente di due tipologie: finanziamenti pubblici ed entrate dell'Ente. Sono utilizzate in parte per il funzionamento

dell'amministrazione e, in parte, per la realizzazione delle attività connesse ai compiti istituzionali dell'Ente.

FINANZIAMENTI PUBBLICI		ENTRATE ENAC	
Finanziamenti nazionali per investimenti aeroportuali: finanziamento PAC	€ 10.000.000,00	TRASFERIMENTI Trasferimenti da parte dello Stato connessi all'espletamento dei compiti istituzionali dell'Ente	€ 23.101.335,00
Trasferimento ordinario in conto capitale	€ 10.000.000,00	ENTRATE PROPRIE Canoni per la concessione delle gestioni aeroportuali (legge 2 agosto 1985, n. 449, art. 7 s.m.i.)	€ 119.090.000,00
Trasferimento proventi per quote di emissione settore aereo finalizzato a spese ricerca riduzione gas serra	€ 1.192.000,00	Tariffe per le prestazioni di servizi	€ 24.975.852,00
		Tariffe di rotta e di terminale quota parte trasferita da ENAV	€ 4.617.400,00
		Contributi, diritti di certificazione e documentazione degli iscritti a registri e albi	€ 900.000,00
		Interessi che si maturano sui prestiti, sui mutui ipotecari e sui conti correnti	€ 36.000,00
		Redditi dei beni immobili di proprietà dell'Ente	€ 94.000,00
		Altri proventi	€ 550.000,00
TOTALE	€ 21.192.000,00	TOTALE	€ 173.364.587,00
TOTALE GENERALE		€ 194.556.587,00	

GLI STAKEHOLDER

Gli stakeholder sono tutti i soggetti portatori d'interesse, a diverso titolo, verso le attività, i servizi e i risultati realizzati dall'ENAC. Il portafoglio degli stakeholder è

suddiviso in 6 Categorie, raggruppate in 3 Classi omogenee secondo il tipo di interazione con l'Ente.

CLASSI	NORMATORI	REFERENTI ISTITUZIONALI REGOLATORI	CATEGORIE
	OPERATORI	ASSOCIAZIONI DI SETTORE DIPENDENTI FORNITORI DI BENI/SERVIZI	
	BENEFICIARI	UTILIZZATORI/BENEFICIARI	

L'Ente individua i propri stakeholder strategici (i più importanti, con maggiore influenza e interesse sulle specifiche at-

tività) attraverso la matrice di posizionamento interesse/influenza introdotta dalla Copenaghen Charter.

CLASSE	CATEGORIA	STAKEHOLDER STRATEGICI
NORMATORI	REFERENTI ISTITUZIONALI	Aero Club d'Italia, Aeronautica Militare, Agenzia del demanio, ANSV (Agenzia Nazionale Sicurezza Volo), ASI (Agenzia Spaziale Italiana), Autorità giudiziarie, Dipartimento della Funzione Pubblica, Regioni ed Enti locali, ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti), Ministero Affari Esteri, Ministero Ambiente, Ministero Difesa, ANAC, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Economia e Finanze, Ministero Interno, Polizia di Stato, Protezione Civile, Vigili del Fuoco
	REGOLATORI	ICAO, Commissione Europea, EASA, ECAC, Eurocontrol
OPERATORI	ASSOCIAZIONI DI SETTORE	Assaeroporti, Assohandling, IBAR, Associazioni dei consumatori
	DIPENDENTI	Dipendenti ENAC
	FORNITORI DI BENI/SERVIZI	ENAV, Gestore aeroportuale, Operatore aereo, Costruttore aeronautico, Operatore di droni
BENEFICIARI	UTILIZZATORI/BENEFICIARI	Passeggero, Popolazione adiacente aeroporti, Mass media

IL PIANO DELLA PERFORMANCE

Il Piano della Performance ENAC, pubblicato in attuazione di quanto previsto dal d.lgs. n. 150/2009, è strumento di pianificazione strategica e di rendicontazione sociale: attraverso una maggiore trasparenza e visibilità delle scelte politiche e strategiche, infatti, gli stakeholder possono meglio comprendere la capacità di governo dell'Ente nel settore dell'aviazione civile.

Il Piano della Performance è parte del c.d. "Ciclo della performance integrato", che coniuga gli ambiti relativi alla performance, agli standard di qualità dei servizi, alla trasparenza e integrità e al piano di misure di prevenzione e contrasto alla corruzione.

Le aree di intervento vengono definite attraverso l'analisi del contesto interno ed esterno nonché delle esigenze degli Stakeholder: ciò permette di definire al meglio il quadro operativo attuale e gli scenari futuri per il settore dell'aviazione civile. Il processo di definizione delle prio-

rità dell'ENAC fa riferimento alle aree strategiche dell'Ente (Safety, Security, Equa competitività e Qualità dei servizi, Tutela dell'ambiente), nell'ottica di promuovere la sicurezza e la qualità dei servizi nel settore del trasporto aereo, favorendo e governando, nel contempo, l'interazione con tutti gli interlocutori e le capacità di sviluppo infrastrutturale del sistema aeroportuale, nel rispetto dei principi di legalità, di trasparenza e integrità che da sempre ispirano l'azione dell'ENAC.

L'albero della performance

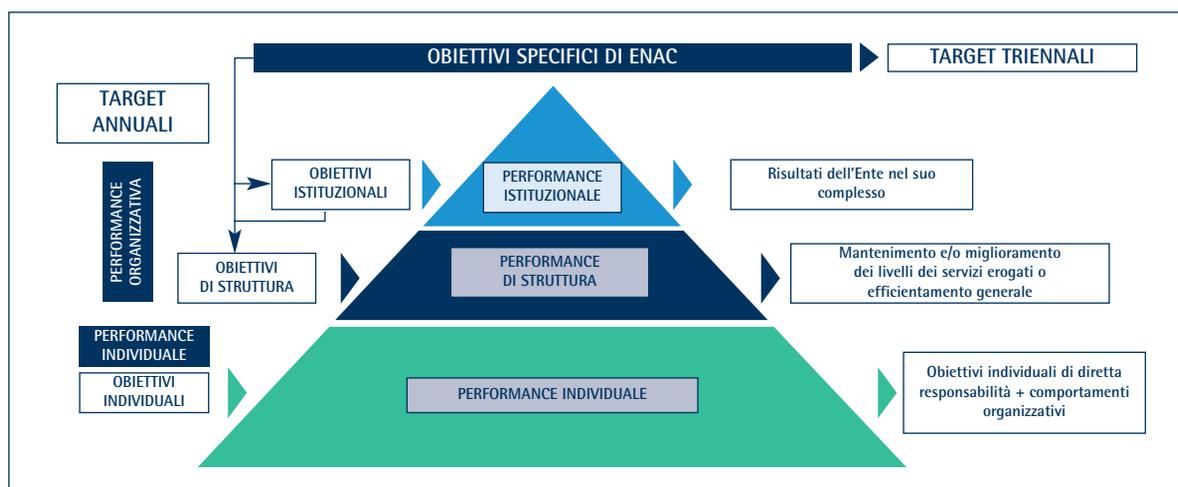
L'albero della performance è una mappa logica che rappresenta le connessioni tra missione, aree strategiche, obiettivi specifici e programmazione annuale, fino ad arrivare alla definizione degli obiettivi individuali. Esso fornisce una rappresentazione articolata, completa, sintetica e integrata della performance dell'amministrazione.



