



# RAPPORTO **2014** E BILANCIO SOCIALE

ENAC AUTORITÀ PER L'AVIAZIONE CIVILE



## **HEADQUARTERS**

Viale Castro Pretorio, 118 • 00185 Rome  
Ph. +39 06 44596-1 • Fax +39 06 44596493  
[www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)

## **PRESIDENT**

Vito Riggio

## **BOARD**

Andrea Corte  
Lucio d'Alessandro  
Roberto Serrentino

## **ACCOUNT ADVISORY BOARD**

Paolo Castaldi (President)  
Andrea Bertoncini  
Dino Poli

## **DIRECTOR GENERAL**

Alessio Quaranta

---

### **Editorial Coordination**

**Maria Pastore**

Head of Institutional Communication Unit

### **With the collaboration of**

**Maria Elena Taormina**

Director of Personnel & Development Dept.  
Supervisor of Trasparenza

**Francesca Miceli**

**Andrea Pirola**

Institutional Communication Unit

### Acknowledgements

We would like to thank all of ENAC's Depts.  
for their collaboration

Graphic design, translation and printing:  
**Cantieri Creativi Srl**

Printed in May 2015

**RAPPORTO 2014**  
**E BILANCIO SOCIALE**

AUTORITÀ PER L'AVIAZIONE CIVILE

# Interventi

## **Vito Riggio**

Presidente

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

2014: anno positivo per l'aviazione civile europea

**3**

## **Alessio Quaranta**

Direttore Generale

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Il nuovo assetto regolatorio

**13**

## **Benedetto Marasà**

Vice Direttore Generale

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

La sicurezza del volo nel 2014

**16**

## **Patrick Ky**

Direttore Esecutivo

Agenzia Europea della Sicurezza Aerea

EASA: stato, ruolo e obiettivi

**20**



## Vito Riggio

Presidente

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

### 2014: anno positivo per l'aviazione civile europea

**Q**ello passato è stato un anno positivo per l'aviazione civile europea. Nonostante l'incremento di traffico che segnala una prima ripresa dopo la lunga crisi apertasi nel 2008, il tasso di incidentalità è rimasto costante, sui valori del 2013, anno che, ricordiamo, fu il migliore di sempre nella nostra storia comune di settore. Si tratta di un parametro costruito su milioni di ore di volo ed esattamente di un incidente con vittime ogni otto milioni di voli. Alla pari con gli Stati Uniti nel quadro del grande Cielo Unico che si è costruito in questi anni. L'Italia ha dato il suo contributo notevole, restando a zero incidenti oltre la soglia ormai ampiamente superata dei dieci milioni di voli. Purtroppo la sciagura recente dello sconcertante dramma del volo Germanwings ha gettato su questi dati un'ombra profonda, non perché si cambi la statistica tragica che attesta l'elevatissimo livello di sicurezza raggiunto, ma perché si sono destati fantasmi in ordine alla tenuta psichica dei piloti ed in genere sulle garanzie da richiedere a coloro cui sono affidate tante vite umane, in primo luogo la loro. Dopo l'incidente ENAC ha convocato immediatamente un incontro con le compagnie aeree italiane, per reagire con forza alla angoscia oggettivamente motivata rispetto alla gravità insopportabile dell'accaduto. Da quell'incontro è scaturito un gruppo di lavoro che ha già proposto all'Easa Committee dello scorso aprile di avviare una discussione sulla completezza ed adeguatezza del regolamento comunitario del 2011 che regola questa materia per il cielo europeo ed è, come è noto, vincolante per tutti gli Stati membri dell'Unione.

La questione di una riflessione sul fattore umano e sulle cautele di cui circondarne la condizione psicologica è aperta e, senza allarmismi inutili, va condotta avendo riguardo soprattutto all'interesse della generalità dei passeggeri, la cui cifra cresce continuamente, unitamente agli accorgimenti necessari per aiutare a superare eventuali difficoltà cogliendone per tempo le manifestazioni, attraverso la ricreazione nelle aziende di un clima comunitario meno esasperatamente mercatista e più vicino alle persone che operano con professionalità e generosità nella immensa maggioranza dei casi.

Prevenire, non sorvegliare e punire.

Questa è la più congrua ricetta per eventuali disturbi anche per lo stress cui sono sottoposti gli equipaggi. Si tratta di un personale specialistico e dedicato alla cura e tutela degli altri: attenzione che si è tradotta nei regolamenti comunitari in tema di diritti dei passeggeri, specie quelli a ridotta mobilità. Per questo le aziende aeronautiche, che siano o no tradizionali, devono tenere ferma la barra sulla sicurezza e sulla qualità dell'attenzione prestata, non solo per ragioni contrattuali e di profitto, ma soprattutto per rendere il diritto alla mobilità un'esperienza scevra da ansie sovrabbondanti e in grado di offrire ambienti sereni e garantiti. Il motto *taken for granted* non è, in questo campo, uno slogan pubblicitario. Esso è l'anima della aviazione civile che è nata per rendere sicuro e confortevole – sempre più e sempre meglio – il volo. Aiuta certamente l'avanzamento tecnologico e per questo sono necessari prezzi di equilibrio che tengano conto degli investimenti necessari.

Servono formazione e competenza, anche umana. Serve cioè una logica che coniughi la velocità d'esecuzione con l'equilibrio, il coraggio con la prudenza, la ricerca con il valore umano delle prestazioni. I suggerimenti non mancano: ce li aspettiamo soprattutto dalle associazioni professionali dei piloti e degli equipaggi. Contiamo molto sull'esperienza e la professionalità della Medicina Legale della nostra Aeronautica Militare che ha sempre lavorato,

fin dagli albori, in questo campo e che oggi collabora con noi, per introdurre, dove possiamo, come meglio verrà deciso, perfezionamenti in materia di controllo, in attesa di eventuali modifiche regolamentari comunitarie. Naturalmente, solo quello che serve, come la doppia presenza in cabina in modo costante, principio che applica un criterio di ridondanza ben noto al settore.

Come la ricerca di modelli anche tecnici di rilevazione delle situazioni di pericolo, di difficoltà psicologica oltre che fisica. Le proposte sono attese entro l'anno, secondo un calendario che verrà rispettato e che rientra a pieno titolo nella missione principale dell'ENAC: la sicurezza.

Come regola, ma soprattutto come concreta applicazione della regola data.

Vigilanza costante, rigorosa, imparziale, indipendente dagli interessi economici di settore che pure sono cospicui: tanta più alta la crescita che auspichiamo come proiezione della ripresa economica, tanto più alto il coinvolgimento di soggetti finanziariamente adeguati, tanto maggiore la professionalità responsabile che dobbiamo mettere in campo. La sicurezza è un bene tanto prezioso che ogni vita umana ha un valore incalcolabile.

Ecco perché incidente zero non è un obiettivo derogabile. Dobbiamo tenere questo risultato che dura da tanto tempo, dai tragici fatti di Linate alla cui permanente dolorosa persistenza è legato l'omaggio che abbiamo voluto rendere a Paolo Pettinaroli, il quale si è spento da poco, dopo avere dedicato alla sicurezza aerea l'ultima parte della sua vita insieme a tanti altri che ne continueranno l'azione e che ci sono preziosi consiglieri, testimoni e vigili amici.

Quella vita che per lui come per tanti altri se ne era andata con la perdita del figlio per un tragico errore. Il miglior modo di ricordarlo è continuare a fare sempre meglio il dovere nostro, di ciascuno, di tutti: operatori aeroportuali, controllori di volo, forze di sicurezza, compagnie e singoli. Tutti convinti che per restare senza vittime, come doveroso, dobbiamo fare ancora di più, che non ci si può accontentare mai.

Naturalmente, la tecnologia ci aiuta: riduce il rischio delle macchine, ne perfeziona le prestazioni, promuove la riduzione dei danni collaterali, come il consumo di carburante, l'inquinamento, la consumazione dell'ambiente. E, tuttavia, ad ogni salto di qualità della tecnologia deve corrispondere un innalzamento delle responsabilità umane, una qualificazione costante dell'attenzione e della supervisione della macchina. Un lavoro professionale duro ed esaltante cui si dedicano ogni giorno migliaia di persone, non più solo italiane: due terzi dei nostri passeggeri viaggiano ormai su aerei non nazionali, cioè europei o extraeuropei. Il mondo si è allargato e l'esplosione delle nuove compagnie, sia low cost che di aree nuove del mondo come gli Emirati o la Cina, ci portano ad un ulteriore passaggio di affinamento di istituti, regole e comportamenti. Rimane sempre più necessario un coordinamento non solo normativo, che è ormai cosa fatta da tempo, ma anche in via amministrativa, secondo un principio di reciproca interferenza sia in termini di vigilanza che di cooperazione.

Le ispezioni SAFA vanno potenziate come pure gli accordi di collaborazione in tutti i campi, compreso quello sanitario. Stiamo lavorando in questa direzione: in piena autonomia, forti di un'indipendenza conquistata non solo sul piano formale, ma divenuta pratica di assunzione di responsabilità, così come previsto dalla nostra Costituzione. Ente pubblico non economico, l'ENAC gode di una amplissima autonomia proprio perché chiamato ad attuare indirizzi non nazionali, in una cornice però rispettosa della sovranità popolare, che si esercita attraverso la vigilanza e l'indirizzo ministeriale in termini di rispondenza alla apertura comunitaria ed al Parlamento nazionale.

L'aviazione civile, infatti, è incardinata in una struttura regolativa e di vigilanza che la rende unica nel nostro sistema amministrativo e che le consente di essere ed apparire indipendente.

Siamo un'Autorità indipendente sia sul piano della tecnica aeronautica che su quello della regolazione economica. Di fatto agiamo come regolatori economici, avendo completato i contratti di programma con tutti gli aeroporti di un certo rilievo già nel quadriennio precedente ed avendo ricevuto dalla legge italiana il compito di continuare ad essere autorità anche di regolazione economica per i tre maggiori sistemi aeroportuali, quelli dei cosiddetti contratti in deroga.

In sostanza, in questo caso, l'indipendenza richiesta dalla Direttiva Comunitaria 2009/12/CE è stata riconosciuta e formalmente comunicata alla Commissione, sia pure per la durata dei contratti, che sono quelli di maggior peso sotto il profilo degli investimenti e che riguardano, è bene ricordare anche questo, aeroporti che sono o in tutto (come ADR) o in larghissima (SAVE) o in larga parte (SEA) privati.

Il conflitto logico e naturale sui costi e sulle remunerazioni è affidato quindi ad enti che debbano essere equidistanti e non coinvolti dalle strutture che regolano. Certo, si è indipendenti da compagnie aeree e aeroporti quando si tratta di sicurezza. Bene primario: lo si è sempre quando si regolano questioni conflittuali in materia economica tra soggetti tutti privati o ormai in via di privatizzazione. Perché allora istituire o affidare a un soggetto già istituito per altre ragioni, in settori ancora connotati da dimensione monopolistica a prevalenza statale, un nuovo soggetto?

Non ha fatto così nessuno dei grandi Paesi europei che hanno un'aviazione civile rilevante.

Non la Francia, non il Regno Unito, non la Germania, non l'Austria.

Tutti hanno economizzato, affidando i compiti di regolazione economica, di Independent Supervisor Authority, alle esistenti Autorità di Aviazione Civile, anche la Francia, che svolge questo compito con una Direzione Generale del Ministero e che chiama i contratti con gli aeroporti "contratti col Governo". Questo perché la forma dell'Autorità Indipendente, che tanta fortuna ha avuto in Italia, in realtà, come ha scritto Cassese, rappresenta non più la fuga dallo Stato, ma la dissoluzione dello Stato Nazionale, in favore dell'Unione europea. Risultato che si è già largamente raggiunto, nel nostro settore, attraverso gli strumenti della sovranità popolare: regolamenti, direttive, atti amministrativi conseguenti, giurisdizione amministrativa e ordinaria.

Siamo lieti che il Governo abbia, con il nuovo Ministro, risposto all'UE che in Italia le Autorità di regolazione economica sono due: una, l'ENAC, pro tempore e per gli aeroporti superiori a otto milioni di passeggeri alla data del 2011, l'altra per tre aeroporti superiori a cinque milioni al momento (Bologna, Bergamo, Catania) e per tutti gli altri che la Direttiva non aveva considerato regolamentabili in via obbligatoria.

Due soggetti sono meglio di uno solo? Non saprei rispondere, se non con la nota affermazione di San Tommaso: "entia non sunt multiplicanda"

E non solo per i costi, ma per la nettezza e semplicità di un sistema nel quale la gran parte dei costi deriva da prescrizioni tecniche che possono adeguatamente essere valutate da chi le impone, in modo che le prescrizioni abbiano un corrispettivo.

Del resto all'ENAC, per ulteriore decisione legislativa nazionale, è rimasta la competenza a stipulare contratti di programma con tutti gli aeroporti per il piano di investimenti, qualità e ambiente cui accederanno le nuove tariffe stimate dall'Autorità dei Trasporti. Per tutti gli aeroporti, meno i tre che abbiamo ricordato, che da soli fanno circa il 70% del traffico nazionale.

Ma soprattutto la parte più densa degli investimenti in sviluppo e qualità, dopo la nuova aerostazione di Venezia e le altre opere previste dal piano, dopo l'apertura della rifatta ala di Malpensa in occasione di EXPO, dopo la alacre ripresa dei lavori a Fiumicino, che amplieranno l'accoglienza per circa dieci milioni di nuovi passeggeri, il totale degli investimenti complessivi dovrebbe raggiungere i due miliardi di euro.

Ne abbiamo bisogno vitale. Il nostro Paese ha bisogno di rilanciarsi attraverso politiche di crescita che non aumentino la spesa pubblica. La gestione degli investimenti privati nei grandi aeroporti privatizzati, con risorse di mercato e tempi certi, è sicuramente una grande occasione.

Faremo di tutto, seguendo l'indicazione del Governo, per fare la nostra parte e soprattutto perché la facciano, come stanno già efficacemente facendo, le società affidate alla nostra vigilanza, al nostro stimolo, alla nostra responsabilità. E speriamo che le Commissioni parlamentari ci chiedano sempre più informazioni. Da parte nostra, pubblicheremo sul sito istituzionale dell'Ente lo stato di avanzamento dei lavori, i tempi programmati, i tempi rispettati, per avere,

alla fine del quinquennio, un'Italia aeroportuale più sicura, più bella, più rispettosa dell'ambiente e delle persone che si muovono. In una parola, più aderente allo spirito della nostra Costituzione, che vuole il diritto alla mobilità come parte essenziale delle libertà civili e come strumento di connettività e di sviluppo.

Resta da vedere cosa fare del nuovo piano degli aeroporti.

In sintesi la questione è come attuiamo la previsione di sistemi connessi: attraverso fusioni con ingressi di operatori industriali come nel caso di Aeroporti Toscana, una storia fin qui di successo. O mantenendo ancora asfittiche gestioni pubbliche da parte di soggetti che farebbero meglio a curare i compiti primari che gli sono propri, come gli enti locali, sia territoriali che funzionali. Deciderà il Governo: a noi basta che abbiano capitali sufficienti ad onorare gli impegni assunti col contratto di programma e, in caso contrario, che scattino sanzioni. Certo, un contratto va rispettato da entrambe le parti: non si può immaginare di incassare tariffe più alte e dare servizi più scadenti. O si fanno le cose previste oppure si rischia di perdere la concessione.

E poi i piccoli aeroporti che hanno più un valore sociale che economico: ne abbiamo un certo numero. Il Piano prevede che vadano in utile: che vengano ceduti e gestiti da soggetti economicamente non rilevanti per la finanza pubblica. Questa è anche la nostra opinione.

E faremo in modo di metterla in pratica seguendo l'indirizzo che il Ministro vorrà darci in attuazione del Piano.

Insomma, un anno positivo quello che si è chiuso, un anno problematico quello che si è aperto.

Nel quale, da ultimo, resta da dire, che si dovrà pur ragionare sulla forma giuridica dell'ENAC, che avrebbe dovuto essere trasformato in ente pubblico economico a partire dal 2000.

Il nomen non conta: purché si consenta ad un soggetto pubblico di impiegare risorse per produrre più risorse, senza tenerlo in una briglia stretta che comporta oneri per l'erario, che invece potrebbe averne vantaggi. La discussione è aperta e speriamo che prevalga uno spirito di concretezza che è, come ricordavano i nostri Padri, libertà realizzata attraverso la fatica della decisione.

Da un esame delle funzioni svolte dall'ENAC, compresa quella provvisoria di Autorità ai sensi della Direttiva comunitaria, risulta a mio parere evidente che, per il settore aereo, il processo di liberalizzazione e privatizzazione è del tutto compiuto e quindi non dovrebbe esserci bisogno di quell'impulso ad aprirlo che è stata la ragione principale del successo nella dottrina italiana delle Autorità Indipendenti. L'intervento pubblico mutato dai trattati e dalla legislazione italiana dovrebbe essere rivolto a garantire l'osservanza da parte degli operatori delle regole di concorrenza, a protezione del consumatore che ne beneficia sia in termini di qualità che di prezzo (così G. Corso, 2010). Esattamente quello che accade ormai dai regolamenti del 1992, alla cui osservanza è stato preposto, in tutta Europa, l'organismo originariamente nato per applicare le regole internazionali dell'ICAO.

La creazione di un Cielo Unico Europeo ormai compiuta ha comportato anche la privatizzazione della storica compagnia di bandiera con molti travagli che, da ultimo, si sono risolti nell'acquisizione del 49% da parte di un prestigioso vettore del Golfo, sotto attento controllo comunitario affidato, in termini conoscitivi e dichiarativi, alla stessa struttura nazionale dell'ENAC. Si aggiunga che lo Stato si è ormai ritirato dagli aeroporti principali, come accennavamo: in particolare, il più grande aeroporto nazionale, di cui è previsto il raddoppio per giungere ad un totale di cento milioni di passeggeri, è stato affidato in gestione ad un importante gruppo privato per quarant'anni. Lo Stato quindi e le sue strutture tecniche non hanno, come in altri settori, alcuna esigenza di protezione né dei vettori né dei gestori e il Governo, tramite ENAC, può e deve soltanto controllare che ci siano risorse sufficienti da parte di chi gestisce l'infrastruttura come concessionario, per portare a compimento i programmi di investimento approvati dalla struttura tecnica e trasfusi in formali contratti, al cui rispetto ENAC è preposto.