La performance organizzativa è l'insieme dei risultati attesi dell'amministrazione nel suo complesso o delle sue unità organizzative. Essa permette di programmare, misurare e poi valutare come l'organizzazione, consapevole del suo stato delle risorse (salute dell'amministrazione) utilizzi le stesse in modo razionale (efficienza) per erogare servizi adeguati alle attese degli utenti (efficacia), al fine ultimo di creare valore pubblico o di migliorare il livello di benessere sociale ed economico degli utenti e degli

stakeholder (impatto).

La performance individuale misura, invece, il contributo fornito dal singolo individuo al raggiungimento degli obiettivi dell'amministrazione. Secondo il ruolo e la posizione organizzativa ricoperti all'interno dell'amministrazione, tale contributo potrà essere misurato prendendo in considerazione i risultati di performance organizzativa della struttura cui appartiene o che dirige, con pesi diversi sulla base del ruolo e delle responsabilità.



Nel 2018 è stata pubblicata la Relazione sulla performance ENAC 2017, strumento di rendicontazione sociale mediante il quale l'amministrazione illustra ai cittadini e a tutti gli Stakeholder, interni ed esterni, i risultati organizzativi e individuali rispetto ai singoli obiettivi pro-

grammati e alle risorse ottenuti nel corso dell'anno precedente. La Relazione sulla performance ENAC 2017 ha mostrato un sostanziale raggiungimento degli obiettivi programmati.

Obiettivi specifici ENAC 2018-2020

AREA STRATEGICA	OBIETTIVI SPECIFICI 2018-2020	KPI
SAFETY	Razionalizzazione delle azioni rivolte a garantire la safety delle infrastrutture, dei servizi resi in ambito aeroportuale e dei servizi di navigazione aerea, in linea con i programmi e gli standard europei	FTE processi di sorveglianza delle imprese aeronautiche
		% allineamento del quadro normativo nazionale alla normativa europea
SECURITY	Consolidamento delle azioni rivolte a garantire la security delle infrastrutture, dei servizi resi in ambito aeroportuale e dei servizi di navigazione aerea, in linea con i programmi e gli standard europei	Efficienza dell'attività ispettiva (n. ispezioni / n. ispettori)
EQUA COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI	Definire un sistema adeguato di rilevazione e monitoraggio degli attori e della qualità dei servizi nel settore del trasporto aereo nonché la revisione assetto strutture di aviazione generale in sinergia con gli aeroporti aperti al traffico commerciale	Stato di attuazione del PNA cargo
		% aeroporti strategici con nuovi investimenti
TUTELA DELL'AMBIENTE	Consolidare il ruolo dell'Ente nel campo della sostenibilità ambientale promuovendo l'adozione di azioni volte a ridurre l'impatto ambientale nelle infrastrutture aeroportuali e nel trasporto aereo	Emissioni di CO ₂ (risoluzione ICAO A39-3)
TRASVERSALE	Migliorare l'efficienza e l'efficacia dei processi e dei servizi dell'Ente e la qualità delle misure di prevenzione della corruzione	Indice di soddisfazione Stakeholder
		FTE dei servizi accessibili via web
		Numero di aree tematiche gestite secondo criteri di risk management
		Stato di attuazione del Piano della Ricerca 2018-2022
	Favorire e promuovere la ricerca nell'ambito del trasporto aereo e del settore aeronautico	
	Valorizzazione professionale risorse interne e miglioramento dell'operatività del lavoro	Introduzione smart working

LA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E LA TRASPARENZA

Le disposizioni vigenti per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione articolano il processo di formulazione e attuazione delle strategie di prevenzione su un doppio livello: quello nazionale, attraverso l'adozione del Piano Nazionale Anti-corruzione (PNA), a cura dell'Autorità Nazionale Anti Corruzione (ANAC) e quello decentrato, in base al quale ogni amministrazione pubblica definisce e adotta il proprio Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPC). Il PNA 2016 ha introdotto l'unificazione del PTPC e del Programma triennale della trasparenza e dell'integrità.

Il Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza ENAC è un documento programmatico triennale, elaborato in coordinamento con il Piano della Performance, che definisce la strategia di prevenzione della corruzione adottata dall'Ente.

Partendo dalla definizione di corruzione e di rischio, attraverso l'analisi del contesto e le risultanze del monitoraggio sull'anno precedente, i processi dell'Ente (istituzionali, di supporto, di direzione e controllo) sono valutati in base ai criteri di rilevanza dell'output per l'utente e di discrezionalità dell'azione e, quindi, classifi-

cati in base al diverso grado di rischio riscontrato.

I processi qualificati a rischio alto sono, poi, classificati per area e sottoarea di rischio e ulteriormente analizzati in base alla probabilità concreta del verificarsi dell'evento corruttivo e in considerazione dell'impatto economico, organizzativo e reputazionale (c.d. rischio "in concreto"), identificando il fatto che potrebbe concretizzare l'evento corruttivo e, individuando, per ogni processo, le misure comuni obbligatorie e trasversali ritenute idonee a contenere il rischio del verificarsi di eventi corruttivi in senso lato.

Gli obiettivi di prevenzione della corruzione e di trasparenza riportati nel Piano sono strettamente collegati con la performance organizzativa e individuale: essi sono assegnati ai Direttori ovvero al personale professionista o titolare di incarichi di posizione non dirigenziale e sono oggetto di misurazione e valutazione in termini di performance organizzativa e individuale.

Il Piano viene aggiornato annualmente, anche in base alle risultanze dell'attività di monitoraggio svolta dal Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza.

La trasparenza - Azioni specifiche nel 2018

- Implementazione della sezione "Amministrazione Trasparente" del sito web dell'Ente attraverso la piattaforma dedicata (PAT) che consente di gestire in modo omogeneo, semplice e guidato le informazioni e i dati necessari per adempiere agli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione in conformità alle disposizioni del quadro normativo vigente.
- Implementazione di forme di comunicazione e informazione attraverso lo sviluppo dell'interazione tra cittadino e sito web.
- Utilizzo del canale di comunicazione dell'Ente "EnacChannel" sulla piattaforma YouTube per una maggiore ed efficace divulgazione dei temi della trasparenza.
- Formazione interna sulle tematiche legate alla prevenzione della corruzione, alla legalità, all'etica e alla trasparenza.
- Organizzazione delle giornate della trasparenza.

La Carta dei Servizi dell'ENAC

La Carta dei Servizi è lo strumento informativo finalizzato a orientare l'utenza nella rete dei servizi resi tra quelli di maggior impatto con l'obiettivo di far conoscere gli standard qualitativi che l'Ente si impegna a rispettare. I servizi per i quali sono stati definiti i valori programmati e istituito il monitoraggio della qualità resa sono 43 e comprendono i principali settori di azione dell'Ente, dalle certificazioni degli aeromobili e delle imprese aeronautiche, alle licenze di pilotaggio, al rilascio delle autorizzazioni agli operatori SAPR (Droni), alla trattazione dei reclami dei passeggeri a seguito di disservizi aeroportuali e dei vettori aerei. Per ogni servizio sono stati definiti alcuni indicatori relativi alle dimensioni e alle sottodimensioni della qualità.

L'attività di monitoraggio consente di effettuare un riscontro sui valori rilevati per la produzione di ogni output di processo/servizio durante il periodo considerato, di confrontarlo con lo standard definito e di avviare eventuali specifiche attività di verifica per analizzare la variazione dei fattori che caratterizzano i processi non in linea con gli standard di qualità e mettere in atto eventuali azioni correttive e preventive.

LA QUALITÀ DEI SERVIZI AEROPORTUALI E LA TUTELA DEI DIRITTI DEL PASSEGGERO

L'attività di audit

Nel 2018 l'attività di audit in materia di qualità dei servizi delle società di gestione aeroportuale ha interessato 7 aeroporti: Verona, Trieste, Bergamo, Genova, Palermo, Bari e Brindisi.

Gli audit programmati annualmente vengono svolti, sin dal 2014, per valutare l'affidabilità del sistema qualità e la corretta applicazione delle previsioni del Reg. (CE) n. 1107/2006 in materia di passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta. Con l'attività di audit, l'ENAC esamina gli elementi che concorrono al miglioramento della qualità dei servizi che i gestori aeroportuali forniscono agli utenti: la conformità dell'organizzazione alla normativa nazionale e internazionale, l'efficacia delle procedure, l'adeguata formazione del personale dedicato all'assistenza dei passeggeri a ridotta mobilità, lo stato delle infrastrutture.

La finalità dei rilievi è quella di individuare e risolvere gli eventuali motivi ostativi al raggiungimento degli obiettivi

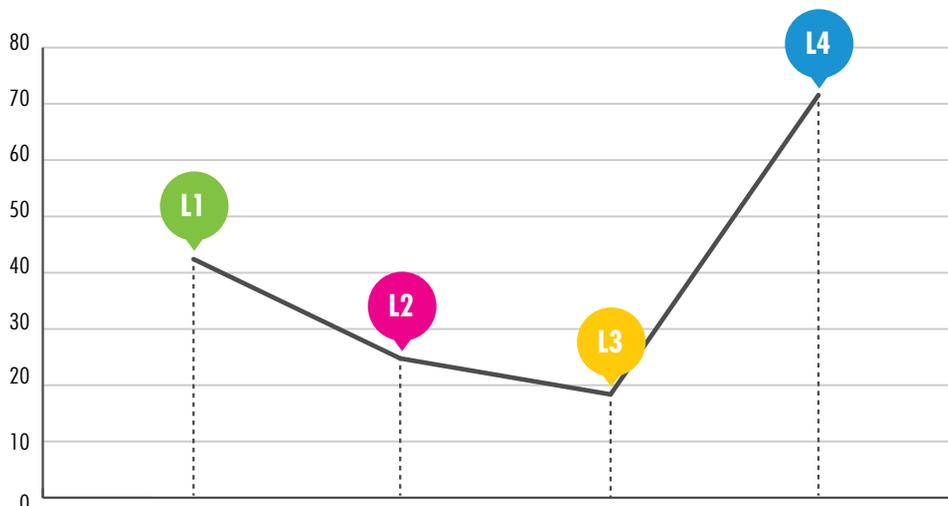
di qualità contenuti nella Carta dei Servizi, approvata annualmente dall'ENAC, e di monitorare gli obiettivi contenuti nel Piano della Qualità inserito nel Contratto di Programma sottoscritto tra l'ENAC e i gestori aeroportuali. L'esito degli ultimi audit ha evidenziato un miglioramento generalizzato della qualità dei servizi aeroportuali a livello nazionale, grazie anche alla diffusione e condivisione delle best practices.

Un risultato senza dubbio importante, reso possibile grazie all'impegno sinergico delle parti coinvolte: l'Autorità da un lato e i gestori aeroportuali, dall'altro. Questi ultimi, infatti, hanno dato prova di maturità comprendendo l'importanza di condividere una politica comune orientata alla qualità e finalizzata a prevenire e a risolvere le problematiche connesse alla complessa organizzazione aeroportuale e a migliorarne l'efficienza organizzativa e operativa.

Nel corso del 2018 sono state rilevate 159 criticità, come evidenziato nel grafico seguente.

Criteria per l'assegnazione del livello delle non conformità

NON CONFORMITÀ RILEVATE	LIVELLO DI CRITICITÀ
Normativa internazionale/europea Normativa nazionale Normativa, Regolamenti e Circolari ENAC	L1
Requisiti tecnici Requisiti infrastrutturali Requisiti organizzativi	L2
Non corretta applicazione standard/procedure	L3
Osservazioni riferite alle best practices	L4

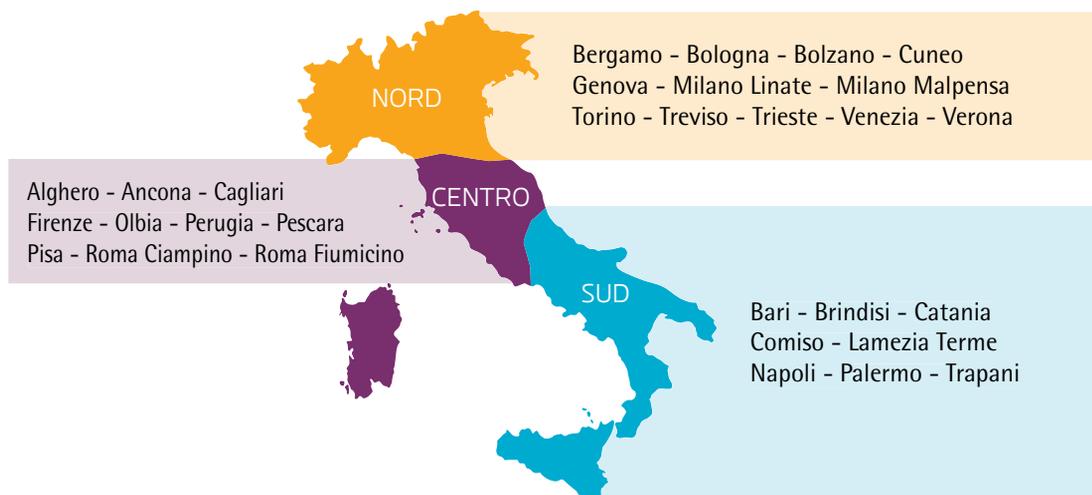


Carte dei Servizi del gestore aeroportuale

La Carta dei Servizi dei gestori ha lo scopo di fornire agli utenti, con cadenza annuale, informazioni sul livello di qualità dei servizi e sugli obiettivi di miglioramento per

l'anno successivo.