Questa situazione (piena liberalizzazione, privatizzazione dei principali attori, libero accesso, confermato dai più recenti accordi internazionali come quello con la Cina e quello recentissimo con gli Emirati) distingue nettamente il

trasporto aereo dagli altri comparti dello stesso mondo dei trasporti, dove c'è ancora una rete in mano pubblica, una limitata dimensione concorrenziale e tuttavia anche in quei casi la situazione non sembra di molto modificata, stando alle dichiarazioni recenti del Presidente di un agguerrito gruppo ferroviario, che lamenta ostacoli veri o presunti alla sua azione.

In conclusione, le note affermazioni della Corte Costituzionale (sentenza n. 41/2013) sembrano sempre più ritagliarsi sul caso del trasporto su ferro ma non coinvolgono in nessun modo il mondo del trasporto aereo. Come si potrebbe infatti riferire al trasporto aereo europeo la considerazione che il settore dei trasporti "appare più di altri resistente all'ingresso di operatori privati, a causa di alcune peculiari caratteristiche legate agli elevati costi, alla necessità di assicurare il servizio anche in tratte non remunerative e alla consolidata prassi di soggetti pubblici, tanto nella gestione delle reti quanto nell'offerta dei servizi. In questo contesto è particolarmente avvertito il rischio che si creino o si consolidino posizioni dominanti e, pertanto, è opportuno che il passaggio ad un sistema liberalizzato sia accompagnato, come già avvenuto per altri pubblici servizi, da una regolazione affidata ad un'Autorità indipendente che garantisca pari opportunità a tutti gli operatori del settore"?

Seguendo il ragionamento della Corte, ove si dimostrasse che il mercato è aperto e concorrenziale, che non ci sono posizioni dominanti né tra i vettori né tra gli aeroporti, esposti anche essi sempre di più alla concorrenza internazionale, che non ci sono operatori pubblici e che gli oneri di servizio universale vengono trattati, in base al regolamento comunitario, con un'assegnazione di tratte limitate, a gara con oneri di servizio pubblico e non ricadono in nessun caso sugli operatori privati, si dovrebbe concludere che non è opportuno affidare le limitate competenze in materia di diritti aeroportuali ad un'Autorità indipendente, dal momento che viene meno il nesso tra regolazione e apertura del mercato, fin dalle origini considerato inscindibile, a partire dalle sapienti argomentazioni di G. Amato oltre venti anni orsono (G. Amato, ora 2015)

A conferma di ciò, si consideri che la Direttiva non ha affatto chiesto che le funzioni di regolazione fossero attribuite ad un'autorità indipendente di rito italiano, tanto è vero che non ha osservato le scelte di quasi tutti i Paesi che tali funzioni hanno attribuito alle Autorità nazionali di aviazione civile già esistenti e speriamo che anche l'Italia sia lasciata libera di scegliere il modello previsto dalla legge che, al momento applica la direttiva con un doppio canone. Semmai è alla completa fuoriuscita dal settore della regolazione economica indipendente che si dovrebbe guardare, considerandone le effettive esigenze e la componibilità dei conflitti in chiave non burocratica, ma attraverso un lavoro di negoziazione vigilato da un'autorità imparziale e sicuramente indipendente dalle parti. Certo non indipendente dall'indirizzo politico che, però, in questa materia non può non essere, ed in effetti è sempre stato, rispettoso dell'expertise tecnico di cui ENAC palesemente dispone.

I diritti, poi, un tempo fissati in via amministrativa, da tempo e specie dopo l'avvio normativo della Direttiva, vengono negoziati, rispettando un metodo che consente agli utilizzatori dell'infrastruttura di esprimere le loro obiezioni in materia di extracosti ed overdesign, al fine di legare strettamente le innovazioni alla qualità dei servizi.

Per questo correttamente è stato specificato dal legislatore italiano che, anche per gli aeroporti medi e minori in cui la fissazione della tariffa è demandata all'ART, il piano di investimenti, approvato in linea tecnica dall'ENAC, insieme con quello della qualità e alle misure di salvaguardia e miglioramento dell'ambiente, non può essere messo in discussione, anche se si ammette l'osservabilità in omaggio appunto al criterio di partecipazione paritaria dei vettori cui si deve, in verità per buona parte, la vita anche economica della gestione aeroportuale, per via dell'afflusso di passeggeri che sono anche consumatori. Ma la pretesa di tenere bassi gli investimenti per consentire di tenere artificialmente basso il prezzo dei biglietti si scontra con la necessità che il bene statale concesso e la sua funzionalità attiva e crescente, siano tenuti in cura adeguatamente dal concessionario e quindi il prezzo di equilibrio non può essere affidato integralmente al negoziato in cui spesso, soprattutto in aeroporti minori, il gestore si trova

soccombente rispetto ad agguerriti vettori che pretendono tariffe basse o nulle e anzi un premio per la loro presenza e l'avvio di nuove rotte. Sono proprio i territori più isolati che soggiacciono a questo ricatto svenandosi fin quando possono per avere traffico e spesso finendo a gambe all'aria, come è accaduto a Forlì, a Rimini, a Crotone.

Resta che, seguire la logica dell'abbassamento delle tariffe ad ogni costo non porta maggior traffico, come dimostra l'esperienza internazionale, ma semplicemente impoverisce il sistema e contribuisce ad aggravare quel declino socio-economico che si pretenderebbe di alleviare. Per questa via oggi la fissazione della tariffa è conseguente ad un'azione del Governo che, con decreto interministeriale, approva un contratto cui la determinazione dei diritti dovrebbe accedere essendo a quel punto consequenziale, grazie alla contabilità analitica ed alle regole già fissate da ENAC e ribadite negli schemi tariffari di ART.

Questi schemi sono oggi elaborati dall'ART che, come risulta dalla prima Relazione del luglio 2014, ha inteso seguire la Direttiva europea, così come aveva fatto ENAC nella fase in cui, in assenza dell'entrata a regime della nuova struttura, aveva elaborato, come Autorità provvisoria ai sensi della Direttiva, la cornice regolatoria, disponendo di apposito expertise e applicando l'indicazione europea di lasciare spazio alla negoziazione tra parti determinando, in via definitiva, la tariffa come è accaduto per i c.d. contratti di programma in deroga. Un'attività più limitata di quella complessivamente svolta da ENAC che, disponendo della possibilità di intervenire come autorità unica di regolazione tecnica, può meglio modulare in concreto i costi delle società concessionarie raccordandoli anche con i piani di sviluppo degli investimenti. Una forma di regolazione economica che corrisponde pienamente all'indicazione della Corte Costituzionale [sentenza n. 41/2013], la quale ha ribadito con chiarezza che "le funzioni conferite all'Autorità di regolazione dei Trasporti, se intese correttamente alla luce della ratio che ne ha ispirato l'istituzione, non sostituiscono né surrogano alcuna competenza di amministrazione attiva o di controllo; esse esprimono una funzione di garanzia, in ragione della quale è configurata l'indipendenza dell'organo [sentenza n. 482/1995]".

Con ciò chiarendo, a mio avviso, in modo inequivocabile, che la mera cornice regolatoria, ove occorra, non altera né i criteri di ripartizione di competenze tra diversi livelli di governo, né obbliga a sostituire soggetti già esistenti o apparati che abbiano sviluppato specifiche competenze tecniche adeguate alla costruzione di politiche tariffarie funzionali allo sviluppo di infrastrutture di trasporto. In altri termini, come già notato da D'Alberti (2008) lo status di indipendenza del regolatore pubblico dall'indirizzo politico è favorito dai sistemi giuridici nazionali e ultranazionali, ma "non dà luogo a un principio di rilievo generale". Ciò dal momento che negli Stati europei, anche dopo la Direttiva in materia di diritti aeroportuali, per molte materie come le poste, i trasporti, l'acqua e altre, vale ancora ampiamente l'impiego di amministrazioni ordinarie incardinate negli apparati di governo e dipendenti, dunque, dall'indirizzo politico. Ancora più interessante, ai fini del presente discorso, ricordare come fa l'autore appena citato che le autorità devono essere indipendenti dalle imprese sottoposte alla loro regolazione, mentre l'indipendenza rispetto al potere esecutivo e all'indirizzo politico diviene necessaria per quegli Stati in cui il Governo abbia partecipazioni o poteri di controllo sulle imprese regolate. E, come abbiamo detto, questo, a differenza di altri modi di trasporto, non si verifica in Italia per il trasporto aereo, a meno di non voler considerare la proprietà degli aeroporti dati in concessione come influente ai fini della regolamentazione delle tariffe delle imprese concessionarie. A questo riguardo sia sufficiente citare il recente intervento di M. A. Sandulli (giugno 2014) che, analizzando il nuovo codice della navigazione aerea, scrive: "Come si può facilmente constatare, il nuovo modello di gestione totale risponde ad una netta distinzione di ruoli tra amministrazione concedente, chiamata essenzialmente a funzioni di regolazione e di vigilanza attive per garantire e verificare il miglior soddisfacimento dell'interesse pubblico (sotto i diversi profili della sicurezza, del rispetto delle regole sovranazionali, dello sviluppo aeroportuale in coerenza con le esigenze dell'utenza, della tutela del passeggero) e soggetti concessionari, società di capitale senza vincolo di appartenenza, cui viene affidata, in via esclusiva e per un ampio periodo di tempo la gestione del sedime e delle infrastrutture aeroportuali, affinché, sotto

il controllo e la vigilanza dell'Autorità di settore, li utilizzino e li sfruttino economicamente, conciliando le esigenze imprenditoriali con le responsabilità legate allo svolgimento del servizio pubblico e all'obbligo di garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie all'utenza".

Un compito certamente non facile, che reclama una profonda qualificazione dell'amministrazione e l'abbandono di ogni atteggiamento burocratico; in altre parole una radicale riforma delle amministrazioni centrali ma soprattutto locali, perché si attrezzino a confrontarsi con una realtà dinamica e accompagnino i processi di adeguamento economico, di profittabilità, di innovazione. Dobbiamo dichiarare impossibile questo processo date le molte disillusioni e i tanti guasti che esso registra? E rassegnarci a devolvere la regolazione del tutto a centri che si collocano fuori dal circuito di controllo democratico, in una sorta di governo dei filosofi che sembra adombrato, se non abbiamo capito male, dall'evocazione di "comunità epistemiche" di cui ha parlato Sabino Cassese. Comunità o centri di potere che rispondono a poteri non sempre visibili e non del tutto evidenti, in spregio al sistema dell'accountability. Certo è dato il ricorso alla magistratura amministrativa, cioè all'unico potere indipendente previsto dalla Costituzione (sul punto si veda la recentissima sentenza della Cassazione, sezioni unite, a proposito della Consob con l'affermazione del ruolo del TAR in caso di inerzia) e il Parlamento sceglie i collegi delle autorità con voto qualificato.

Nessuna lacrima democratica per un processo che globalizzazione e sviluppo tecnico sembrano presentare come fatale e indiscutibile, ma almeno non una sovrabbondanza che rende sempre meno legittimate istituzioni che già soffrono sotto il peso di una richiesta di intervento che quasi sempre si dimostra inattuabile, creando frustrazione e distacco in quell'opinione pubblica che sempre di più sostituisce il popolo sovrano come aveva profetizzato già nel 1929 Schmitt e come le analisi di Guy Debord hanno confermato negli ultimi trent'anni.

Il tema è troppo vasto e ci limitiamo a rinviare all'acuto saggio di Giorgio Agamben (Il regno e la gloria, 2008)

In definitiva, quello che si può ancora dire è che le misure pubbliche di regolazione settoriali sono essenziali per consentire il concreto avvio delle liberalizzazioni (D'Alberti cit. 87), ma quando queste siano mature, logica (ma anche qualche acuto protagonista come il giudice Scalia cit. da S. Cassese) vorrebbe che queste misure fossero destinate a diminuire per lasciare spazio alle sole misure antitrust. Ovviamente dipende dal grado di concreta apertura del mercato, che, se non ci inganniamo, in Italia è al quarto o quinto posto nel mondo per liberalizzazione. Libero ovviamente anche il Governo di provvedere come ha fatto per ragioni di completezza sistemica o di puro arricchimento simmetrico pur in un settore che la stessa Autorità dei Trasporti definisce fortemente disomogeneo e non solo per la qualità, ma specialmente per la differenziazione con riferimento appunto alla presenza di operatori pubblici o di reti fisse o di flessibilità della capacità. Tuttavia non si deve dimenticare che lo stimolo allo sviluppo che può venire da ulteriori liberalizzazioni e soprattutto semplificazione, è chiaramente insufficiente in tempi di stagnazione dovuti al calo della domanda interna e incapace di contribuire al recupero di produttività, divenuto ormai il vero tallone d'Achille del nostro sistema economico. Le più recenti analisi del Fondo monetario e della Commissione europea attestano che il lieve aumento del grado di crescita è stimolato dal cambio favorevole, dal recupero di mercati internazionali conseguente, dal calo del costo dell'energia e dal Quantitative Easing. Fattori strutturali che poco hanno a che vedere con le molte misure istituzionali messe in campo in questi anni, la cui efficacia, come nota l'Antitrust (Segnalazione, anno 2013) è condizionata dal funzionamento di fondamentali "infrastrutture del mercato" e, segnatamente, da una parte, "una pubblica amministrazione efficiente, un'architettura istituzionale in cui la ripartizione delle competenze tra i diversi livelli territoriali di governo tenga conto delle dinamiche del mercato e non dissemini invece poteri di veto, la certezza del diritto ed il pieno rispetto della legalità, sono le precondizioni indispensabili per rendere funzionanti i mercati, attrarre nuovi operatori e investimenti, rendere effettiva la concorrenza e, in conclusione, favorire la ripresa della crescita economica". Se poi aggiungiamo la giustizia, sia civile che penale, con la difficoltà di costruire meccanismi "in grado di fornire risposte alle controversie insorte, per dare

sicurezza a chi investe in Italia” e di concludere in tempi adeguati inchieste doverose ma che hanno inevitabilmente conseguenze non favorevoli sulla propensione all’investimento e rischiano anche di rallentare ulteriormente il processo decisionale delle amministrazioni pubbliche, si vedrà come l’iniziale entusiasmo per le liberalizzazioni come chiave di volta dello sviluppo sia molto scemato.

Non ovviamente che si possa arrestarlo e, anzi, esso va completato, ma con la contemporanea aggressione dei nodi irrisolti che riguardano i vincoli amministrativi, giudiziari e fiscali e che rendono troppo spesso impari, su scala europea e ancor più a livello internazionale, la concorrenza. Basti pensare al peso fiscale che grava sulle nostre aziende rispetto a quelle irlandesi ed inglesi che, insieme ad un’indiscutibile migliore inventiva organizzativa, ha contribuito non poco al successo di vettori comunitari che oggi, come ricordavamo, servono quasi cento milioni di italiani su poco meno di centocinquanta. Non si può immaginare che troppo a lungo la concorrenza asimmetrica possa reggere all’urto di nuovi competitori meglio attrezzati sotto il profilo dei costi e delle risorse finanziarie e anche energetiche.

Si tratta della questione posta dai vettori americani ed anche europei sulla *fairness competition*.

Mercati aperti, come quello del trasporto aereo, hanno bisogno di sostanziale parità di costi e non di ulteriori regole. Diversamente la sorte appare segnata per le industrie più appesantite e la concorrenza, solo apparentemente, realizza un interesse nazionale dal momento che i costi del salvataggio non più delle aziende ma almeno dei lavoratori, ricade sul contribuente nei sistemi a welfare maturo; di modo che quello che il cliente consumatore guadagna in termini di prezzo e di maggiore connettività, rischia di pagarlo come cittadino con conseguente crescita del malumore democratico.

Sembra evidente che il Governo attuale è molto attento a questo processo e intende muoversi con determinazione sia nel promuovere ulteriori modifiche legislative sia e, forse soprattutto, curando l’implementazione delle misure spesso inattuata la cui illusoria adozione contribuisce ad alimentare il dubbio circa la effettiva congruenza dei modelli teorici ad ottenere il risultato rilevante della ripresa economica e dell’attenuazione del disagio sociale.

Ovviamente non possiamo che rimetterci al legislatore e prestare obbedienza facendo funzionare al meglio le sue prescrizioni. Ecco perché convocheremo a breve tutti i gestori aeroportuali per richiamarli al rigoroso rispetto degli impegni contrattuali assunti, o attraverso un contratto completo di regolazione economica (i tre più grandi sistemi) o attraverso il contratto di programma che prevede piano di investimenti, qualità e ambiente, stipulati o da stipularsi con l’approvazione interministeriale, finalmente ridotta nei tempi dalla legge di sblocco (speriamo) del nostro Paese. Sugli accordi internazionali è il caso di segnalare come con gli Emirati, alla fine del 2017, si realizzerà l’open Sky come richiesto dall’Autorità aeronautica di quel Paese e che fin da subito si incrementano in modo significativo le frequenze, in modo da aumentare l’incoming nel nostro Paese e i percorsi intercontinentali dei nostri aeroporti principali. Anche in questo caso, devo dare atto al Ministro Delrio di avere valorizzato le competenze storicamente acquisite dall’ENAC, in una pratica di deleghe ministeriali che hanno colto nel segno del vero indirizzo di apertura perseguito dal governo.