L'ENAC, a conclusione del previsto iter istruttorio, per l'anno 2018 ha approvato 30 Carte dei Servizi.



Carte dei Servizi del vettore

Nel 2018, l'ENAC ha approvato le prime Carte dei Servizi dei vettori aerei nazionali che, in analogia alle Carte dei Servizi dei gestori aeroportuali, hanno lo scopo di fornire informazioni, a cadenza annuale, sia sul livello di qualità dei servizi erogati dal vettore nell'anno in corso sia sugli obiettivi di miglioramento per l'anno successivo in un'ottica di piena trasparenza.

La Carta dei Servizi del vettore è uno strumento informativo mediante cui i vettori assumono precisi impegni verso gli

utenti circa gli standard dei servizi offerti e le modalità di svolgimento delle prestazioni. La pubblicazione degli indicatori di qualità aiuta i passeggeri ad essere informati e a compiere una scelta consapevole tra le offerte delle varie compagnie, consentendo di individuare quella più adeguata a soddisfare le proprie esigenze.

L'elaborazione delle Carte dei Servizi ha impegnato l'ENAC e le compagnie aeree in un serrato confronto che si è trasformato in una collaborazione costruttiva, nel rispetto dei reciproci ruoli.

Carta dei Servizi del vettore

La Carta è strutturata in tre sezioni:

- la prima contiene una breve descrizione delle finalità e sono messi in evidenza principi fondamentali quali l'eguaglianza, l'imparzialità, la non discriminazione, il diritto all'informazione, la continuità, la partecipazione, l'efficienza e l'efficacia, la libertà di scelta. La Carta riporta, inoltre, le peculiarità dell'azienda, i dati sulla flotta, le politiche di attenzione all'ambiente, le informazioni utili e gli eventuali programmi di fidelizzazione;
- la seconda sezione è dedicata agli indicatori valorizzati e contiene la definizione dei livelli di qualità dei servizi offerti all'utenza attraverso diversi indicatori quali: regolarità e puntualità del volo, bagagli, dispositivi di ausilio alla mobilità, pulizia e condizioni igieniche, informazioni alla clientela e servizi aggiuntivi;
- la terza sezione racchiude le informazioni relative alle procedure di reclamo: modalità di presentazione, tempistiche di risoluzione, nonché l'indicazione di eventuali protocolli di conciliazione adottati dal vettore.

Il grado di raggiungimento degli obiettivi rispetto ai livelli prefissati viene monitorato dal vettore, con audit interni sulle proprie prestazioni, al fine di definire un eventuale piano di miglioramento progressivo delle stesse.

Nel 2018 sono state approvate le Carte dei Servizi dei seguenti vettori:

- Air Dolomiti
- Air Italy
- Blue Panorama
- Neos

Scheda 1.7 La qualità dei servizi aeroportuali e la tutela dei diritti del passeggero

Diritti dei passeggeri

Reg. (CE) n. 261/2004

L'ENAC in qualità di Organismo responsabile della tutela dei diritti dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione o ritardo prolungato del volo, attraverso il reclamo del passeggero attiva le verifiche per l'accertamento di possibili violazioni ai soli fini sanzionatori dei soggetti inadempienti, contribuendo al monitoraggio della qualità dei servizi offerti all'utenza. L'attività dell'ENAC non è infatti finalizzata a soddisfare le richieste risarcitorie del passeggero, né a fornire assistenza legale o servizi di consulenza.

Dato il costante e progressivo aumento dei reclami pervenuti nel 2018 a seguito delle numerose cancellazioni e ritardi registrati in particolare nel periodo estivo, l'ENAC ha implementato un sistema on line di trasmissione del reclamo mediante appositi moduli, disponibili sia in lingua italiana che inglese, sul proprio portale in modo da favorire una più rapida ed efficace gestione del reclamo stesso. Nel caso di accertata violazione della normativa europea il passeggero viene informato, per trasparenza, dell'avvio del procedimento sanzionatorio.

Sanzioni Reg. (CE) n. 261/2004			
	2016	2017	2018
IMPORTO	€ 362.908,28	€ 108.288,17	€ 262.867,06
N. SANZIONI AVVIATE	38	23	81

Nota: Gli importi annuali non hanno diretta corrispondenza con il numero di sanzioni avviate nell'anno di riferimento: il processo sanzionatorio è infatti articolato in diverse fasi che hanno inizio con l'accertamento (il numero di sanzioni riportate per anno), segue poi una fase interlocutoria durante la quale il vettore ha la possibilità di presentare scritti difensivi/richiedere audizione/pagare in misura ridotta (oblazione). A seguire la fase dell'ordinanza d'ingiunzione di pagamento o di archiviazione. Nel caso di ingiunzione di pagamento il vettore può non pagare e non reagire e si passerà quindi all'iscrizione a ruolo per l'esecuzione forzata oppure il vettore può impugnare il provvedimento dell'Ente in tribunale dove si possono percorrere fino a tre diverse fasi del giudizio.

Gestione dei reclami

L'ENAC utilizza una gestione informatizzata per la ge-

stione dei reclami dei passeggeri, costantemente aggiornata per finalità statistiche, di monitoraggio e di analisi.