Mi risulta difficile capire che cosa si paventi quando si immagina un impoverimento del diritto amministrativo per l’indebolirsi dell’onda eruttiva che ha legato liberalizzazioni e autorità amministrative indipendenti, data la debolezza e la carenza tecnica delle amministrazioni tradizionali, pure di quelle più avanzate. È il mercato che si è imposto senza troppe briglie e purtroppo senza una politica in grado di indicare percorsi e tutele dell’interesse pubblico. Ma questa impotenza non dovrebbe essere per sempre. Sicché, data la diversità delle situazioni e dei campi applicativi, riconosciuta ormai da tutti, la nostalgia dell’intervento pubblico diretto non potrebbe avere spazio ove fossero rispettate le norme comunitarie alla cui piena osservanza sono preposti organismi giurisdizionali di consolidata autorevolezza.

Quindi dire che lo scoppio della crisi del 2008 e la sua lunga durata hanno minato la fiducia sia nel funzionamento del mercato sia nella capacità di regolazione delle autorità indipendenti, (Giulio Napolitano, 2015) significa solo augurarsi che la politica possa ritrovare il suo spazio proprio di stimolo, di fantasia, di responsabilità, abbandonando l'idea salvifica della tecnica che risolve i conflitti, sterilizzandone la portata a fronte di una degenerazione clientelare o corruttiva che non può essere la regola della convivenza plurale. Ma questo discorso sarebbe troppo lungo e merita una sede appropriata che potrebbe essere il prossimo quaderno dell'Aviazione Civile cui stiamo lavorando.

Al momento constatiamo con Napolitano il fatto che la crisi, come sempre è accaduto, impone una richiesta di ruolo più attivo degli Stati e dei Governi, con l'inevitabile corollario di un ritorno al primato delle scelte politiche e all'esercizio della discrezionalità amministrativa. Della discrezionalità tecnica in particolare, che implica l'aggiustamento profondo dei meccanismi di selezione e qualificazione degli addetti in modo che la invocata responsabilità statale o anche comunitaria trovi negli apparati uno strumento non di ostacolo, di freno o addirittura di paralisi, ma un attore imparziale e credibile volto ad incentivare e sostenere l'iniziativa privata quale motore dello sviluppo e della creazione di opportunità di lavoro e dunque di cittadinanza attiva.

Del resto sembra necessario storicizzare, come fa da ultimo Sabino Cassese (S. Cassese con L. Torchia, 2015) quando dice a Luisa Torchia, con cui conversa, entrambi certamente favorevoli all'istituto delle Autorità indipendenti "La istituzione di autorità indipendenti è avvenuta per liberalizzare, quindi per prendere decisioni, ognuna delle quali valeva ingenti quantità di denaro, ammettendo in campi prima riservati nuovi operatori, togliendo nello stesso tempo spazio a operatori pubblici. Bisogna quindi avere molta forza ed essere molto distanti dalle strutture tradizionali del potere. In secondo luogo, quella istituzione è avvenuta in una fase in cui il mondo politico era particolarmente debole. Quindi si è riusciti ad approfittare del momento giusto".

In questa sintesi brillante c'è una verità che nessuna argomentazione astratta può ignorare. Si trattava, per molti campi, dall'energia alle telecomunicazioni e al trasporto ferroviario, di prendere decisioni che il potere politico non voleva o non poteva prendere. La debolezza dell'uno era quindi ragione sufficiente per l'affermarsi dell'altro, un modello di decisione non basato sulla ricerca del consenso, ma sull'interesse generale. Il discorso si fa più ampio se ci riferiamo alle modifiche profonde che la crisi economica sta inducendo nell'architettura istituzionale (A.S. Roberts, *The logic of discipline*, 2010).

Luisa Torchia ricorda che, secondo questo autore, la crisi ha rovesciato la logica della disciplina, perché ha mostrato l'instabilità dei mercati, sicché sarebbero i mercati e non gli Stati ad avere bisogno di disciplina, aprendo una nuova fase della regolazione, nazionale e globale. Si tratta di un processo aperto in cui Cassese vede un moto circolare. "Negli anni Trenta dello scorso secolo, crisi dell'impresa privata, seguita da un ampliamento della mano pubblica, poi alla fine del secolo. Indebolimento dello Stato, seguito da un suo arretramento; infine crisi della finanza privata con un nuovo avanzamento dello Stato".

Può essere ancora attivato il ciclo che prevede il superamento della politica oppure bisogna ripensarlo? E in ogni caso resta valida l'equazione autorità distanti dalla politica per liberalizzare e controllare i mercati aperti tramite strutture tecnicamente attrezzate sempre meglio al fine di vigilare, orientare e controllare le strutture di mercato, non solo in chiave antimonopolistica (per questo basta l'Autorità Antitrust forse allargata al mercato unico europeo), ma di alleggerire il peso sulla finanza statale in difficoltà tramite meccanismi, come la concessione, che alleviano il peso degli ingenti investimenti necessari per la competizione globale ponendolo a carico di finanza di mercato. Dobbiamo puntare sulla riabilitazione e legittimazione di una politica che sappia dotarsi di strumenti adeguati anche a scelte dolorose, ma alla lunga migliori del tradizionale intervento a carico di una finanza ormai estenuata, come sembra voler fare con decisione il Governo attuale.

Nessuna maschera quindi, ma il riconoscimento che la storia della fuga dallo Stato non ha mai risolto la questione della riforma vera delle amministrazioni ed ha anzi aperto il varco a nuove delusioni e sottovalutazioni. Per questo è necessario non sovrabbondare in istituti non utili ad un equilibrio che il mercato ha già raggiunto, nonostante resistenze iniziali che hanno portato, ricordiamolo, a bloccare per legge le tariffe degli aeroporti per tentare di fermare l'agonia dell'Alitalia pubblica, col risultato di un fallimento costoso e di un rallentamento nei piani di sviluppo. Quella storia è finita, il mercato ha sviluppato la sua capacità distruttiva in senso schumpeteriano ed oggi i protagonisti sono del tutto mutati come abbiamo detto più sopra.

Questo vale soprattutto per un settore che ormai, salvo qualche limitatissima eccezione, non grava più sulla finanza pubblica perché deve trovare sul mercato dei capitali le risorse necessarie per crescere e fronteggiare la richiesta di qualità, accoglienza e servizi connessa con l'auspicabile e probabile incremento del traffico. Solo grandi strutture finanziarie e/o industriali godono di questo accesso che, essendo costoso, ha bisogno di tariffe adeguate per farvi fronte. Il Contratto di Programma rappresenta quindi lo strumento per attivare risorse di mercato a prezzi al momento assai favorevoli e completare impegni di riassetto, modernizzazione anche tecnologica e infrastrutturazione che sono imposti non dal mercato ma dalla programmazione generale del Paese. È il caso della cura dell'ambiente che scaturisce da impegni internazionali assunti dallo Stato, dell'adeguamento tecnologico delle vie di percorrenza aerea e a terra, della richiesta di comfort che riguarda sempre più clienti specie nella dimensione internazionale, dove si sviluppa una concorrenza tra aeroporti che in realtà diventa concorrenza nella attrattività dei Paesi. Sembra così attenuarsi anche la vecchia impostazione sui monopoli naturali, poiché nel mondo globale sono le aree intere che competono come dimostra il balzo compiuto dalla Turchia nell'area a noi più vicina e la nascita dei grandi hub del Golfo. Certo, ci si può rassegnare al declino e ad un facile populismo che promette prezzi sempre più bassi, ma per un traffico di tipo locale, o al più regionale, dove i margini si fanno sempre più stretti con conseguente decadimento dell'infrastruttura e della innovazione. Oppure pensare in una dimensione di confronto globale, dove aeroporti e avio-linee competono non sul prezzo, ma sulla qualità e sull'invenzione di modelli con investimenti crescenti. Basti pensare alle nuove tecniche di riduzione del rumore o agli spazi per i viaggi di lunga tratta o alla sperimentazione per le merci dei servizi in area suborbitale. Tutto questo si va facendo e bisogna che l'Italia si inserisca in processi ampi di ricerca ed innovazione.

Per parte nostra abbiamo lavorato per certificare nuove esperienze, dai velivoli a pilotaggio remoto alle dinamiche suborbitali. Ma si reclama una politica dell'aerospazio, che deve essere insieme europea e nazionale. Altro che il servomeccanismo banale di una tecnica che, secondo la Commissione può essere svolta in media da un solo addetto. E poi, in fasi di recessione e di deflazione è solo dagli investimenti che può venire uno spazio transitorio di eccellenza, sempre reversibile, ma garantito dai brevetti. Nuove realtà, come spiega una nota corrente americana sulla base dell'esperienza nell'high-tech. Senza innovazioni e senza capitali il prezzo si estenua e l'attività si riduce, come purtroppo è avvenuto da noi, nelle tante microimprese aeronautiche che non ce l'hanno fatta perché gli unici profitti vengono da attività di lungo raggio in semi-monopolio che esse non avevano i mezzi per svolgere.

Di tutto questo il legislatore italiano dovrebbe essere avvertito per trovare i possibili rimedi, a partire dalla necessità di alleggerire i costi per le aziende e incentivare la ricerca. Ma lo sappiamo bene e questo è anche l'impegno dichiarato del Governo che non possiamo che condividere ed agevolare, doverosamente e convintamente.

## Alessio Quaranta

Direttore Generale  
Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

### Il nuovo assetto regolatorio

L'implementazione, nell'ordinamento giuridico nazionale, della direttiva CE/12/2009 concernente i diritti aeroportuali e l'istituzione dell'Autorità nazionale di vigilanza, come previsto dalla nuova disciplina europea, hanno mutato il quadro di riferimento normativo in materia tariffaria e determinato una profonda riforma dell'assetto regolatorio, con una sostanziale riorganizzazione dei compiti e delle responsabilità facenti capo alle diverse Amministrazioni di settore.

Detta Autorità nazionale di vigilanza, identificata in Italia con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) istituita con l'art. 37 del d.l. 6/12/2011, n. 201 convertito, con modificazioni, dalla l. 22/12/2011, n. 214, è entrata in operatività il 15/1/2014 e svolge, ex lege, molteplici funzioni in materia di regolazione economica, tra le quali rilevano la tutela e promozione della concorrenza, dell'efficienza produttiva e dell'equo accesso alle infrastrutture nel settore dei trasporti nonché la definizione di specifici criteri per la fissazione delle tariffe e l'assegnazione dei servizi in esclusiva.

Con particolare riferimento al settore aeroportuale, all'ART sono state attribuite, ai sensi degli artt. 71-82 del d.l. 24/1/2012, n. 1 (Decreto Liberalizzazioni) convertito, con modificazioni, dalla l. 24/3/2012 n. 27, tutte le funzioni di Autorità di vigilanza, in attuazione della direttiva 2009/12/CE, con compiti di regolazione economica, di vigilanza e di approvazione dei sistemi di tariffazione, definiti anche su base pluriennale.

La procedura finalizzata all'approvazione di tali sistemi prevede l'applicazione da parte dei gestori aeroportuali di specifici "Modelli tariffari" che, previa consultazione con l'utenza, sono sottoposti alla Autorità di vigilanza per la relativa approvazione.

Nel 2013, nelle more di entrata in operatività della costituenda ART, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha assegnato all'ENAC, con proprio Atto di indirizzo, il ruolo - pro tempore - di Autorità di vigilanza di settore. L'Ente ha provveduto, pertanto, in maniera tempestiva, all'elaborazione dei citati Modelli tariffari e alla loro pubblicazione sul proprio sito web, in esito alle consultazioni con l'utenza.

Successivamente all'entrata in esercizio l'ART, sulla base di quanto già stilato dall'ENAC, ha provveduto alla stesura e alla pubblicazione definitiva di tre Modelli tariffari, distinti per soglie di traffico passeggeri, sulla cui applicazione da parte dei gestori aeroportuali l'Autorità è tenuta a vigilare e ad esprimersi con formale approvazione.

Nel corso del 2014 si è dunque perfezionato il trasferimento dall'ENAC all'ART delle funzioni regolatorie connesse alla definizione economica dei corrispettivi aeroportuali, fermo restando, tuttavia, il permanere in capo all'Ente della responsabilità di approvare, in via tecnica, i Piani programmatici degli investimenti, del traffico, della qualità e della tutela ambientale, prodromici ai fini della definizione, a valle del processo regolatorio, della dinamica pluriennale dei corrispettivi aeroportuali e dell'applicazione dei Modelli tariffari.

Con particolare riferimento a questi ultimi, merita evidenziare che la legge di stabilità 2015 (l. 23/12/2014 n. 190) ha disposto, all'art. 1 comma 220, l'abrogazione dell'art. 76, comma 1 del citato Decreto Liberalizzazioni, nella parte in cui dispone, ai fini della determinazione del sistema dei diritti aeroportuali nell'ambito dei Modelli tariffari, il

rispetto dei principi e dei criteri di cui all'art. 11-nonies del d.l. 30/9/2005 n. 203 convertito con modificazioni dalla l. 2/12/2005, n. 248, che costituiscono il quadro regolatorio consolidato, di riferimento, in materia di definizione dei corrispettivi aeroportuali.

Da quanto sopra deriva che, in futuro, i Modelli tariffari non dovranno necessariamente essere vincolati al rispetto puntuale di quanto previsto dalla Delibera Cipe n. 38/2007 e dalle connesse Linee Guida dell'ENAC, emanate in ottemperanza al disposto normativo della richiamata l. n. 248/2005.

A corredo del quadro normativo suesposto merita evidenziare che, alla data di recepimento della direttiva 2009/12/CE e di istituzione dell'Autorità di vigilanza, l'ENAC era in procinto di finalizzare le istruttorie tecniche, allora in corso, volte alla stipula dei Contratti di Programma ordinari con gli scali di Catania e Cagliari e di quelli in deroga con i sistemi aeroportuali di Roma, Milano e Venezia, questi ultimi particolarmente importanti in considerazione del ruolo strategico e di preminente interesse nazionale rivestito da tali aeroporti.

Al fine di addivenire alla stipula di tali Contratti e accelerare, dunque, l'implementazione di un sistema di tariffazione pluriennale certo a sostegno degli investimenti privati nel settore aeroportuale, il legislatore, riconosciuta la sostanziale conformità, in materia di diritti aeroportuali, della disciplina nazionale rispetto a quella europea introdotta dalla direttiva 2009/12/CE, ha stabilito con l'art. 22 del d.l. 9/2/2012 n. 5, convertito con modificazioni dalla l. 4/04/2012 n. 35, che il recepimento della direttiva comunitaria facesse, comunque, salve le procedure in corso volte alla stipula dei Contratti di Programma con i gestori aeroportuali, fissando al 31/12/2012 il termine ultimo per il loro perfezionamento.

A fronte del delinearsi di un nuovo quadro normativo e regolatorio di riferimento, dettato dalla necessità di allinearsi alla normativa di matrice comunitaria, si è posta, dunque, l'esigenza imprescindibile di salvaguardare i risultati già consolidati nel corso delle istruttorie dei Contratti di Programma e di finalizzarne i contenuti al fine di rilanciare, celermente, gli investimenti in aeroporti strategici per il sistema aeroportuale sia nazionale che internazionale, a tutela degli interessi sia pubblici che privati connessi allo sfruttamento e allo sviluppo degli aeroporti.

L'attuale quadro legislativo nazionale delinea, pertanto, un sistema regolatorio in cui, ad oggi, coesistono pro tempore due distinte Autorità di vigilanza, l'ENAC e l'ART, le cui competenze non si sovrappongono né si accavallano in quanto, sebbene entrambe le Autorità si trovino ad applicare un impianto regolatorio sostanzialmente identico, i destinatari delle attività poste in essere e gli ambiti di intervento sono differenti.

Da un lato l'ART si configura quale Autorità di vigilanza per tutti gli aeroporti di interesse nazionale, aperti al traffico commerciale, tenuti all'applicazione dei Modelli tariffari, inclusi gli scali aventi un Contratto di Programma scaduto, mentre l'ENAC svolge il ruolo di Autorità di vigilanza pro tempore limitatamente ai Contratti di Programma ancora in vigore e sino alla loro naturale scadenza, oltre la quale il quadro regolatorio verrà ricondotto ad unitarietà, a livello nazionale, in quanto l'ART subentrerà ad ENAC nell'esercizio delle funzioni regolatorie con riguardo agli aeroporti con Contratto di Programma scaduto.

Con particolare riferimento ai Contratti di Programma in vigore, l'ENAC svolge attività di regolazione economica analoga a quella che l'ART pone in essere con riferimento agli aeroporti che rientrano nella sfera di propria competenza, approvando con cadenza annuale e in ossequio ai principi statuiti dalla direttiva 2009/12/CE in materia di consultazione con gli utenti e di risoluzione delle controversie, l'ammontare massimo dei corrispettivi da applicarsi presso gli aeroporti di Roma Fiumicino e Ciampino, Milano Linate e Malpensa, Venezia, Catania e Cagliari. In particolare, l'Ente vigila annualmente sullo stato di avanzamento degli interventi programmati nel Piano degli investimenti, sulle prestazioni qualitative dei servizi resi in ambito aeroportuale nonché sugli interventi e le attività mirate alla tutela ambientale, garantendo altresì il rispetto del principio di connessione al costo, affinché

i corrispettivi sopportati dall'utenza aeroportuale per la realizzazione delle infrastrutture strumentali alla navigazione aerea siano strettamente ancorati ai soli costi di gestione e di compimento, secondo prefissati standard qualitativi, delle opere sul sedime aeroportuale.

Il descritto sistema "binario" di vigilanza, adottato in Europa dall'Italia e dal Belgio, è stato di recente confermato in una corrispondenza tra Governo italiano e Commissione europea.

Venendo più specificatamente al ruolo che l'ENAC assumerà in questo nuovo contesto normativo e regolatorio, chiarito che l'Ente rappresenta l'Autorità di vigilanza pro tempore per tutti i Contratti di Programma in vigore e che si configura altresì quale Amministrazione competente, in via esclusiva, per la valutazione e approvazione dei Piani degli investimenti, del traffico, della qualità e tutela ambientale ai fini dell'implementazione dei Modelli tariffari da parte dei gestori aeroportuali, particolare importanza riveste quanto disposto dal d.l. 12/9/2014 n. 133 (Decreto Sblocca Italia) convertito con modificazioni dalla l. 11/11/2014 n. 164 che, all'art. 1 comma 11, delinea più chiaramente il ruolo che l'ENAC, nell'ambito della riorganizzazione funzionale delle competenze scaturita dall'implementazione della direttiva 2009/12/CE, dovrà assumere nel contesto dell'attuale regolazione tecnica ed economica delle gestioni aeroportuali.

Il Decreto Sblocca Italia, all'art. 1 comma 11, dispone che: "Per consentire l'avvio degli investimenti previsti nei Contratti di Programma degli aeroporti di interesse nazionale di cui all'articolo 698 del Codice della Navigazione sono approvati, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti da adottarsi entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, che deve esprimersi improrogabilmente entro trenta giorni, i Contratti di Programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale".

Dalla lettura combinata delle norme soprarichiamate si evince, pertanto, che parallelamente al riordino delle funzioni regolatorie tra le diverse Amministrazioni di settore, anche il processo di definizione del sistema dei diritti aeroportuali ha subito un'analogha riorganizzazione ed è stato suddiviso in due fasi complementari e interdipendenti: l'una, che consiste nell'approvazione tecnica dei Piani e nella connessa stipula del Contratto di Programma tra gestori aeroportuali ed ENAC, l'altra, nella quale gli impegni assunti dai gestori in relazione agli interventi programmati nel Piano degli investimenti, corredato dei piani della qualità, della tutela ambientale e delle previsioni di traffico, sono tradotti in parametri tariffari finalizzati alla valorizzazione dei corrispettivi aeroportuali, nell'ambito dei Modelli tariffari soggetti all'approvazione dell'ART.

La regolazione tariffaria dei gestori aeroportuali continuerà a basarsi, dunque, sulla stipula dei Contratti di Programma con ENAC che disciplineranno la programmazione degli interventi infrastrutturali e manutentivi da porre in essere sul sedime aeroportuale ai fini dello sviluppo dello scalo nonché gli obiettivi in termini di qualità dei servizi resi e di tutela ambientale che il gestore dovrà assicurare lungo tutto l'arco del rapporto contrattuale.

Dalla implementazione dei correlati Modelli tariffari, che rientrano nella sfera di competenza dell'ART, scaturirà, viceversa, il sistema dei corrispettivi applicabili all'utenza, attraverso il quale il gestore recupererà le risorse finanziarie da destinare allo sviluppo sostenibile dell'aeroporto, secondo prefissati standard qualitativi e nel rispetto delle prescrizioni tecnico-ambientali sancite nei Piani degli investimenti.

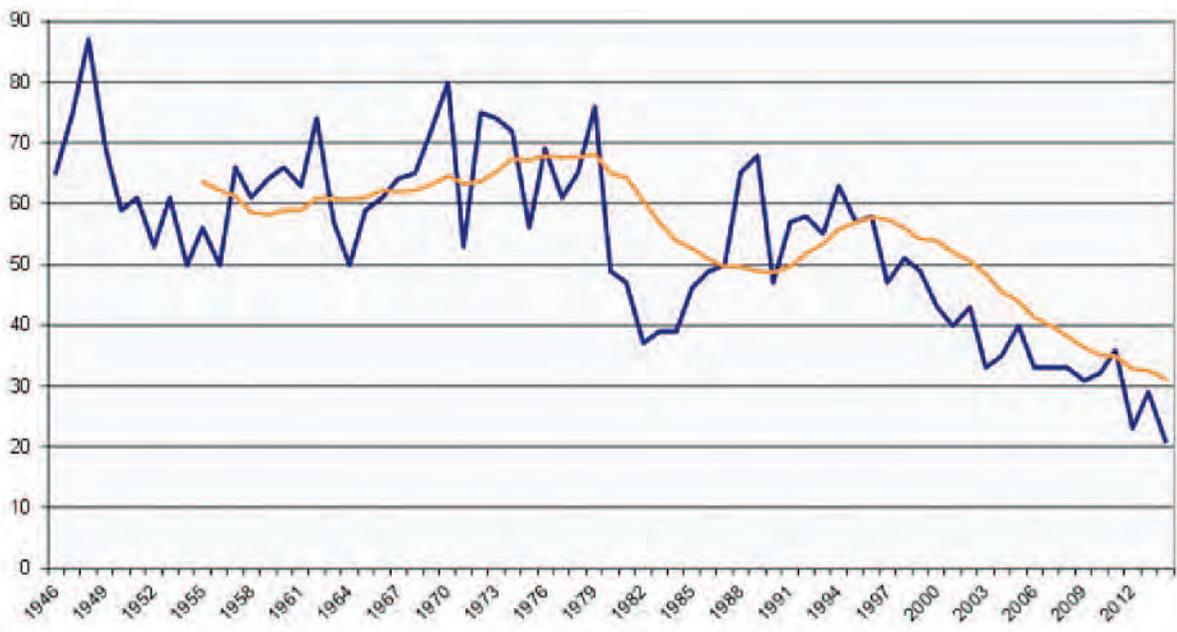
## Benedetto Marasà

Vice Direttore Generale  
Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

### La sicurezza del volo nel 2014

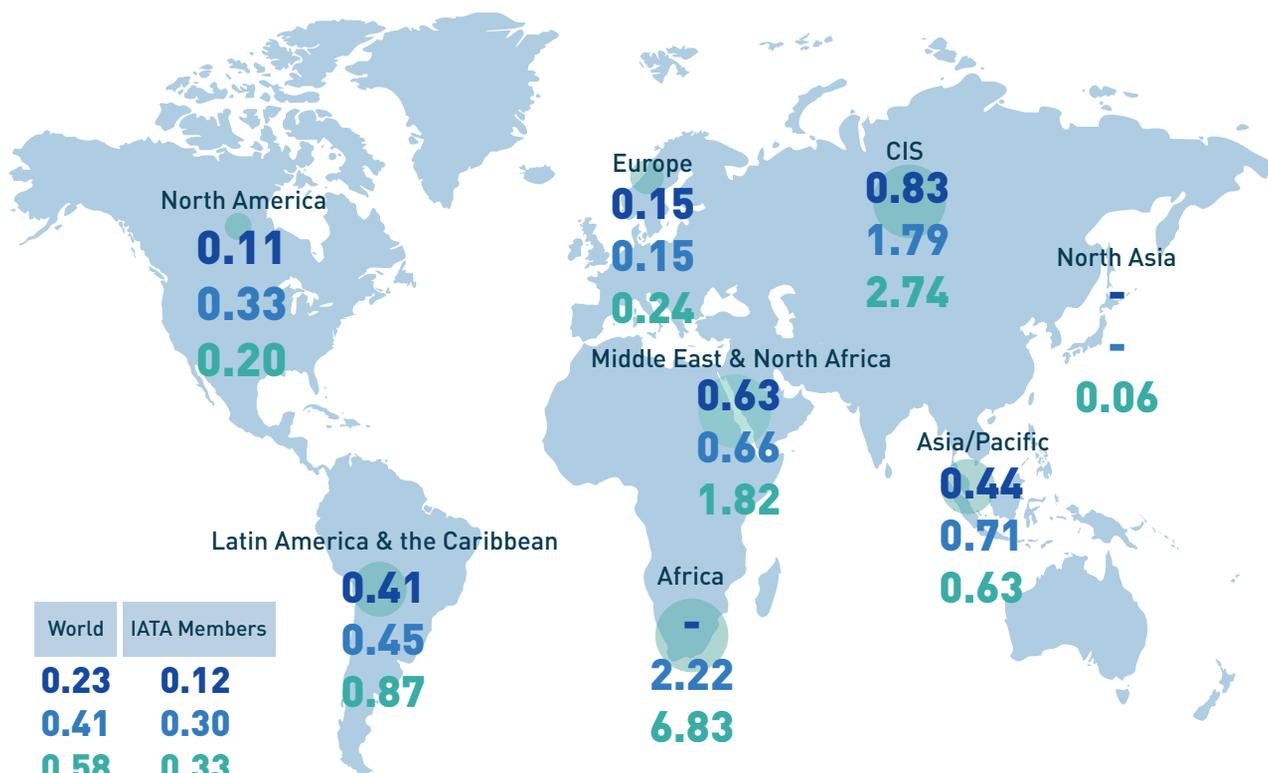
#### L'andamento globale della safety

**A** livello mondiale, il 2014 per la sicurezza aerea è stato un anno di stabilità, che ha visto consolidare gli ottimi risultati dell'anno precedente. Nel settore del trasporto aereo passeggeri sono stati registrati 21 incidenti con un totale di 990 vittime (fonte Flight Safety Foundation – Aviation Safety Network). In termini statistici, nel grafico riportato qui sotto, come pure nel grafico mostrato nell'intervento del rappresentante dell'EASA, si può notare come il numero totale di incidenti aerei è diminuito come pure si è abbassata la media globale degli ultimi dieci anni.



Incidenti mortali nell'aviazione commerciale per anno (media decennale in arancione)

I dati suddivisi per regioni del mondo (fonte IATA Safety Report 2014) mostrano come il dato di incidentalità nella regione Europea è rimasto costante rispetto al 2013 (0.15 incidenti per milione di voli). Nel tasso di incidenti, l'Europa è stata superata dal Nord America, ribaltando il dato del 2013 che vedeva l'Europa con il più basso tasso al mondo di incidenti dell'aviazione commerciale.



Total jet hull losses per million sector for operators registered in the IATA region.

Rateo incidenti aviazione commerciale (per milioni di voli)

Purtroppo, fra gli incidenti del 2014, vanno annoverati i due che hanno visto protagonisti i velivoli B 777 della Malaysia Airlines, che da soli hanno totalizzato più della metà delle vittime del 2014, di cui il secondo per cause estranee alla sicurezza aerea (azione di guerra nel cielo della Crimea).

Il primo incidente della Malaysia Airlines (Volo MH 370 del 8 marzo 2014 - scomparso dal controllo del traffico aereo e mai più ritrovato), ha sollevato una problematica di assoluta rilevanza per la sicurezza aerea: il controllo della posizione - flight tracking - degli aeromobili che sorvolano zone oceaniche o regioni insospite dove la copertura radar del controllo del traffico civile non è assicurata. In effetti questo è stato il secondo caso in pochi anni in cui un aereo di linea con centinaia di passeggeri a bordo precipita e non viene immediatamente localizzato (il precedente era il volo Air France AF 447, precipitato nel 2009 nell'oceano Atlantico al largo del Brasile i cui resti, in particolare i registratori di volo, sono stati ritrovati due anni dopo l'incidente).

Il tema del flight tracking continuo è oggi uno dei più dibattuti nel settore della sicurezza del volo; sono in elaborazione varie proposte regolamentari per l'implementazione di metodologie e procedure che consentano di seguire il volo degli aeromobili da trasporto lungo l'intera rotta anche dove non è possibile la copertura radar. La tematica troverà piena soluzione con i sistemi satellitari che consentiranno di ribaltare alle varie stazioni di terra i segnali trasmessi dagli stessi aeromobili, con una periodicità tale (anche di pochi secondi) da seguirne la rotta percorsa in modo pressoché continuo.

## Le attività e i risultati in ambito nazionale

L'attività dell'ENAC nel settore della safety è stata molto intensa nel 2014, peraltro svolta con minori risorse rispetto all'anno precedente, a causa del mancato turn-over del personale cessato per quiescenza.

Lasciando alle schede specifiche del presente Rapporto la rendicontazione di dettaglio delle varie attività, preme sottolineare i temi più significativi che hanno caratterizzato l'anno trascorso.

In termini normativi sono stati ben 60 i prodotti regolamentari emessi dall'ENAC e dei quali si è data attuazione. L'attività di regolamentazione è stata basata sull'obiettivo della profonda e sistematica rivisitazione del corpo normativo tecnico dell'Ente, alla luce della necessità di una sostanziale semplificazione mirata ad armonizzare i regolamenti e le circolari con la normativa Europea, sviluppata dall'EASA con il contributo delle autorità degli Stati Membri dell'UE, a cui partecipano anche oltre 50 fra dirigenti, professionisti e funzionari dell'Ente.

Il progetto di revisione regolamentare, che durerà tre anni, mira inoltre ad eliminare le duplicazioni rispetto alla normativa europea e a disciplinare il settore della sicurezza a livello nazionale solo quando strettamente necessario, in accordo ai principi di proporzionalità e sussidiarietà che sono alla base del diritto comunitario e sulla base del concetto di performance based regulation ampiamente adottato dalla comunità aeronautica internazionale.

Fra i documenti emessi dall'ENAC, la seconda edizione dello State Safety Programme – Italia elaborato con il contributo del Ministero dei Trasporti, dell'ANSV, dell'Aeronautica Militare, dell'ENAV e dell'Aeroclub d'Italia.

In termini attuativi da segnalare l'implementazione del regolamento comunitario n. 1178/2011 riguardante le licenze di volo, le organizzazioni di addestramento del personale navigante e la medicina aeronautica e il regolamento n. 965/2012 riguardante le operazioni di volo, che hanno sostituito le precedenti norme JAR-FCL, EU-OPS e JAR-OPS 3. La principale innovazione dei regolamenti europei su licenze e operazioni di volo è l'introduzione del Safety Management System - SMS, sia a livello delle organizzazioni che delle autorità di certificazione e sorveglianza, in coerenza con l'Annesso 19 dell'ICAO in vigore dal 14 novembre 2013. L'introduzione dell'SMS nelle organizzazioni di addestramento e negli operatori aerei, al pari degli aeroporti (in Italia applicato sin dal 2008, in base al Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti) e successivamente nelle organizzazioni di produzione e manutenzione, è la risposta all'esigenza di evoluzione della safety in ottica proattiva, dove i fattori organizzativi (politica della sicurezza, gestione dei rischi, assicurazione e promozione della sicurezza) sono i paradigmi per soddisfare l'esigenza sociale del massimo livello possibile di sicurezza nelle attività aeronautiche civili, a fronte della capillare diffusione ed utilizzo del mezzo di trasporto aereo.

A conclusione del periodo di transizione, caratterizzato da un cospicuo lavoro preparatorio interno, di informazione/addestramento del contesto esterno e all'esito delle verifiche di conformità ai nuovi requisiti europei, nel 2014 sono stati emessi 5.355 licenze di pilotaggio e attestati per il personale di cabina e 40 certificati di approvazione per le organizzazioni di addestramento (Air Training Organisations – ATO), nonché 62 certificati di operatori aereo (Air Operator Certificate – AOC).

Nel 2014 è inoltre iniziata l'attuazione del Regolamento "Mezzi aerei a pilotaggio remoto", i cosiddetti droni, fortemente attesa in un settore merceologico e industriale in tumultuosa espansione, con centinaia di iniziative di sperimentazione e operative. Il Regolamento ENAC e la sua concreta attuazione forniscono una risposta efficace alle esigenze di regolazione di questa innovativa categoria di mezzi aerei e alla disciplina del loro utilizzo, in attesa di un quadro normativo a livello europeo che si sta delineando con la Dichiarazione della Conferenza Internazionale di Riga dello scorso mese di marzo 2015 e della Concept of Operations emessa dall'EASA immediatamente dopo. Tuttavia i tempi necessari per l'emissione e l'attuazione della normativa europea sui droni ad uso civile sono ancora rilevanti ed è pertanto necessario il ricorso a normative nazionali per l'ordinato sviluppo del settore. Lo stesso sta

avvenendo in vari Paesi Europei: sono infatti undici gli Stati Membri UE che hanno adottato regolamenti nazionali per l'utilizzo degli aeromobili a pilotaggio remoto. Oggi è in fase di finalizzazione la seconda edizione del Regolamento ENAC che in particolare disciplinerà opportunamente l'acquisizione delle competenze per il pilotaggio dei droni e semplificherà l'impiego di quelli a minore fattore di rischio.

In questo ambito, nel 2014 è stato individuato e designato con provvedimento del Direttore Generale ENAC l'aeroporto di Taranto Grottaglie come Test Bed, piattaforma logistica e operativa a supporto dello sviluppo industriale, in particolare per la sperimentazione dei mezzi aerei a pilotaggio remoto.

Su impulso del Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato costituito un tavolo tecnico, presieduto dall'ENAC, per il coordinamento degli interventi e delle specifiche esigenze di tutti i soggetti istituzionali e privati interessati al "Progetto Grottaglie". È notizia di questi giorni che le attività sperimentali di un velivolo nazionale a pilotaggio remoto di progettazione e costruzione da parte di una primaria industria aeronautica nazionale inizieranno a Grottaglie nel mese di luglio 2015.

In ultimo, fra i risultati conseguiti del 2014, è da menzionare il Memorandum of Cooperation fra FAA ed ENAC, siglato a Washington, D.C. il 12 marzo 2014 sullo sviluppo del trasporto commerciale spaziale, con il quale l'ENAC, prima autorità dell'aviazione civile al mondo, ha stabilito meccanismi di collaborazione con l'omologa Statunitense in un settore avveniristico, ma di sicuro sviluppo quale il volo suborbitale a fini commerciali.

In questo ambito l'ENAC si avvale della qualificata collaborazione dell'Aeronautica Militare con la quale è stata firmata una apposita Lettera di Intenti. Ufficiali dello Stato Maggiore e del Centro Sperimentale Volo di Pratica Mare affiancano i rappresentanti dell'ENAC nel Gruppo di Lavoro congiunto USA-Italia che svolge le attività di cooperazione sui voli spaziali commerciali.

In particolare, nel settembre 2014 una delegazione ENAC-AM è stata invitata a partecipare a Washington alla riunione annuale del Commercial Space Transportation Advisory Committee – COMSTAC, massimo organo di indirizzo e consultazione per la politica regolamentare spaziale dell'FAA, dove è stata effettuata una presentazione dei progetti di sviluppo regolamentare e di sperimentazione per i voli spaziali commerciali in Italia.