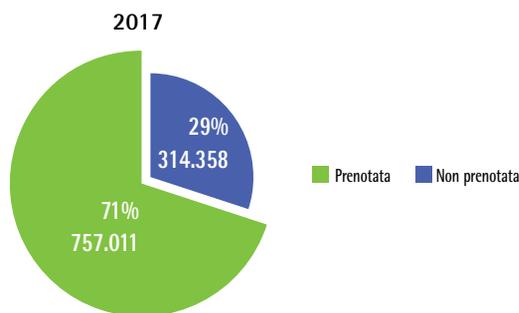
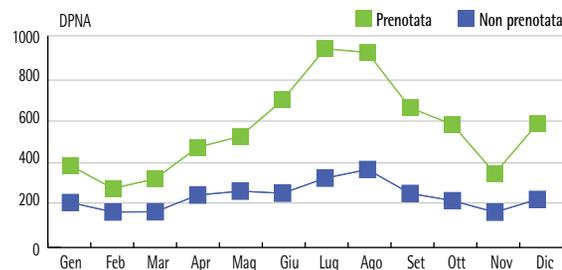
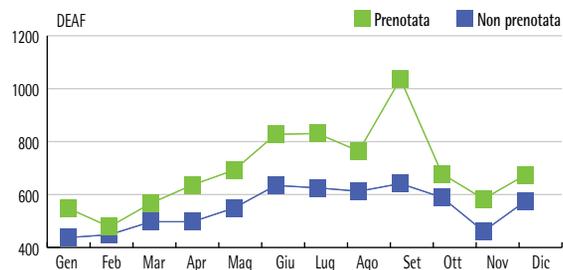
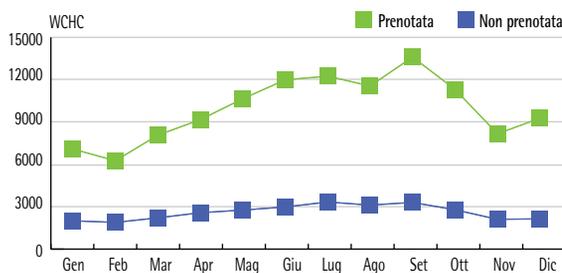
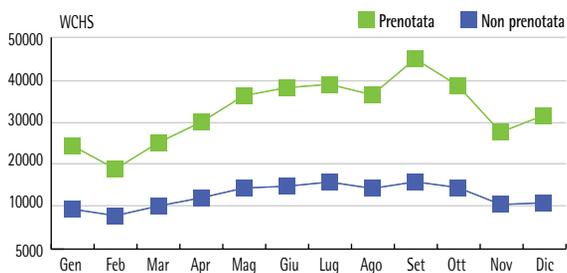
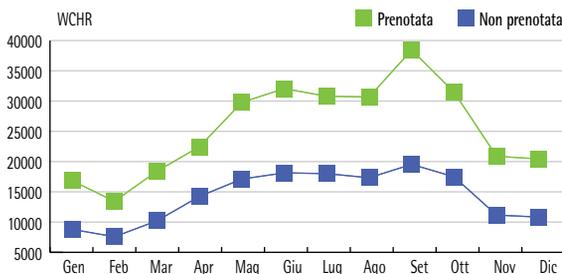
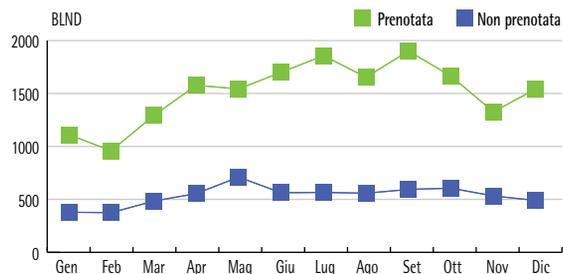
Reclami registrati nel 2018 - Reg. (CE) n. 261/2004	
Cancellazione del volo (art.5)	2.414
Negato Imbarco (art.4)	222
Mancata informazione sui diritti dei Passeggeri (art. 14)	45
Ritardo del volo (art.6)	2.890
Ritardo in arrivo >= 3h	296
TOTALE	5.867

Diritti dei passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta (PRM)

Al fine di garantire l'utilizzo del trasporto aereo senza discriminazioni e senza costi aggiuntivi l'UE ha adottato regole comuni che prevedono il diritto all'assistenza dedicata in tutti gli aeroporti degli Stati membri per rispondere alle esigenze dei PRM. La richiesta di assistenza speciale deve avvenire preventivamente, almeno 48 ore

prima della partenza. In Italia la percentuale di passeggeri che non hanno richiesto anticipatamente l'assistenza nel 2018 è pari al 30%. Il dato è ancora particolarmente elevato e occorre un impegno ulteriore da parte di tutti i soggetti coinvolti (vettori, società di gestione, associazioni) affinché si diffonda la conoscenza e la consapevolezza dell'importanza della pre-notifica, elemento indispensabile per migliorare la qualità del servizio erogato ed evitare casi di negato imbarco.

ASSISTENZE EROGATE NEL 2018



LEGENDA

BLND: passeggeri ipovedenti o ciechi.

WCHR: passeggeri che non possono percorrere lunghe distanze, ma possono salire e scendere le scale e muoversi in autonomia.

WCHS: passeggeri che non possono percorrere lunghe distanze e che non possono salire e scendere le scale, ma sono autonomi a bordo.

WCHC: passeggeri completamente immobili che non sono autosufficienti a bordo e necessitano di assistenza totale.

DEAF: passeggeri con disabilità uditiva.

DPNA: passeggeri con disabilità intellettuali o comportamentali.

Autismo, in viaggio attraverso l'aeroporto

Nel corso dell'anno 2018 sono state accolte nuove adesioni da parte di società di gestione aeroportuale al progetto Autismo, frutto dell'attività condivisa tra l'ENAC, Assaeroporti e le principali associazioni di settore.

L'interesse che ha suscitato l'iniziativa, che riveste un'indubbia importanza sociale, da parte degli addetti ai lavori e delle famiglie direttamente coinvolte (solo in Italia circa 500.000), è la dimostrazione della sensibilità dell'ENAC nei confronti delle specifiche esigenze delle persone con disabilità o a ridotta mobilità.

Le finalità dell'iniziativa sono quelle di fornire alcune semplici raccomandazioni per aiutare le persone autistiche e i loro accompagnatori ad affrontare serenamente il viaggio aereo, ad esempio permettendo loro di visitare anticipatamente la realtà aeroportuale attraverso un iter individuato dall'ENAC.

I gestori aeroportuali, attraverso la pubblicazione sui siti web di informazioni, filmati, situazioni e rumori tipici di un aeroporto, hanno favorito la familiarizzazione con la complessa realtà che può essere percepita dalla maggioranza delle persone autistiche come fonte di disturbo che può causare disagio.

Le società di gestione aeroportuale che hanno aderito al progetto si sono organizzate all'accoglienza delle persone affette da autismo preparando le strutture, i servizi e il personale specializzato.



Progetto Autismo
attivo al
31 dicembre 2018

BARI, BRINDISI – AEROPORTI DI PUGLIA
FIRENZE E PISA – TOSCANA AEROPORTI
BERGAMO – SACBO
MILANO LINATE E MALPENSA – SEA
NAPOLI – GESAC
OLBIA – GEASAR
ROMA FIUMICINO E ROMA CIAMPINO – ADR
TORINO – SAGAT
TRAPANI – AIRGEST
VENEZIA – SAVE.