Con il Memorandum of Cooperation con FAA, l'ENAC entra a pieno titolo fra le autorità che si accingono a sviluppare le condizioni regolamentari, infrastrutturali e operative per la sperimentazione dei voli suborbitali commerciali. In virtù di ciò, rappresentanti dell'ENAC e dell'AM partecipano allo Space Learning Group dell'ICAO che coordina l'elaborazione degli standard internazionali in questo innovativo settore. Indubbie saranno le ricadute positive sul settore della ricerca applicata e sull'industria aerospaziale nazionale.

## Patrick Ky

Direttore Esecutivo  
Agenzia Europea della Sicurezza Aerea

### **EASA: stato, ruolo e obiettivi**

**L'**Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA) è l'Autorità dell'Unione europea nel settore della sicurezza aerea, nonché il fulcro della strategia dell'Unione in tale ambito. Istituita nel 2002, l'EASA ha autonomia tecnica, finanziaria e legale. Il personale dell'Agenzia è composto da oltre 700 esperti di aviazione civile e amministrativi provenienti da tutti gli Stati Membri dell'UE.

La sede è a Colonia (Germania) con tre rappresentanze internazionali permanenti a Washington (USA), Montreal (Canada) e Pechino (Cina). La missione dell'Agenzia è di assicurare il più alto livello comune di tutela della sicurezza dei cittadini dell'UE in Europa e nel mondo, nonché il più alto livello di tutela ambientale, evitare le duplicazioni nei processi di regolamentazione e certificazione tra gli Stati Membri, attivare la creazione di un mercato aeronautico interno dell'Unione europea e condizioni di parità per l'industria UE e gli altri attori.

Le principali attività dell'EASA includono la certificazione dei prodotti per l'aviazione civile, la strategia e la gestione della sicurezza, la sorveglianza delle organizzazioni certificate e degli Stati Membri dell'UE in tutti i settori del trasporto aereo, tra cui ATM e aeroporti. Inoltre, l'EASA svolge un ruolo preminente nella politica aeronautica estera dell'UE. L'Agenzia è un interlocutore autorevole nei confronti delle altre autorità aeronautiche al di fuori dell'UE (ad esempio USA, Canada, Brasile) e uno tra i principali contributori per l'adozione delle norme aeronautiche europee in tutto il mondo. Oltre a ciò, l'EASA promuove la circolazione di prodotti aeronautici, professionisti e servizi europei in tutto il mondo, consentendo all'industria europea di sviluppare iniziative competitive e sicure nell'Unione e nel mondo.

#### **Il sistema EASA: lavorare in partnership**

Una stretta collaborazione tra l'EASA e gli Stati Membri è l'elemento chiave del sistema europeo per garantire un elevato livello di sicurezza per i passeggeri comunitari in Europa e nel mondo. L'applicazione armonizzata delle norme comunitarie garantisce un elevato livello comune di sicurezza in tutti gli Stati Membri con l'affermazione di una cultura della sicurezza europea. Garantisce, inoltre, una parità di condizioni per tutti gli operatori dell'industria UE, evitando duplicati normativi e migliorando il rapporto costi-benefici.

EASA svolge un ruolo di primo piano in questo processo di armonizzazione, sia in fase di regolamentazione, sia in quella di implementazione. In particolare, l'EASA ha la responsabilità di assicurare che gli Stati Membri applichino le norme UE in modo uniforme e per questo compito effettua ispezioni periodiche presso le autorità aeronautiche nazionali degli Stati Membri. Il Regolamento di esecuzione (UE) n. 628/2013 in materia di ispezioni per la standardizzazione e per il monitoraggio dell'applicazione delle norme europee, è stato emesso il 28 giugno 2013 ed è entrato in vigore il 1° gennaio 2014. Il nuovo regolamento ha introdotto un approccio alla standardizzazione di monitoraggio continuo orientato al sistema. In base a questo nuovo regolamento le attività di standardizzazione dell'Agenzia sono maggiormente focalizzate sulla performance della sicurezza e su un uso più efficiente delle risorse, incluso un ciclo di feedback sul processo di regolamentazione dell'Agenzia. Questo ha permesso di avere un quadro più chiaro relativamente alla situazione di ogni Stato Membro, nel periodo compreso tra due ispezioni, con la possibilità di adattare di conseguenza il programma di ispezioni e di definire con precisione le ispezioni programmate su temi rilevanti. Le attività di monitoraggio continuo hanno aumentato significativamente la trasparenza delle attività di standardizzazione tra l'EASA e ciascuno Stato Membro.

Nel 2014, diverse iniziative sono state avviate in stretta collaborazione o interazione con le autorità nazionali. L'Agenzia ha intensificato i suoi contatti con alcuni Stati e con le istituzioni europee, al fine di istituire un sistema di allerta per i rischi derivanti dalle Zone di Conflitto. Questo sistema ha lo scopo di fornire avvisi agli operatori circa i rischi derivanti dalle Zone di Conflitto, sulla base delle più complete informazioni disponibili. Con questo obiettivo l'Agenzia ha anche rilasciato diversi Safety Information Bulletin (SIB).

Nel 2014 l'Agenzia ha anche approvato la prima serie di norme per gli aeroporti a livello europeo. Sono state inoltre emesse tutte le relative EASA Opinion così come le Certification Specification, le Acceptable Means of Compliance e le Guidance Material. Il regolamento per gli Operatori di Paesi Terzi (TCO) è entrato in vigore il 26 maggio 2014. Questo ha dato il via ad una fase di 6 mesi per la presentazione delle domande per tutti gli operatori stranieri che attualmente volano verso l'UE. L'Agenzia sarà responsabile per il rilascio delle autorizzazioni a operatori di Paesi Terzi, che intendono volare nello spazio aereo EASA e atterrare in uno dei paesi EASA. Alla fine del periodo di presentazione delle domande, che si è concluso il 26 novembre 2014, l'EASA ha raccolto e gestito amministrativamente circa 650 domande di operatori commerciali aerei di Paesi Terzi da tutto il mondo. I dati raccolti continuamente dagli operatori candidati, sono al momento in fase di convalida. In questo periodo sono stati organizzati dall'Agenzia due workshop con le Autorità nazionali dei TCO, con una rete recentemente costituita dai focal point dei TCO, costituendosi quale sede per il coordinamento delle attività operative e la ripartizione dei compiti tra gli Stati Membri, la Commissione e l'EASA durante il periodo di transizione del TCO.

Il progetto European Central Question Bank (ECQB) è stato avviato nel 2014, nell'ambito del supporto agli Stati membri. Il progetto ha lo scopo di rendere effettivo un nuovo sistema per la distribuzione della Question Bank utilizzata dagli Stati Membri per gli esami teorici per le licenze commerciali di pilotaggio e le abilitazioni strumentali. L'Agenzia ha continuato a impegnarsi attivamente e interagire con gli stakeholder esterni, comprese le industrie e le autorità, organizzando forum e workshop. La Conferenza EASA 2014 per la sicurezza nell'Aviazione Generale (GA) è stata ospitata a Roma con il supporto dell'ENAC. La Conferenza, della durata di due giorni, ha registrato più di 350 presenze, in rappresentanza di 250 organizzazioni provenienti da 30 paesi. Si è trattato di una delle più grandi conferenze sull'Aviazione Generale organizzate in Europa, con più di 50 relatori sul tema GA, provenienti da associazioni, imprese e autorità. Ha avuto luogo un proficuo dibattito, che ha affrontato una serie di temi importanti, tra cui il brevetto di pilota, l'aeronavigabilità per i piccoli aeromobili e altri argomenti previsti dalla Roadmap dell'EASA per l'Aviazione Generale. A seguito di un mandato della Commissione europea, l'EASA è stata incaricata di eseguire una indagine tecnica sulle perdite di contatto radar dai monitor ATC in Europa centrale. Questi eventi hanno portato ad una riduzione di capacità in alcuni dei settori ATC interessati, nell'introduzione di provvedimenti sui flussi di traffico aereo e ritardi. Lo scopo dell'indagine è stato di comprendere meglio gli eventi da un punto di vista tecnico, per spiegare l'accaduto, per valutare l'impatto sulla sicurezza e, infine, per valutare la necessità di intraprendere le azioni necessarie per impedire che l'evento si ripeta. L'indagine tecnica ha concluso che vi è stata una sovra-interrogazione dei transponder, che ha superato le loro capacità di gestione. La relazione conclusiva è stata presentata alla Commissione europea all'inizio del mese di dicembre 2014. Con l'obiettivo di consentire un rapido cambiamento nella capacità di analisi sulla sicurezza disponibili a livello europeo e al fine di realizzare la transizione da un sistema di sicurezza reattivo a uno proattivo, l'Agenzia ha avviato uno studio di fattibilità per un Programma europeo di scambio dati per la sicurezza aerea (big data), che coinvolgerebbe un gran numero di stakeholder europei. Con la pubblicazione della comunicazione della Commissione europea sui Sistemi aeromobili a pilotaggio remoto (SAPR), l'Agenzia ha incrementato significativamente il suo coinvolgimento in questa materia. Ha creato una sezione dedicata nella Direzione Certificazione per guidare le attività dell'Agenzia nel settore dei SAPR. Nel 2014 l'Agenzia ha accettato per la prima volta le richieste di certificazione di tipo per SAPR, valide nel settore dell'aviazione civile.

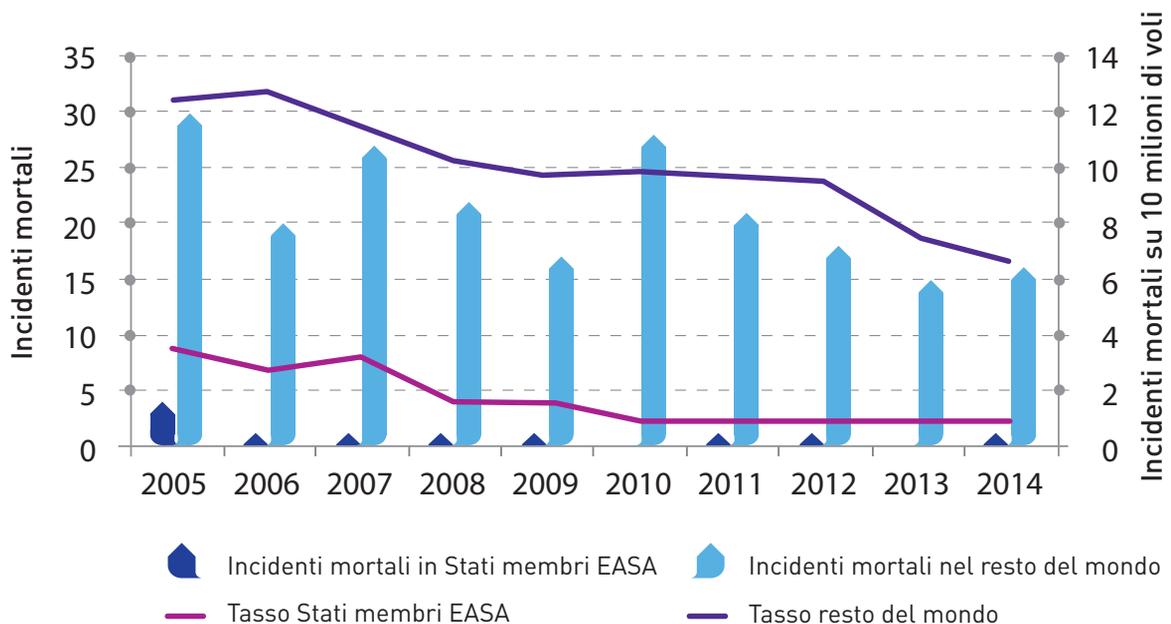
Su questo argomento, l'EASA ha anche aumentato la propria visibilità internazionale assumendo la presidenza dell'Associazione delle Autorità per la regolamentazione in materia di sistemi senza equipaggio (JARUS).

### Uno sguardo al futuro

Guardando al prossimo futuro, l'EASA sta attualmente sostenendo l'iniziativa politica della Commissione europea sulla sicurezza aerea, con l'obiettivo di migliorare la performance del sistema aeronautico dell'Unione europea e per renderlo più rispondente ai cambiamenti nel contesto dell'aviazione civile e alle conseguenti sfide per la sua sicurezza. Tenendo in considerazione gli input ricevuti dagli Stati membri nonché dalle industrie, raccolti nel corso del 2014, l'Agenzia ha definito i principi generali che dovrebbero indicare la strada che il sistema europeo dell'aviazione civile dovrà seguire per affrontare meglio queste sfide. Questi principi possono essere riassunti come segue:

- approccio olistico al trasporto aereo che tenga conto di safety, ambiente, security, ricerca negli altri settori;
- aumento di efficienza, proporzionalità e flessibilità del sistema dell'aviazione civile: approccio basato sulla performance (Performance Based Approach) e supervisione basata sul rischio (Risk Based Oversight);
- ottimizzazione dell'uso delle risorse disponibili a livello UE e nazionale;
- rafforzamento del ruolo dell'EASA nel facilitare e coordinare una efficace cooperazione tra gli Stati Membri e una condivisione di risorse e compiti specifici in maniera economicamente efficace;
- consenso al trasferimento volontario/delega di funzioni, sia "orizzontale" tra gli Stati Membri, sia "verticale" verso l'EASA;
- garanzia di finanziamenti adeguati, armonizzati e sostenibili per l'intero sistema e armonizzazione dei meccanismi di finanziamento esistenti negli Stati Membri e nell'EASA.

Nell'industria dell'aviazione civile vi è una tendenza costante ad aumentare l'efficienza attraverso l'impiego di nuovi materiali negli aeromobili, di nuove tecniche di produzione per i componenti e di nuove tecnologie per la gestione del traffico aereo. L'EASA è attiva in tale contesto, dove la sicurezza è una priorità e l'innovazione una necessità. L'EASA continuerà a rafforzare il partenariato con gli Stati Membri al fine di garantire un quadro paneuropeo di regolamentazione e vigilanza della sicurezza, che fornisca un elevato livello di sicurezza ai cittadini dell'UE in Europa e nel mondo.



# Il trasporto aereo in Italia nel 2014





## Traffico commerciale complessivo internazionale e nazionale 2014

### Servizi di linea e non di linea (arrivi + partenze)

Aeroporto	Movimenti		Pasgergeri		Transiti		Cargo		WLU
	Numero	%	Numero	%	Numero	%	Tonn.	%	
1 ALBENGA	735	-23,7	1.382	17,3	-	-	-	-	1.382
2 ALGHERO	13.244	-0,4	1.635.594	5,6	2.301	83,6	39	15,4	1.635.984
3 ANCONA	10.709	-5,6	477.218	4,2	1.679	53,8	6.991	5,0	547.128
4 AOSTA	21	-27,6	50	19,4	-	-	-	-	50
5 BARI	30.819	-0,1	3.664.337	2,0	9.047	28,9	2.060	1,3	3.684.937
6 BERGAMO	66.390	-5,1	8.696.085	2,1	6.102	31,4	122.488	5,6	9.920.965
7 BIELLA	17	-19,0	87	26,1	-	-	-	-	87
8 BOLOGNA	60.278	-1,6	6.533.533	6,6	38.951	34,4	32.167	4,1	6.855.203
9 BOLZANO	2.255	89,7	57.660	128,3	-	-	-	-	57.660
10 BRESCIA	3.720	1,7	9.940	38,8	197	-	19.158	71,0	201.520
11 BRINDISI	16.894	7,2	2.158.718	8,5	4.185	24,2	12	51,5	2.158.838
12 CAGLIARI	31.240	2,4	3.632.972	1,5	4.434	36,4	3.002	10,6	3.662.992
13 CATANIA	59.637	10,4	7.217.512	14,4	16.948	40,6	6.205	1,3	7.279.562
14 COMISO	2.610	527,4	328.027	477,0	-	-	-	-	328.027
15 CROTONE	794	129,5	65.793	127,5	-	-	-	-	65.793
16 CUNEO	3.439	41,0	233.992	-18,5	2.147	15,4	20	n.s.	234.192
17 ELBA	862	32,6	15.508	15,1	-	-	-	-	15.508
18 FIRENZE	30.276	7,5	2.231.460	13,6	58	34,8	110	8,5	2.232.560
19 FOGGIA	1.731	5,4	5.351	-4,4	1	66,7	-	-	5.351
20 GENOVA	13.328	-10,8	1.259.078	-2,7	2.674	34,0	276	63,8	1.261.838
21 GROSSETO	1.062	-6,8	3.908	-15,8	-	-	-	-	3.908
22 LAMEZIA TERME	18.503	12,4	2.414.277	11,1	6.703	30,9	1.439	9,5	2.428.667
23 LAMPEDUSA	3.704	-3,3	177.747	-12,6	20	59,2	21	37,4	177.957
24 MILANO LINATE	90.833	-0,3	8.984.285	-	2.609	23,4	17.458	11,0	9.158.865
25 MILANO MALPENSA	162.953	1,4	18.669.740	5,0	168.921	6,0	469.657	9,1	23.366.310
26 NAPOLI	51.214	5,2	5.917.256	9,6	31.714	3,2	7.773	40,3	5.994.986
27 OLBIA	19.115	7,0	2.095.828	6,0	10.897	7,7	310	9,1	2.098.928
28 PALERMO	41.212	2,4	4.545.641	4,8	13.119	6,6	1.505	1,9	4.560.691
29 PANTELLERIA	3.581	-4,9	127.160	-	-	-	34	13,2	127.500
30 PARMA	2.594	2,8	203.651	4,3	118	-	-	-	203.651
31 PERUGIA	2.508	-17,0	207.034	-3,3	544	837,9	-	100,0	207.034
32 PESCARA	5.155	-17,3	552.116	1,7	277	12,1	14	98,1	552.256
33 PISA	39.115	-0,2	4.678.734	4,6	5.077	41,0	7.217	267,5	4.750.904
34 REGGIO CALABRIA	4.741	-6,6	517.159	-7,3	169	-	45	55,5	517.609
35 RIMINI	4.149	-26,4	470.528	-15,7	1.482	56,4	397	52,4	474.498
36 ROMA CIAMPINO	47.148	1,9	5.016.642	5,7	-	-	15.668	4,7	5.173.322
37 ROMA FIUMICINO	312.046	3,4	38.291.989	6,5	331.247	1,1	143.090	0,8	39.722.889
38 SALERNO	832	0,7	2.245	11,7	-	-	-	-	2.245
39 TARANTO	341	36,9	885	156,5	-	-	7.373	29,6	74.615
40 TORINO	35.132	-1,3	3.419.102	8,4	5.093	36,6	686	31,0	3.425.962
41 TRAPANI	12.315	-21,2	1.595.755	-15,0	558	21,0	17	54,0	1.595.925
42 TREVISO	16.187	-3,0	2.226.534	3,3	287	73,7	1	n.s.	2.226.544
43 TRIESTE	9.258	-17,4	737.523	-13,1	1.835	38,7	123	38,4	738.753
44 VENEZIA	76.003	-3,8	8.407.935	1,0	8.586	32,1	36.384	8,2	8.771.775
45 VERONA	26.984	-3,7	2.755.171	2,6	13.943	47,6	238	55,5	2.757.551
<b>TOTALE</b>	<b>1.335.684</b>	<b>1,0</b>	<b>150.243.142</b>	<b>4,7</b>	<b>691.923</b>	<b>8,1</b>	<b>901.976</b>	<b>7,1</b>	

**Note:**

Aeroporto di Rimini chiuso da novembre 2014

n.s. = variazione non significativa in quanto relativa a valori anomali o non comparabili

## Traffico commerciale complessivo nazionale 2014

### Servizi di linea e non di linea (arrivi + partenze)

Aeroporto	Movimenti		Passeggeri		Cargo	
	Numero	%	Numero	%	Tonn.	%
1 ALBENGA	210	-51,5	357	-43,1	-	-
2 ALGHERO	8.970	1,2	1.038.112	5,9	38	12,4
3 ANCONA	7.287	1,9	170.088	-5,5	6.547	4,2
4 AOSTA	8	-	20	-4,8	-	-
5 BARI	21.281	1,9	2.543.351	1,0	2.004	-1,0
6 BERGAMO	20.204	-3,1	2.748.840	-1,4	11.962	36,4
7 BIELLA	7	-30,0	53	47,2	-	-
8 BOLOGNA	14.200	-3,1	1.732.518	7,5	3.455	-4,2
9 BOLZANO	2.176	87,7	57.195	126,7	-	-
10 BRESCIA	3.246	-6,3	2.371	2.294,9	13.523	36,1
11 BRINDISI	13.488	7,8	1.775.692	8,7	12	-0,8
12 CAGLIARI	24.602	5,3	2.882.717	3,8	2.965	-11,0
13 CATANIA	42.821	4,2	5.163.975	8,0	5.931	2,1
14 COMISO	1.512	443,9	172.724	379,2	-	-
15 CROTONE	760	119,7	65.765	127,4	-	-
16 CUNEO	804	-22,7	109.203	-12,2	-	-
17 ELBA	312	155,7	1.410	1.046,3	-	-
18 FIRENZE	5.312	12,8	399.486	14,2	30	-26,2
19 FOGGIA	1.696	4,6	5.042	-9,4	-	-
20 GENOVA	7.140	-13,2	689.805	-10,0	157	-35,9
21 GROSSETO	1.062	-6,8	3.908	-15,8	-	-
22 LAMEZIA TERME	15.402	15,1	1.986.316	13,3	1.437	-9,6
23 LAMPEDUSA	3.699	-3,1	177.613	-12,6	21	-37,4
24 MILANO LINATE	52.054	-2,0	5.129.709	-0,6	2.861	4,4
25 MILANO MALPENSA	23.532	-6,7	2.867.694	-4,5	2.358	-5,6
26 NAPOLI	26.342	-4,8	2.516.451	-0,5	7.031	42,5
27 OLBIA	11.415	4,0	1.199.841	2,4	288	12,9
28 PALERMO	32.971	2,3	3.610.850	6,5	1.488	-1,8
29 PANTELLERIA	3.474	-5,6	126.042	-0,1	34	-12,5
30 PARMA	1.678	10,3	139.913	6,5	-	-
31 PERUGIA	806	-20,0	45.904	-12,1	-	-100,0
32 PESCARA	2.958	-20,7	233.138	0,9	4	-99,5
33 PISA	15.080	2,2	1.375.675	7,4	943	-32,8
34 REGGIO CALABRIA	4.681	-7,8	512.137	-8,2	45	-55,5
35 RIMINI	643	-49,8	1.287	-87,3	12	100,0
36 ROMA CIAMPINO	15.119	-6,1	1.000.477	-4,3	14	-90,1
37 ROMA FIUMICINO	110.455	0,8	11.448.175	5,3	7.594	-4,1
38 SALERNO	483	-9,2	1.103	34,8	-	-
39 TARANTO	72	1,4	367	439,7	-	-
40 TORINO	16.578	-5,7	1.830.646	2,9	170	-8,0
41 TRAPANI	9.371	-17,2	1.159.973	-9,4	17	-54,0
42 TREVISO	5.290	26,5	688.536	44,8	-	-
43 TRIESTE	5.588	-17,2	459.410	-12,3	57	5,9
44 VENEZIA	13.911	-20,4	1.343.988	-19,6	2.412	0,5
45 VERONA	8.681	-10,9	787.358	-7,6	79	-37,0
<b>TOTALE</b>	<b>557.381</b>	<b>-1,0</b>	<b>58.205.235</b>	<b>2,6</b>	<b>73.486</b>	<b>10,1</b>

**Note:**

Aeroporto di Rimini chiuso da novembre 2014



## Traffico commerciale complessivo internazionale 2014

### Servizi di linea e non di linea (arrivi + partenze)

Aeroporto	Movimenti		Passeggeri		Cargo	
	Numero	%	Numero	%	Tonn.	%
1 ALBENGA	525	-0,9	1.025	-1,9	-	-
2 ALGHERO	4.274	-3,7	597.482	4,9	1	-
3 ANCONA	3.422	-18,3	307.130	-3,5	444	18,1
4 AOSTA	13	-38,1	30	-26,8	-	-
5 BARI	9.538	-4,3	1.120.986	4,4	56	544,4
6 BERGAMO	46.186	-6,0	5.947.245	-2,4	110.526	3,1
7 BIELLA	10	-9,1	34	3,0	-	-
8 BOLOGNA	46.078	-1,2	4.801.015	6,3	28.713	-4,1
9 BOLZANO	79	163,3	465	1.400,0	-	-
10 BRESCIA	474	143,1	7.569	7,1	5.635	343,4
11 BRINDISI	3.406	4,5	383.026	7,7	-	-96,5
12 CAGLIARI	6.638	-7,1	750.255	-6,3	37	54,2
13 CATANIA	16.816	30,1	2.053.537	34,6	274	-12,8
14 COMISO	1.098	695,7	155.303	646,3	-	-
15 CROTONE	34	100,0	28	100,0	-	-
16 CUNEO	2.635	88,3	124.789	-23,2	20	25.541,0
17 ELBA	550	4,2	14.098	5,6	-	-
18 FIRENZE	24.964	6,4	1.831.974	13,5	80	0,5
19 FOGGIA	35	59,1	309	808,8	-	-
20 GENOVA	6.188	-8,0	569.273	7,8	119	-77,0
21 GROSSETO	-	-	-	-	-	-
22 LAMEZIA TERME	3.101	0,8	427.961	2,0	2	-
23 LAMPEDUSA	5	-64,3	134	13,6	-	-
24 MILANO LINATE	38.779	2,0	3.854.576	0,8	14.597	-13,5
25 MILANO MALPENSA	139.421	2,9	15.802.046	6,9	467.299	9,2
26 NAPOLI	24.872	18,3	3.400.805	18,4	742	22,0
27 OLBIA	7.700	11,7	895.987	11,1	22	-23,8
28 PALERMO	8.241	2,7	934.791	-1,0	17	-5,1
29 PANTELLERIA	107	27,4	1.118	16,0	-	-100,0
30 PARMA	916	-8,6	63.738	-0,3	-	-
31 PERUGIA	1.702	-15,6	161.130	-0,4	-	-
32 PESCARA	2.197	-12,3	318.978	2,2	10	-17,0
33 PISA	24.035	-1,6	3.303.059	3,5	6.274	1.019,2
34 REGGIO CALABRIA	60	100,0	5.022	100,0	-	-
35 RIMINI	3.506	-19,5	469.241	-14,4	385	-53,8
36 ROMA CIAMPINO	32.029	6,2	4.016.165	8,6	15.655	-3,9
37 ROMA FIUMICINO	201.591	4,8	26.843.814	7,1	135.495	1,1
38 SALERNO	349	18,7	1.142	-4,1	-	-
39 TARANTO	269	51,1	518	87,0	7.373	29,6
40 TORINO	18.554	2,9	1.588.456	15,5	516	-36,2
41 TRAPANI	2.944	-31,5	435.782	-27,0	-	-
42 TREVISO	10.897	-12,8	1.537.998	-8,5	1	1.900,0
43 TRIESTE	3.670	-17,8	278.113	-14,5	67	-54,6
44 VENEZIA	62.092	1,0	7.063.947	6,1	33.972	8,8
45 VERONA	18.303	0,2	1.967.813	7,3	159	-61,2
<b>TOTALE</b>	<b>778.303</b>	<b>2,4</b>	<b>92.037.907</b>	<b>6,0</b>	<b>828.490</b>	<b>6,9</b>

Note:

Aeroporto di Rimini chiuso da novembre 2014



## Traffico commerciale di linea 2014

### Internazionale e nazionale (arrivi + partenze)

Aeroporto	Movimenti		Passeggeri		Cargo	
	Numero	%	Numero	%	Tonn.	%
1 ALBENGA	-	-	-	-	-	-
2 ALGHERO	12.715	-0,2	1.588.048	6,3	38	12,4
3 ANCONA	6.801	-14,1	434.863	-9,3	6.576	4,4
4 AOSTA	-	-	-	-	-	-
5 BARI	28.585	-0,8	3.574.885	1,7	2.009	-1,0
6 BERGAMO	63.838	-4,9	8.351.223	-1,8	122.487	5,6
7 BIELLA	-	-	-	-	-	-
8 BOLOGNA	57.445	-0,8	6.344.507	7,4	17.121	6,3
9 BOLZANO	2.176	95,5	53.575	153,6	-	-
10 BRESCIA	3.630	0,8	1.802	454,5	19.150	70,9
11 BRINDISI	15.461	8,0	2.121.660	7,8	12	-13,5
12 CAGLIARI	28.625	1,4	3.525.194	1,0	2.984	-10,7
13 CATANIA	55.596	10,8	6.903.280	15,2	6.190	1,2
14 COMISO	2.370	489,6	300.954	446,0	-	-
15 CROTONE	376	70,9	49.960	135,0	-	-
16 CUNEO	3.131	45,4	228.995	-18,6	20	n.s.
17 ELBA	710	44,3	15.182	14,6	-	-
18 FIRENZE	27.032	7,4	2.219.751	13,7	110	-8,5
19 FOGGIA	1.582	3,1	4.968	-8,7	-	-
20 GENOVA	12.845	-12,4	1.189.761	-6,4	266	-29,3
21 GROSSETO	-	-	-	-	-	-
22 LAMEZIA TERME	16.266	12,9	2.131.269	11,5	1.439	-9,5
23 LAMPEDUSA	2.940	7,7	141.840	-0,4	21	-37,4
24 MILANO LINATE	90.814	-0,3	8.983.289	-	17.458	-11,0
25 MILANO MALPENSA	157.354	1,6	18.030.972	5,7	442.716	8,2
26 NAPOLI	47.911	5,3	5.528.203	10,6	7.078	28,3
27 OLBIA	18.024	0,9	1.980.422	0,1	305	7,4
28 PALERMO	38.186	3,0	4.351.520	5,7	1.504	-1,8
29 PANTELLERIA	3.216	-3,4	117.134	1,5	34	-13,2
30 PARMA	1.316	-10,4	194.765	3,7	-	-
31 PERUGIA	1.414	-21,5	203.994	-3,5	-	-
32 PESCARA	4.124	-12,2	549.668	2,6	8	-99,0
33 PISA	34.630	1,0	4.624.089	5,4	4.697	148,6
34 REGGIO CALABRIA	4.677	-7,9	511.942	-8,2	45	-55,5
35 RIMINI	935	-54,4	119.505	-32,4	177	-47,7
36 ROMA CIAMPINO	36.096	2,9	4.994.236	5,9	7.327	-41,3
37 ROMA FIUMICINO	307.826	3,6	37.861.082	6,8	141.736	0,8
38 SALERNO	-	-	-	-	-	-
39 TARANTO	5	-	-	-	-	-
40 TORINO	33.371	2,4	3.240.864	7,2	564	-6,9
41 TRAPANI	11.861	-21,5	1.590.344	-15,0	17	-54,0
42 TREVISO	14.304	-2,8	2.207.659	2,9	-	-100,0
43 TRIESTE	8.197	-16,5	722.024	-10,8	57	5,9
44 VENEZIA	70.638	-3,7	8.250.048	0,6	28.496	-1,6
45 VERONA	22.055	-3,0	2.152.153	5,9	238	-55,5
<b>TOTALE</b>	<b>1.249.078</b>	<b>1,3</b>	<b>145.395.630</b>	<b>4,9</b>	<b>830.881</b>	<b>5,8</b>

**Note:**

Aeroporto di Rimini chiuso da novembre 2014

n.s. = variazione non significativa in quanto relativa a valori anomali o non comparabili



## Traffico commerciale non di linea (charter + aerotaxi) 2014

### Internazionale e nazionale (arrivi + partenze)

Aeroporto	Movimenti		Passeggeri		Cargo	
	Numero	%	Numero	%	Tonn.	%
1 ALBENGA	735	-23,7	1.382	-17,3	-	-
2 ALGHERO	529	-5,0	47.546	-13,9	1	n.s.
3 ANCONA	3.908	14,3	42.355	125,3	414	16,1
4 AOSTA	21	-27,6	50	-19,4	-	-
5 BARI	2.234	9,3	89.452	15,8	51	875,9
6 BERGAMO	2.552	-11,3	344.862	-8,7	1	-61,2
7 BIELLA	17	-19,0	87	26,1	-	-
8 BOLOGNA	2.833	-16,5	189.026	-14,4	15.046	-13,8
9 BOLZANO	79	3,9	4.085	-1,1	-	-
10 BRESCIA	90	52,5	8.138	19,0	8	n.s.
11 BRINDISI	1.433	-1,0	37.058	69,8	-	-99,4
12 CAGLIARI	2.615	14,2	107.778	23,5	18	20,0
13 CATANIA	4.041	4,3	314.232	-0,7	15	204,9
14 COMISO	240	1.614,3	27.073	1.458,6	-	-
15 CROTONE	418	231,7	15.833	106,5	-	-
16 CUNEO	308	8,1	4.997	-13,4	-	-
17 ELBA	152	-3,8	326	46,8	-	-
18 FIRENZE	3.244	8,0	11.709	-3,1	-	-
19 FOGGIA	149	38,0	383	137,9	-	-
20 GENOVA	483	73,1	69.317	190,6	10	-97,4
21 GROSSETO	1.062	-6,8	3.908	-15,8	-	-
22 LAMEZIA TERME	2.237	9,1	283.008	8,6	-	-
23 LAMPEDUSA	764	-30,5	35.907	-41,2	-	-100,0
24 MILANO LINATE	19	-51,3	996	-55,9	-	-100,0
25 MILANO MALPENSA	5.599	-3,7	638.768	-11,4	26.941	26,3
26 NAPOLI	3.303	2,5	389.053	-3,1	695	2.623,7
27 OLBIA	1.091	n.s.	115.406	n.s.	5	n.s.
28 PALERMO	3.026	-4,4	194.121	-11,6	1	-46,5
29 PANTELLERIA	365	-16,3	10.026	-14,0	-	-
30 PARMA	1.278	21,1	8.886	17,8	-	-
31 PERUGIA	1.094	-10,4	3.040	15,7	-	-100,0
32 PESCARA	1.031	-33,0	2.448	-65,4	6	275,4
33 PISA	4.485	-8,4	54.645	-35,4	2.520	3279,9
34 REGGIO CALABRIA	64	n.s.	5.217	n.s.	-	-
35 RIMINI	3.214	-10,3	351.023	-8,0	220	-55,6
36 ROMA CIAMPINO	11.052	-1,1	22.406	-16,4	8.341	111,4
37 ROMA FIUMICINO	4.220	-13,0	430.907	-14,8	1.353	2,7
38 SALERNO	832	0,7	2.245	11,7	-	-
39 TARANTO	336	34,9	885	156,5	7.373	29,6
40 TORINO	1.761	-41,4	178.238	37,4	121	-68,6
41 TRAPANI	454	-12,4	5.411	-11,8	-	-
42 TREVISO	1.883	-4,1	18.875	76,8	1	-
43 TRIESTE	1.061	-23,9	15.499	-61,3	66	-54,7
44 VENEZIA	5.365	-5,0	157.887	24,6	7.888	69,4
45 VERONA	4.929	-6,4	603.018	-7,8	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>86.606</b>	<b>-3,0</b>	<b>4.847.512</b>	<b>-1,2</b>	<b>71.095</b>	<b>26,2</b>

**Note:**

Aeroporto di Rimini chiuso da novembre 2014  
n.s. = variazione non significativa in quanto relativa a valori anomali o non comparabili



## Traffico di aviazione generale 2014

Aeroporto	Movimenti	Passeggeri	Aeroporto	Movimenti	Passeggeri
1 Albenga	4.591	2.799	34 Milano Linate	21.970	44.958
2 Alessandria	362	203	35 Milano Malpensa	3.555	12.576
3 Alghero	591	1.035	36 Napoli	7.467	11.065
4 Ancona	2.053	1.588	37 Novi Ligure	5.064	-
5 Aosta	8.230	1.683	38 Olbia	9.432	20.953
6 Arezzo	1.346	58	39 Palermo	compreso negli aerotaxi	
7 Asiago	1.939	340	40 Pantelleria	80	77
8 Bari	1.744	1.590	41 Parma	4.421	1.813
9 Bergamo	1.279	1.726	42 Perugia	785	1.674
10 Biella	8.903	16.982	43 Pescara	1.501	2.457
11 Bologna	4.780	7.997	44 Pisa	compreso negli aerotaxi	
12 Bolzano	9.802	7.009	45 Reggio Calabria	2.650	5.263
13 Brescia	3.796	3.342	46 Rimini	731	1.070
14 Brindisi	346	622	47 Roma Ciampino	2.906	8.352
15 Cagliari	2.486	780	48 Roma Fiumicino	72	155
16 Casale Monferrato	721	-	49 Roma Urbe	22.530	1.415
17 Catania	288	646	50 Salerno	2.357	843
18 Comiso	237	402	51 Taranto	186	103
19 Cremona	110	102	52 Thiene	16.000	10.000
20 Cuneo	2.469	1.943	53 Torino Caselle	7.332	7.791
21 Elba	2.647	3.559	54 Torino Aerialia	20.540	3.008
22 Fano	538	-	55 Trapani	205	200
23 Firenze	3.880	5.103	56 Trento	20.244	15.544
24 Foggia	736	542	57 Treviso	1.583	1.348
25 Foligno	851	49	58 Trieste	5.878	955
26 Genova	5.245	6.899	59 Venezia	1.571	4.391
27 Grosseto	784	773	60 Vercelli	4.550	2.030
28 Lamezia Terme	598	393	61 Verona	3.109	6.501
29 L'Aquila	1.455	7	62 Verona	14.638	54
30 Lampedusa	49	81	63 Voghera	1.429	n.d.
31 Legnago	412	394			
32 Lucca	6.048	44			
33 Massa Cinquale	1.730	2.350			

### Note:

Aeroporto di Rimini chiuso da novembre 2014

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



## Legenda dati di traffico

**Cargo:** merce + posta (espresso in tonnellate).

**Merce:** materiale trasportato su un aeromobile, comprese valige diplomatiche e colli urgenti, escluse 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.