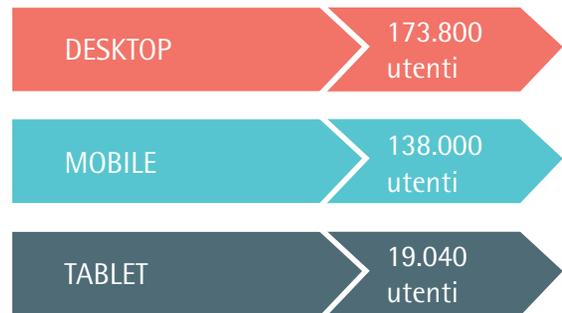
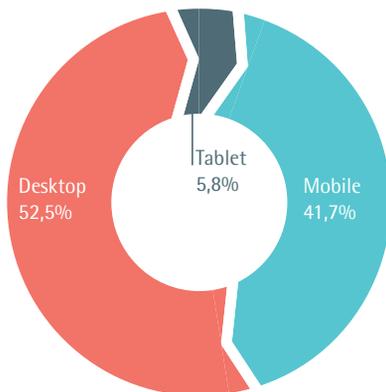
Nel 2018 hanno aderito al progetto e stanno procedendo con la fase di implementazione le società di gestione degli aeroporti di Bologna – Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna e Catania – SAC.

L'INNOVAZIONE TECNOLOGICA

La razionalizzazione dei sistemi, dei servizi e delle infrastrutture tecnologiche ha visto l'Ente impegnato negli ultimi anni con l'obiettivo di poter rispondere in modo sempre più efficace alle esigenze degli Stakeholder istituzionali. In tale contesto nel 2018 è stato realizzato il nuovo portale istituzionale, on line dal mese di settembre, la cui progettazione è avvenuta nel rispetto delle Linee guida dei siti web della PA: un sistema condiviso di riferimenti progettuali e visivi relativi al design dei siti e dei servizi della PA che ha lo scopo di migliorare e rendere coerente la navigazione e l'esperienza del cittadino-utente. Allo stesso tempo, si è inteso individuare e definire i diversi blocchi informativi della Home Page con

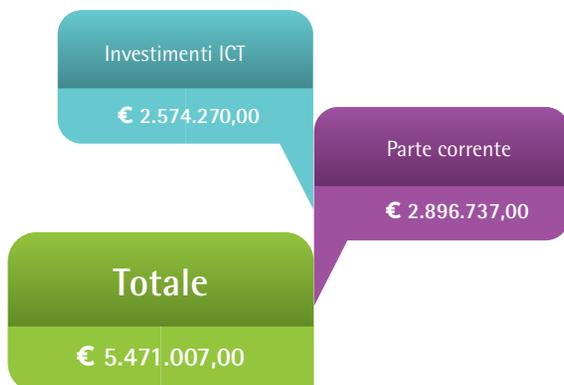
l'obiettivo di dare al sito web una connotazione specifica e una propria identità pur nel rispetto delle prescrizioni normative.

A partire dalla data di go live, la raccolta anonima dei dati effettuata mediante degli strumenti di analisi dei dati sul traffico dei siti web (web analytics) ha consentito di rilevare una platea di circa 330.000 visitatori unici che esplorano mediamente i contenuti del sito web navigando 3,83 pagine per sessione. È emerso inoltre che il nuovo sito, anche se con volumi inferiori rispetto all'Italia, raccoglie interesse sia da Paesi UE che extra UE quali USA, Emirati Arabi e Russia.



Investimenti

Nel 2018 gli investimenti ENAC nel settore ICT sono stati rilevanti e pari a 5.471.007,00 EUR, di cui una parte rilevante riservata all'innovazione dei sistemi e delle infrastrutture tecnologiche.



Nel 2018 l'ENAC ha concentrato una significativa parte dei propri sistemi IT sia verso lo sviluppo di servizi on line dedicati all'utenza sia verso l'implementazione di un sistema di "Smart Working" (Lavoro Agile) per il proprio personale.

Nel 2018 è stata finalizzata l'acquisizione di servizi di gestione e manutenzione del sistema informatizzato per la gestione delle certificazioni e dei dati tecnici che vengono trattati nel contesto istituzionale ENAC il cui importo complessivo in cinque anni è pari a 2.780.240,00 EUR e di cui circa 1.087.936 EUR previsto nel 2018.

Nel primo trimestre 2018, dopo aver valutato varie modalità di acquisizione è stato possibile attivare un contratto esecutivo derivato da contratto quadro Consip per implementare o migliorare servizi legati a tematiche quali il cloud computing, la sicurezza, la realizzazione di portali e servizi on line e di cooperazione applicativa per le PA (650.150,00 EUR).

Smart Working

L'obiettivo principale del sistema di Smart Working è quello di consentire al personale ENAC di svolgere l'attività lavorativa a prescindere dal luogo e dal dispositivo mobile che viene utilizzato, fornendo postazioni di lavoro sostanzialmente omologhe a quelle presenti in sede.

Nel corso del 2018 il sistema ICT relativo allo Smart Working è stato potenziato in modo da migliorare la user experience e le performance durante le fasi di login, consentendo al personale di aver accesso, con identica esperienza d'uso, a tutti i servizi e applicativi ENAC tra cui:

- intranet e relative applicazioni;
- sistema di protocollo;
- cartelle interne di struttura;
- documenti presenti nella cartella personale;
- sistema di Firma Digitale;
- sistema Empic EAP.

Con l'introduzione dello Smart Working, l'Ente ha raggiunto i seguenti obiettivi:

- rendere le applicazioni interne fruibili all'esterno a prescindere dalla tecnologia implementativa;
- svolgere una gestione integrata con i sistemi informativi preesistenti;
- integrare lo Smart Working con il sistema di autenticazione unica, con quello di gestione delle postazioni di lavoro e con il portale delle applicazioni ENAC;
- azzerare i costi di pubblicazione sul Web dei futuri applicativi ENAC;
- rispettare le norme relative in materia di protezione dei dati, di sicurezza e di adeguamento alle linee guida del Codice in materia di protezione dei dati personali e al nuovo regolamento GDPR.

Considerati i positivi risultati raggiunti, si prevede entro il 2019 di ampliare il numero di dipendenti ENAC che utilizzano il sistema di Smart Working.

Efficientamento

La progressiva informatizzazione dei processi, esposti attraverso piattaforme web, ha consentito di ottenere significativi risultati: ad esempio, il servizio on line di pagamento e fatturazione, nel 2018 ha registrato 15.111

transazioni. In considerazione del fatto che tale processo consente il pagamento e l'emissione della fattura in modo totalmente automatico, si può stimare un risparmio medio di 1.080 FTE (Full Time Equivalent) di elaborazione da parte degli operatori amministrativi.

Processi on line	Pratiche gestite	Risparmio in FTE
Transazioni on line di pagamento prodotte	15.111	1.080
Reporting degli esaminatori del personale navigante	10.300	736
Comunicazioni dei centri di addestramento piloti dei droni	6.183	442

Dall'analisi dei dati registrati nel 2018, risulta che i sistemi on line permettono di gestire il 29,80% delle operazioni al di fuori del consueto orario di ufficio.

Anche l'analisi della distribuzione delle transazioni rispetto ai giorni della settimana mostra che il 10,5% viene svolto nel week end.

Per il biennio 2019-2020 sono previsti nuovi investimenti

finalizzati allo sviluppo e all'evoluzione dei servizi on line dell'Ente, in particolare attraverso l'utilizzo di tecnologie innovative quali lo SPID (Sistema Pubblico di Identità Digitale) per l'accesso ai sistemi e la sottoscrizione delle istanze e il timbro digitale per la marcatura delle certificazioni e dei documenti emessi.

Wi-Fi

Sempre nella visione di rendere il più possibile agevole la collaborazione anche in mobilità tra i dipendenti ENAC, è stata estesa la rete Wi-Fi nelle sedi della Direzione Generale ed è programmata l'estensione in tutte le sedi territoriali periferiche dell'ENAC entro il 2019.

L'ATTIVITÀ LEGALE

L'attività legale comprende la consulenza, la pareristica, il contenzioso giudiziale e stragiudiziale nei settori di competenza dell'Ente e in quelli comuni alle Pubbliche amministrazioni.

In tema di diritti dei passeggeri, anche nel 2018 l'ENAC si è difeso con successo innanzi a diversi Tribunali sull'intero territorio nazionale e ha ottenuto ulteriori pronunce favorevoli nel contenzioso conseguente all'opposizione avverso le 145 ordinanze-ingiunzione adottate nei confronti di un vettore aereo per mancata assistenza dei passeggeri di numerosi voli cancellati a seguito dell'eruzione del vulcano islandese Eyjafjöll.

L'Ente è stato impegnato, come in passato, nella predisposizione di pareri ad hoc a favore dell'Avvocatura generale dello Stato, chiamata a rappresentare lo Stato italiano dinanzi alla Corte di giustizia europea per le sempre più numerose questioni pregiudiziali poste dalle Corti degli altri Stati membri in merito all'interpretazione delle disposizioni del Reg. (CE) n. 261/2004 sulla protezione dei passeggeri coinvolti in disservizi del trasporto aereo. A fronte della riduzione del contenzioso promosso dai vettori aerei avverso le sanzioni irrogate dall'ENAC sulla base del citato regolamento, va, all'opposto, evidenziato come la richiesta di pareri sia aumentata anche nel corso dell'anno 2018.

Quanto ai rapporti con i gestori e i prestatori di servizi di assistenza a terra (handler), di interesse il contenzioso promosso da alcuni handler, giunto in Consiglio di Stato, sulla conclusione del procedimento di certificazione o di estensione della certificazione ai sensi del d.lgs. 13 gennaio 1999 n. 18 di attuazione della direttiva n. 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'UE e del Regolamento ENAC "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra", in pendenza del procedimento di

limitazione dell'accesso degli handler avviato su istanza del gestore aeroportuale per esigenze di sicurezza ai sensi della predetta normativa. È inoltre oggetto di giudizio la disciplina del c.d. subappalto come modificata con l'edizione 5, emendamento 1, del Regolamento ENAC "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra" a garanzia della qualità dei servizi e per evitare effetti distorsivi della concorrenza, fenomeni di dumping sociale e gravi criticità per la sicurezza delle operazioni aeroportuali, dei passeggeri e degli addetti ai servizi, con l'introduzione dell'attestazione di idoneità tecnica per gli operatori non certificati come prestatori di servizi di assistenza a terra, ma che intendono svolgere alcune attività di handling, nei riformulati limiti indicati dal Regolamento stesso, in base al (sub)affidamento da parte del prestatore certificato.

Rispetto alle gestioni e alle concessioni aeroportuali, il contenzioso sulla definizione del canone di concessione di beni appartenenti al demanio aeronautico civile, assegnati in uso gratuito all'ENAC ex art. 693 del Codice della Navigazione, conclusosi rispetto agli affidamenti in favore di associazioni ed enti senza scopo di lucro per l'esercizio di attività sportiva, didattica e di promozione della cultura aeronautica, si è sviluppato con riferimento alle attività di natura commerciale svolte dalle associazioni e dagli enti citati, anche sulla base delle certificazioni tecniche rilasciate dall'Ente, in concorrenza con altri operatori economici.

Risultano ancora non conclusi i giudizi riguardanti le royalties sul carburante, ai sensi dell'art. 11 terdecies del decreto legge 30 settembre 2005 convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005 n. 248, che pone il principio della connessione effettiva ai costi sostenuti, come accertati dall'istruttoria condotta da ENAC.





L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE

Relazioni con l'utenza

Il servizio all'utenza, ispirato ai principi di ascolto, attenzione, accesso, trasparenza e comunicazione, è costantemente assicurato dall'ENAC con l'impegno di risorse e strumenti

dedicati allo svolgimento delle specifiche attività tese a ottimizzare i rapporti dell'Ente con i vari pubblici di riferimento.

Eventi

L'ENAC, nel promuovere e sviluppare una sempre maggiore cultura dell'aviazione civile, cura e organizza eventi istituzionali, per la maggior parte nella sede di Roma, su tematiche di settore per gli stakeholder sia nazionali che

internazionali. Nel 2018 l'ENAC, presso la propria sede centrale (dove è allestita una sala conferenze in grado di ospitare circa 100 partecipanti), ha organizzato oltre 60 eventi, tra seminari, workshop e convegni.

Numero Verde

Il Numero Verde dell'ENAC 800 898 121 costituisce uno dei canali attraverso il quale l'Ente risponde direttamente agli utenti su domande relative al trasporto aereo. In particolare, fornisce informazioni sui diritti dei passeggeri in caso di disservizi, sulle compagnie aeree nazionali e straniere operanti in Italia, sulla EU Air Safety List, sul sistema e sulle regole dei controlli di sicurezza.

Il servizio, attraverso risorse esclusivamente interne coordinate a livello centrale, consente di far fronte all'esigenza di professionalità e di conoscenza di un settore ad alta complessità come quello dell'aviazione civile. Nel 2018 il Numero Verde ENAC ha gestito circa 5.000 chiamate.



Il portale web

Con la realizzazione e la messa on line del nuovo portale istituzionale, avvenuta nel settembre 2018, l'ENAC ha rinnovato il proprio sito web sia dal punto di vista del layout grafico, nel rispetto delle Linee Guida per la realizzazione dei siti web della PA, sia dell'architettura dell'informazione, tenendo conto delle diverse modalità di ricerca e navigazione delle pagine web con l'obiettivo di agevolare l'individuazione degli argomenti di interesse da parte dell'utenza.