**Servizi aerei di linea:** servizi di trasporto aereo di passeggeri e merci effettuati dietro remunerazione, accessibili al pubblico e operati in base ad 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; se il numero di posti è superiore a 19 si parla di voli charter, in caso contrario di aerotaxi.

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

**Trasporto aereo aviazione generale:** traffico diverso dal trasporto aereo commerciale che comprende sostanzialmente l'attività degli aeroclub, delle scuole di volo, dei piccoli aerei privati, 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.

**WLU:** Work Load Unit, unità di carico corrispondente a un passeggero o a un quintale di merce o posta.

## Graduatoria 2014 dei primi 10 vettori operanti in Italia in base al numero dei passeggeri trasportati per tipo di traffico

### Traffico nazionale

	Vettore	Nazionalità	N. Passeggeri (partenze)
1	Alitalia - Cai (*)	Italia	12.830.045
2	Ryanair	Irlanda	8.928.659
3	Easyjet	Gran Bretagna	2.937.942
4	Gruppo Meridiana Fly (**)	Italia	2.264.157
5	Volotea	Spagna	720.838
6	Vueling Airlines	Spagna	708.624
7	Blue Panorama Airlines	Italia	289.071
8	Darwin Airlines/Fly Baboo	Svizzera	140.499
9	New Livingston	Italia	86.819
10	Mistral Air	Italia	79.248

### Traffico internazionale

	Vettore	Nazionalità	N. Passeggeri (arrivi + partenze)
1	Ryanair	Irlanda	17.190.587
2	Alitalia - Cai (*)	Italia	10.545.909
3	Easyjet	Gran Bretagna	10.426.487
4	Deutsche Lufthansa	Germania	4.511.415
5	Vueling Airlines	Spagna	3.163.872
6	British Airways	Gran Bretagna	2.949.989
7	Air France	Francia	2.819.349
8	Wizz Air	Ungheria	2.681.028
9	Air Berlin	Germania	1.925.369
10	Klm Royal Dutch Airlines	Olanda	1.569.332

(\*) Alitalia Cai, Cai First, Cai Second, Air One, Air One Cityliner

(\*\*) Meridiana, Air Italy, Eurofly



## Graduatoria 2014 dei primi 50 vettori operanti in Italia in base al numero totale dei passeggeri trasportati

	Vettore	Nazionalità	N. Passeggeri trasportati <sup>(1)</sup>
1	Ryanair	Irlanda	26.119.246
2	Alitalia - Cai (*)	Italia	23.375.954
3	Easyjet	Gran Bretagna	13.364.429
4	Deutsche Lufthansa	Germania	4.511.415
5	Vueling Airlines	Spagna	3.872.496
6	Gruppo Meridiana Fly (**)	Italia	3.427.598
7	British Airways	Gran Bretagna	2.949.989
8	Air France	Francia	2.819.357
9	Wizz Air	Ungheria	2.681.028
10	Air Berlin	Germania	1.925.437
11	Klm Royal Dutch Airlines	Olanda	1.569.332
12	Germanwings	Germania	1.561.350
13	Emirates	Emirati Arabi Uniti	1.526.910
14	Turkish Airlines	Turchia	1.513.902
15	Blue Panorama Airlines	Italia	1.091.159
16	Iberia	Spagna	1.079.633
17	Swiss Air International	Svizzera	1.036.108
18	Neos	Italia	1.021.520
19	Volotea	Spagna	1.020.477
20	TAP Portugal	Portogallo	930.958
21	Brussels Airlines	Belgio	879.200
22	Air Dolomiti	Italia	833.501
23	Aeroflot	Russia	765.276
24	Scandinavian Airlines System (SAS)	Svezia	755.200
25	Norwegian Air Shuttle	Norvegia	740.667
26	Delta Air Lines	Usa	729.300
27	Basiq Air - Transavia	Olanda	650.163
28	Austrian Airlines	Austria	647.009
29	Easyjet Switzerland	Svizzera	629.501
30	Qatar Airways	Qatar	570.052
31	Mistral Air	Italia	481.822
32	Aer Lingus	Irlanda	478.784
33	Blue Air	Romania	478.636
34	Air Europa	Spagna	452.767
35	American Airlines	Usa	404.492
36	Finnair	Finlandia	397.522
37	Flyniki	Austria	392.839
38	Thomson Fly	Gran Bretagna	382.685
39	Jet 2 / Channel Express Air Services	Gran Bretagna	370.808
40	United Airlines	Usa	361.206
41	US Airways	Usa	356.267
42	El Al Israel Airlines	Israele	347.004
43	Transavia France	Francia	342.296
44	Air Malta	Malta	339.060
45	Air China International	Cina	336.145
46	Monarch Airlines	Gran Bretagna	329.569
47	Tunisair	Tunisia	327.358
48	Pegasus Hava Tasimaciligi	Turchia	325.563
49	Cathay Pacific Airways	Hong Kong	320.385
50	Royal Air Maroc	Marocco	309.891

### Note:

<sup>(1)</sup> Ai fini di una corretta graduatoria, i passeggeri nazionali sono stati conteggiati solo IN PARTENZA.

(\*) Alitalia Cai, Cai First, Cai Second, Air One, Air One Cityliner

(\*\*) Meridiana Fly, Air Italy, Eurofly

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



**3,9%**  
Nord America

**1,0%**  
Sud America

**73,3%**  
Europa EU

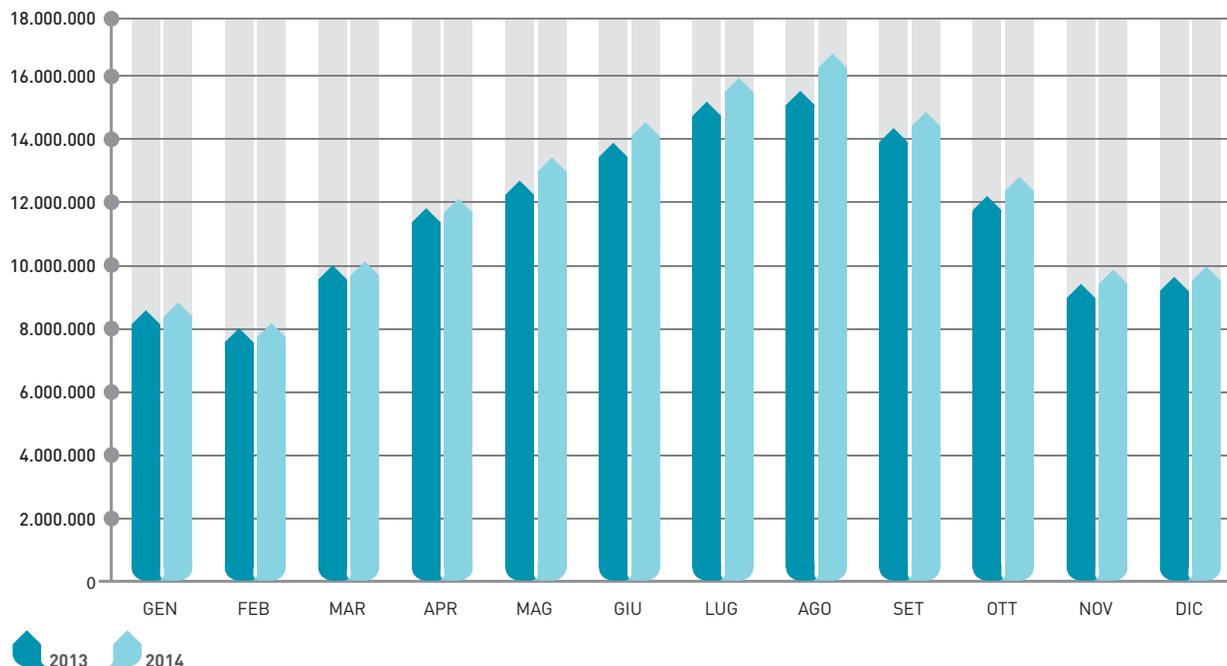
**8,7%**  
Asia e Oceania

**0,4%**  
Centro America

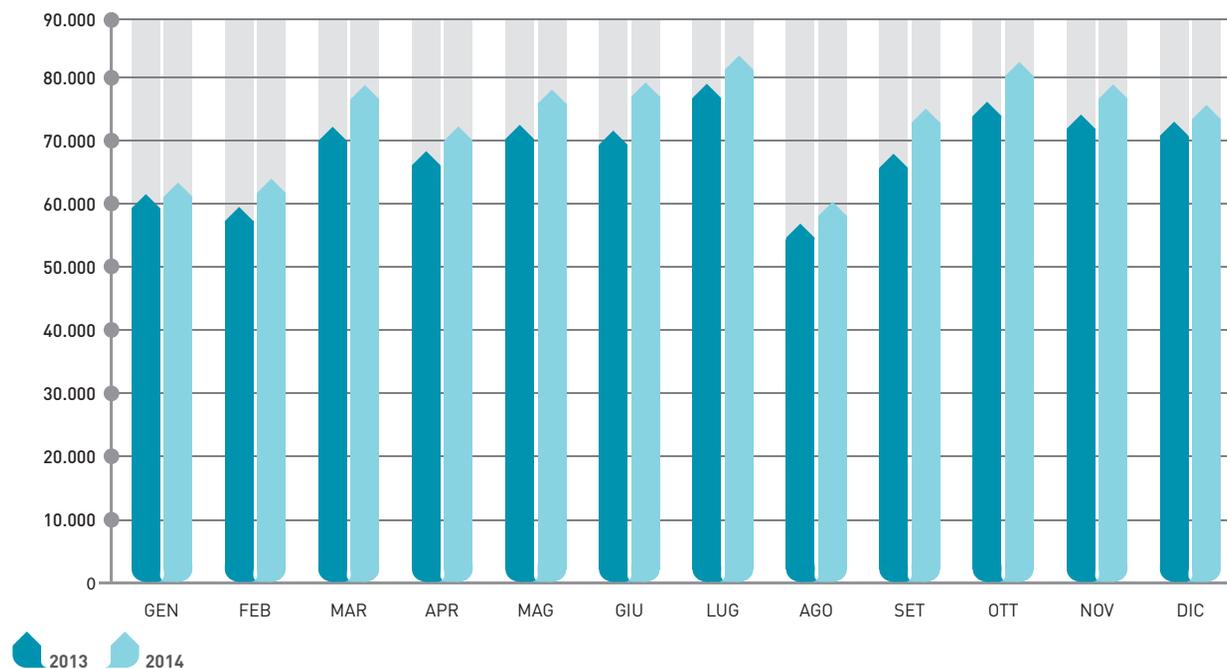
**4,1%**  
Africa

**8,6%**  
Europa extra UE

### Confronto mensile del traffico passeggeri 2013 - 2014

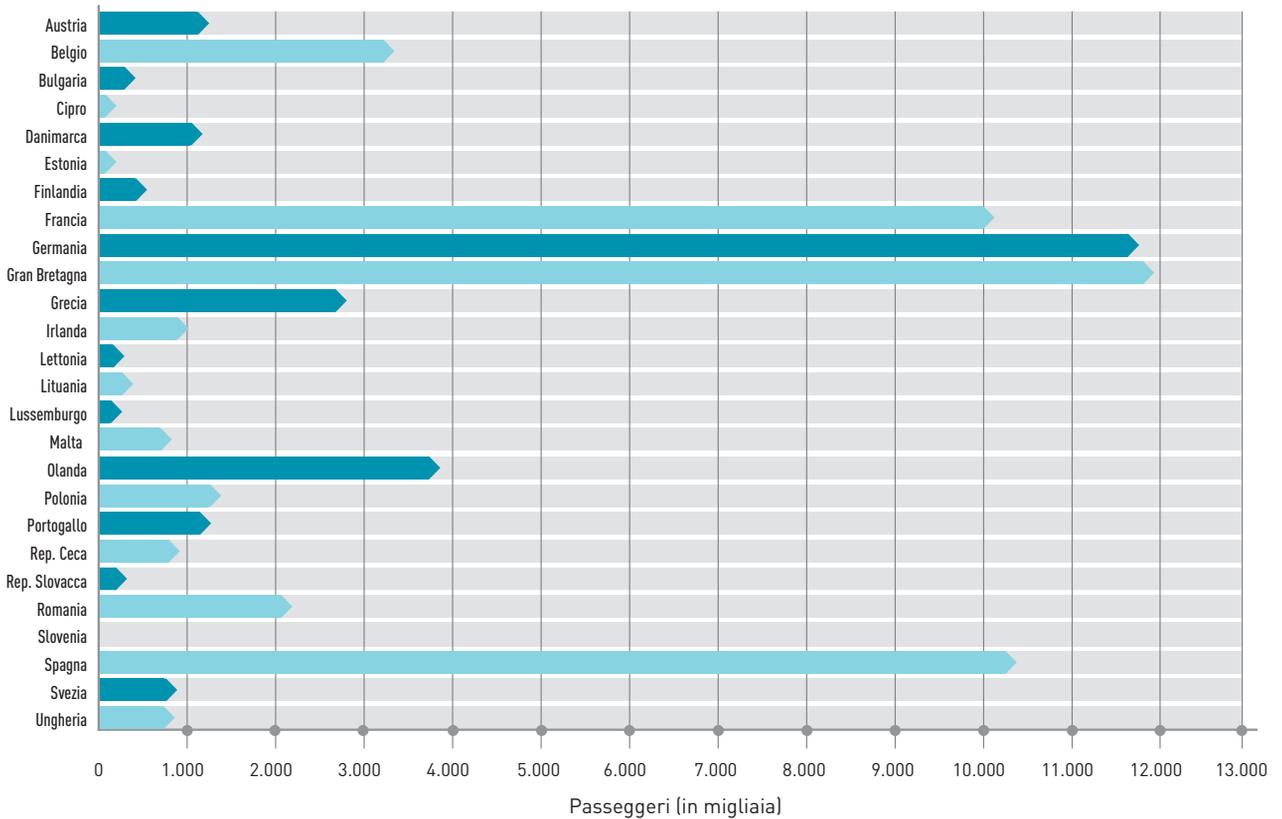


### Confronto mensile del traffico cargo 2013 - 2014





## Suddivisione passeggeri per origine/destinazione Unione europea 2014



## Ripartizione del mercato aereo italiano tra vettori tradizionali e low cost 2014

	Passeggeri nazionali (*) (arrivi+partenze)	Quota %	Var. % 2013 2014	Passeggeri internazionali (arrivi+partenze)	Quota %	Var. % 2013 2014	Totale passeggeri (arrivi+partenze)	Quota %	Var. % 2013 2014
Vettori Low Cost	26.630.358	45,75	33,40	42.201.136	45,85	11,12	68.831.494	45,81	18,79
Vettori Tradizionali	31.574.877	54,25	-14,06	49.836.771	54,15	2,07	81.411.648	54,19	-4,86
<b>TOTALI</b>	<b>58.205.235</b>	<b>100,00</b>		<b>92.037.907</b>	<b>100,00</b>		<b>150.243.142</b>	<b>100,00</b>	

### Note:

(\*) Il numero di passeggeri nazionali è in realtà il doppio di quelli effettivamente movimentati essendo stati conteggiati sul totale degli aeroporti

## Quote di mercato traffico aereo 2014

● Vettori tradizionali ● Vettori low cost



# Indice Bilancio Sociale 2014



L'Istituzione



La safety



La security



La pianificazione aeroportuale



La regolazione economica



La regolazione dello spazio aereo



L'ambiente



L'attività internazionale



# 1

## L' Istituzione

Scheda 1.1	L'organizzazione	37
Scheda 1.2	Le risorse umane	40
Scheda 1.3	Le risorse finanziarie	42
Scheda 1.4	Gli Stakeholder	43
Scheda 1.5	Il Piano della Performance	44
Scheda 1.6	La prevenzione della corruzione	47
Scheda 1.7	La trasparenza	48
Scheda 1.8	La Carta dei Servizi	49
Scheda 1.9	La Sala Crisi	50
Scheda 1.10	La tutela dei diritti del Passeggero e la qualità dei servizi aeroportuali	51
Scheda 1.11	L'innovazione tecnologica	55
Scheda 1.12	L'informazione e la comunicazione	56
Scheda 1.13	L'attività legale	58
Scheda 1.14	La normativa	60



## 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 di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Gli obiettivi primari del mandato istituzionale sono posti in evidenza nella Mission dell'Ente:

**“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), agenzia specializzata 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;

**EASA** (European Aviation Safety Agency), ente giuridico che si occupa di definire i livelli comuni di sicurezza e di protezione ambientale nel settore dell'aviazione civile tra i Paesi aderenti all'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. Si prefigge il compito di assicurare uno sviluppo sicuro ed efficiente del trasporto aereo in Europa tramite l'armonizzazione delle politiche dei Paesi membri relative alla safety, alla security e alla tutela dell'ambiente. L'ECAC, inoltre, rappresenta un foro di discussione volto a promuovere anche la cooperazione con i Paesi Terzi e l'industria del settore;

**EUROCONTROL** (European Organisation for the Safety of Air Navigation), organismo che coordina e pianifica l'attuazione di un sistema europeo uniforme per la gestione del traffico aereo. In quest'ottica si prefigge: la

standardizzazione dei regolamenti nazionali in merito all'utilizzo dello spazio aereo, la formazione del personale che si occupa nei diversi Stati del controllo del traffico aereo, la ricerca, la sperimentazione e la simulazione di nuovi sistemi di controllo.