I contenuti web sono classificati sulla base di sei aree tematiche, esemplificative dell'attività dell'ENAC e in coerenza con la

Mission istituzionale: Sicurezza aerea, Aeroporti, Trasporto aereo, Passeggeri, Spazio Aereo e Ambiente. La navigazione è tuttavia trasversale, attraverso un sistema di tag e pagine correlate che consentono associazioni per argomenti di interesse.

Oltre al motore di ricerca, sono state introdotte nuove modalità di navigazione attraverso menu dedicati: Chi sono, l'utente si identifica o come persona fisica o come organizzazione; Cosa cerco, comprende dei link veloci ad alcuni tra gli argomenti più richiesti sulla base dei feedback ricevuti dagli utenti.

Campagne di comunicazione istituzionale

L'ENAC nel 2018, oltre a sostenere iniziative istituzionali in materia dei diritti dei passeggeri nei vari aeroporti italiani in collaborazione con gli stakeholder di riferimento, ha proseguito la campagna di familiarizzazione con gli ambienti aeroportuali per le persone autistiche "Autismo, in viaggio attraverso l'aeroporto". L'Ente, inoltre, ha aderito a diverse campagne informative, tra cui:

- **Viaggiare sicuri e Dove siamo nel mondo**, fornendo la propria fattiva collaborazione all'Unità di Crisi della Farnesina.
- **Festa della Musica**, promossa dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali, favorendo manifestazioni musicali sugli aeroporti.
- **#salvALI**, a sostegno del Fondo Emergenza Voli, grazie al

quale la Fondazione Flying Angels assicura tempestivamente il trasporto aereo di bambini gravemente malati che non possono essere curati nel proprio Paese o di equipe mediche che partono per missioni chirurgiche nei Paesi in via di sviluppo.

- **#WithRefugees**, Giornata Mondiale del Rifugiato, promossa dall'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati (UNHCR).
- **Stop Sexual Tourism**, iniziativa a tutela dei Diritti Minorili nel Mondo, organizzata dall'Associazione "Fiori di Acciaio", in collaborazione con l'Associazione Mete Onlus.
- **Tax free**, avviata dall'Agenzia Dogane e Monopoli, per divulgare le nuove disposizioni (in vigore dal 1° settembre 2018) in materia di rimborso IVA per le vendite Tax Free.

Patrocini

L'ENAC concede il proprio supporto, senza alcun contributo finanziario, alle iniziative di carattere culturale, scientifico, sociale, educativo e sportivo finalizzate alla promozione e alla

diffusione della cultura aeronautica. Nel corso del 2018, l'ENAC ha patrocinato 22 progetti.

Comunicati stampa

L'elaborazione e la divulgazione dei comunicati stampa costituisce una parte di rilievo nell'ambito delle varie attività di informazione dell'ENAC, tra cui, a titolo di esempio, si ricordano la gestione dei rapporti con la stampa, il presidio delle informazioni di interesse dell'Ente, l'organizzazione di interviste, conferenze, incontri ed eventi stampa, l'elaborazione di materiale destinato ai giornalisti. Attraverso i comunicati,

infatti, l'ENAC fornisce, in modo tempestivo, informazioni ai media, e di riflesso ai cittadini, in merito alle principali attività relative al mandato istituzionale dell'Ente stesso. I comunicati, oltre ad essere diffusi agli organi di informazione, sono pubblicati in tempo reale sul sito web istituzionale, dove è possibile consultare anche quelli emessi negli anni precedenti, a partire dal 2001. Nel 2018 sono stati 91 i comunicati emessi.

EnacChannel

Il palinsesto EnacChannel su YouTube, ideato per veicolare un'informazione di servizio il più possibile diretta ed efficace per il cittadino al fine di far comprendere meglio le attività dell'ENAC e il funzionamento di un settore sensibile come quello del trasporto aereo, ha registrato nel 2018 il proseguimento dell'attività con la messa in onda di 24 servizi video tra istituzionali, attualità, approfondimenti, interviste ai vertici e ai dirigenti dell'Ente. Sul canale sono inoltre disponibili

28 tra i principali e più significativi servizi estrapolati dalla rassegna stampa radio-televisiva. Nel corso dell'anno EnacChannel ha ospitato anche dirette streaming di eventi, incontri, workshop organizzati dall'Ente.



Atti di sindacato ispettivo parlamentare

Nel 2018 sono state fornite 48 risposte agli atti di sindacato ispettivo parlamentari oltre a 1 aggiornamento, per un totale di 49 risposte. Le materie trattate hanno riguardato, in

prevalenza, il settore del trasporto aereo e degli aeroporti, con particolare attenzione al tema dell'ambiente.

Collegamento radiofonico RAI Isoradio

Attraverso un collegamento pomeridiano quotidiano con RAI-Isoradio (FM 103.3), l'ENAC, coadiuvato dalle società di gestione degli aeroporti interessati, fornisce le informazioni più rilevanti

riguardo lo svolgimento delle operazioni aeroportuali e le previsioni di regolarità del traffico. Nel 2018 le informative trasmesse in diretta sono state 250.

Biblioteca

La biblioteca dell'ENAC, con il suo patrimonio bibliografico di circa 10.000 documenti inerenti la letteratura italiana e straniera del settore dell'aviazione civile, rappresenta un costante punto di riferimento per studenti e studiosi offrendo

un servizio di informazioni e ricerche in sede e a distanza di documenti sia nel catalogo on line sia nei cataloghi di altre biblioteche, italiane e straniere, raggiungibili tramite OPAC nazionali e internazionali.

La Sala Crisi ENAC



La Sala Crisi ENAC o Crisis Management Team (CMT), struttura che opera direttamente alle dipendenze del Direttore Generale dell'Ente, ha la funzione di gestire le situazioni di crisi in coordinamento con altri enti pubblici competenti, occupandosi anche degli aspetti organizzativi gestionali in caso di eventi di particolare rilevanza o gravità inerenti il trasporto aereo. In tale contesto, il CMT contribuisce affinché le strutture dell'ENAC preposte possano fornire

un'informazione univoca e coerente sia ai media sia al cittadino/passeggero, svolgendo inoltre un ruolo di supporto anche ai vari soggetti che istituzionalmente ricoprono una funzione di emergenza attiva, in pieno coordinamento con le Direzioni Aeroportuali dell'Ente dislocate sul territorio. Le principali attività del CMT ENAC nel corso del 2018 hanno riguardato:

- 35 esercitazioni, di cui 28 aeroportuali, 3 con la Protezione Civile, 2 con ICAO, 1 con ENISA, 1 con Eurocontrol;
- 22 emergenze gestite;
- 80 eventi aeronautici.