Nell'ambito dell'Unione europea il principale interlocutore è rappresentato dalla Commissione europea, in particolare dalle Direzioni Generali per l'Energia e per la Mobilità e i Trasporti. Gran parte dell'attività propeudetica all'emanazione dei regolamenti si svolge invece presso il Gruppo aviazione, costituito nell'ambito del Consiglio dei Ministri dei Trasporti della UE.

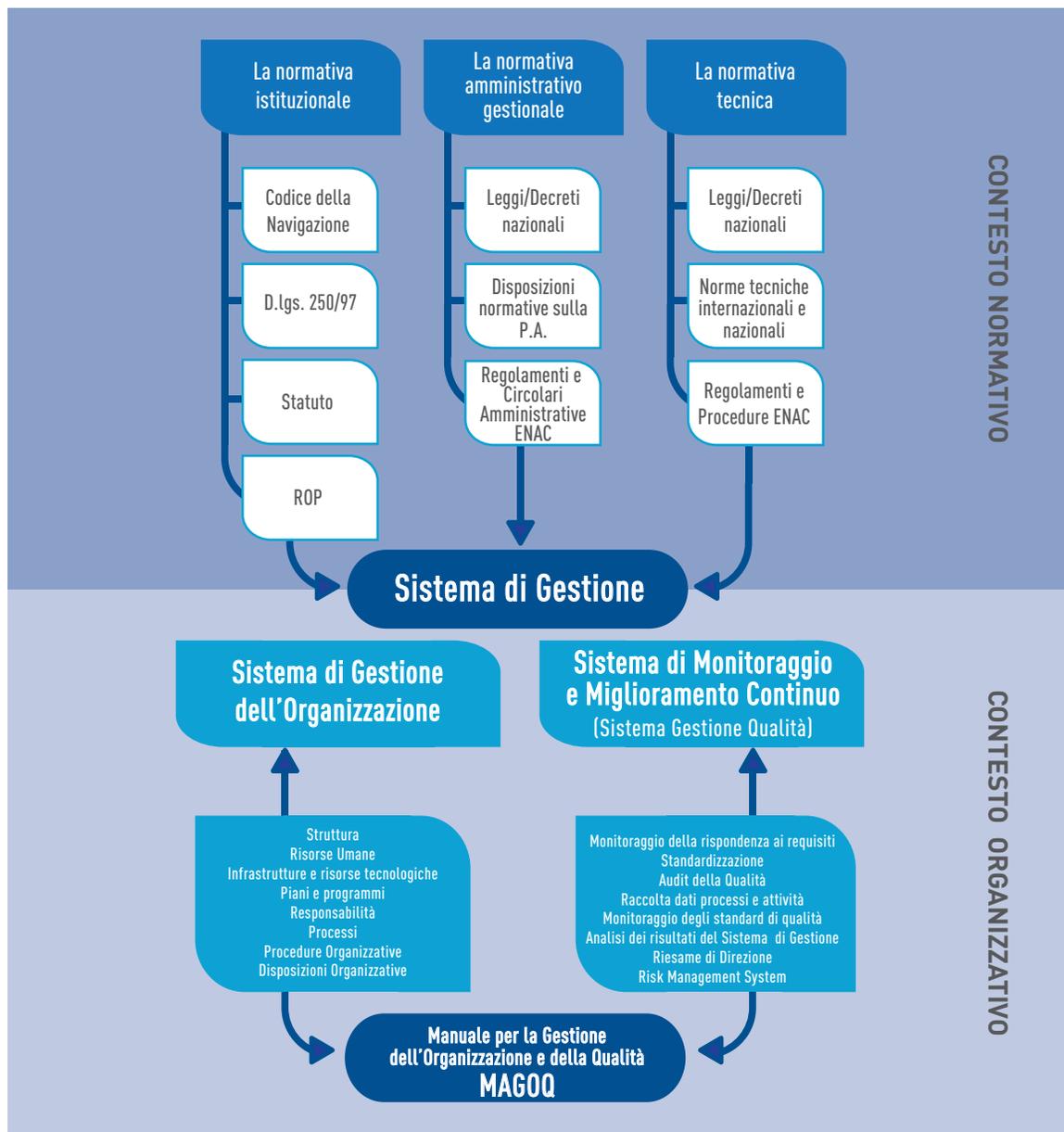
### Il Sistema di Gestione

Per la gestione del complesso delle regole, delle attività e delle risorse che consentono l'esercizio del proprio mandato istituzionale, l'ENAC ha definito un Sistema di Gestione che si uniforma al contesto normativo e che tiene conto degli standard e dei criteri stabiliti dalle normative sulla sicurezza aeronautica con particolare riferimento ai concetti di Safety Management System adottati dall'ICAO e dall'Unione europea.

Il Sistema di Gestione dell'Ente, costituito dal Sistema di Gestione dell'Organizzazione e dal Sistema di Monitoraggio e Miglioramento Continuo – Sistema Gestione Qualità – è descritto nel Manuale per la Gestione dell'Organizzazione e della Qualità (MAGOQ).



## Rappresentazione del Sistema di Gestione ENAC

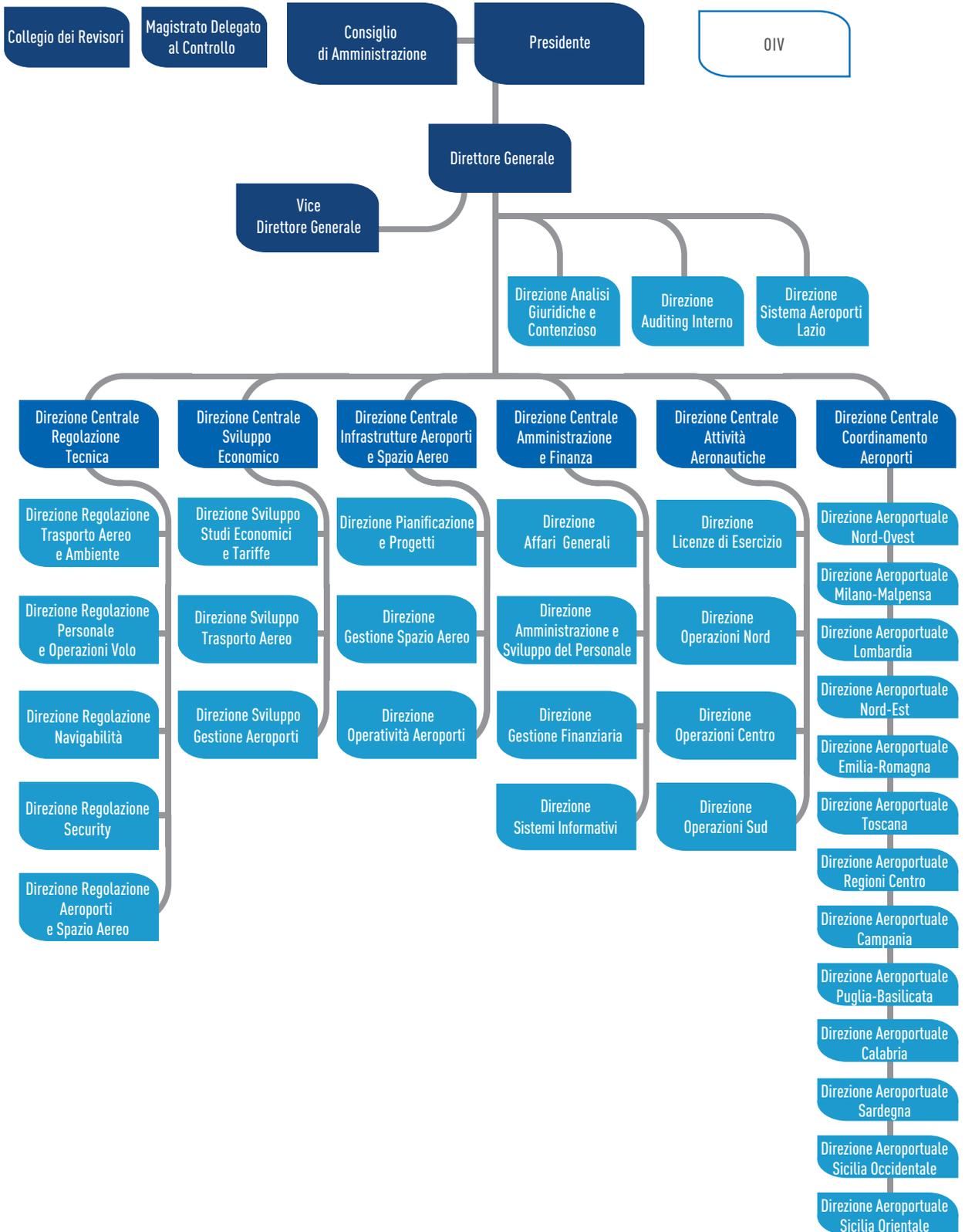


### L'organigramma

L'Ente, per adeguarsi alle normative in materia di "spending review", ha operato una riorganizzazione amministrativa attraverso la quale sono state rivisitate, in termini numerici e di competenze, le diverse Strutture. La nuova organizzazione è operativa da marzo 2014. Dal 1° gennaio 2015, inoltre, è stata istituita una struttura

dirigenziale dedicata alla verifica costante e organica dell'attività amministrativa dell'Ente. A decorrere dalla stessa data è stato rivisto l'assetto organizzativo degli aeroporti della regione Lazio, che prevedeva due Direzioni, istituendo un'unica struttura dirigenziale. Si riporta nella pagina seguente l'Organigramma dell'Ente in vigore.

# Organigramma



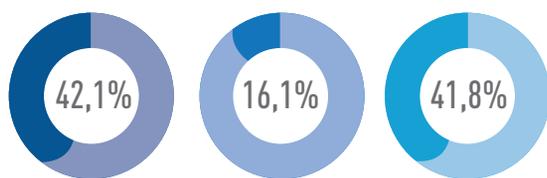
## Le risorse umane

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 2014 è pari a 803 unità articolato in quattro aree di attività.

### Aree di Attività

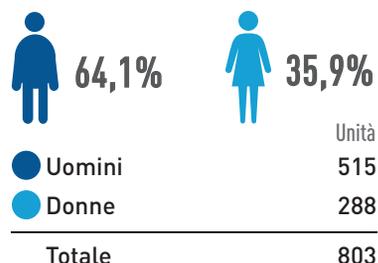
	unità	%
Dirigenziale	37	4,6
Professionale (di cui 139 laureati e 32 diplomati)	171	21,3
Operativa (di cui 21 ispettori di volo e 211 ispettori ENAC)	232	28,9
Tecnico Economico-Amministrativa	363	45,2
<b>Totale</b>	<b>803</b>	<b>100,0</b>

### Distribuzione sul territorio



	Unità
Direzione Generale	338
Direzioni Operazioni	129
Direzioni Aeroportuali	336
<b>Totale</b>	<b>803</b>

### Sesso



### Formazione del personale interno

Lo sviluppo delle risorse umane, attraverso la formazione, continua ad essere uno degli impegni prioritari dell'Ente, nella convinzione che sia un fattore fondamentale per la crescita delle persone e dunque dell'Organizzazione.

In quest'ottica, nel 2014 è stato redatto il Piano di formazione sulla base di una programmazione per il triennio 2014-2016 ancorata agli obiettivi strategici dell'Ente, così come esplicitati nel Piano delle Performance valido per lo stesso arco temporale.

Il Piano di formazione 2014-2016:

- definisce gli obiettivi formativi coerenti con la Missione dell'Ente;
- stabilisce le priorità formative per ciascuna annualità;
- raccoglie - per il 2014 - le schede di riepilogo dei singoli interventi formativi contenenti le informazioni rispetto a: obiettivi e finalità, contenuti, destinatari, durata, tipo attività, metodologia, tipo di valutazione prevista, periodo di realizzazione, costo;
- indica le modalità di monitoraggio della programmazione;
- specifica le modalità di valutazione della formazione.

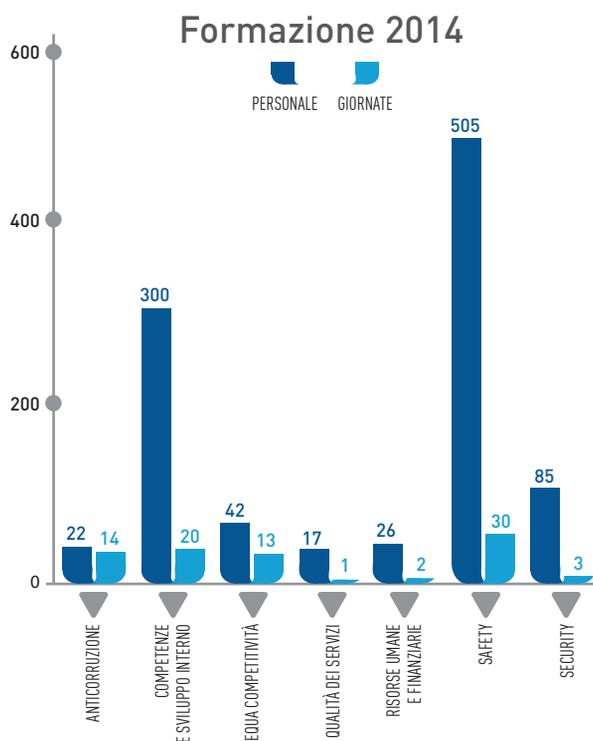
### Processo di interrelazione tra Performance e Formazione



Il Piano è stato dunque sviluppato effettuando un'analisi dei fabbisogni, rilevati attraverso un confronto con i Direttori Centrali e di Linea, anche con l'ausilio di questionari semi-strutturati, per soddisfare l'esigenza di:

- garantire l'aggiornamento delle competenze di ruolo e la qualificazione delle risorse interne;
- assicurare lo sviluppo delle competenze durante tutto l'arco della vita lavorativa del personale (lifelong learning), secondo le indicazioni della Comunità europea<sup>1</sup>;
- assicurare la capacità di previsioni accurate nel rispetto del budget a disposizione per la formazione.

Inoltre, particolare attenzione è stata riservata a tematiche rilevanti, sia per effetto del mutato quadro normativo (anticorruzione e più in generale il consolidamento di una cultura dell'etica e della legalità) che per la specificità dei fini istituzionali dell'Ente (promozione di una cultura della sicurezza, potenziamento delle competenze linguistiche, sviluppo delle competenze trasversali del personale).



In totale nel 2014 sono stati realizzati circa 150 corsi (inclusi quelli a catalogo) di cui circa il 40% è costituito da formazione realizzata con docenti interni.

<sup>1</sup> Decisione n. 1720/2006/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15/11/2006 che istituisce un programma d'azione nel campo dell'apprendimento e della formazione permanente; Lifelong Learning Programme 2007-2013

#### Formazione personale interno

	N. giornate x partecipanti
Corsi con docenti interni	2.018
Corsi con docenti esterni	929
Corsi a Catalogo	349
<b>Totale</b>	<b>3.296</b>

#### Corsi di formazione per esterni

È proseguita nel 2014 l'attività di formazione rivolta a soggetti esterni con un totale di 6 corsi per aziende.

	Edizione	Giorni	Totale giorni	Partec.	N. giorni per part.
Reg. (CE) n. 748/2012 Part 21 Subpart J_DDA	1	3	3	7	21
Reg. (CE) n. 748/2012 Part 21 Subpart J/P	1	2	2	20	40
Reg. (CE) n. 748/2012 Part 21 Subpart J_POA	1	3	3	5	15
Reg. (CE) n. 748/2012 Part 21 Subpart J_POA	1	3	3	15	45
Infrastructural works monitoring	2	1	2	42	42
<b>Totale</b>		<b>12</b>	<b>13</b>	<b>89</b>	<b>163</b>

#### Il Master Universitario in Gestione dell'Aviazione Civile

Nel 2014 l'ENAC ha confermato l'accordo di collaborazione con l'Università di Roma "La Sapienza", Facoltà di Ingegneria, Dipartimento di Meccanica e Aeronautica per la realizzazione del Master Universitario in Gestione dell'Aviazione Civile che ha visto un sempre maggiore coinvolgimento di enti e organizzazioni di settore quale ad esempio il Centro Studi Demetra.

Il Master, istituito per favorire la crescita di un legame tra la cultura accademica e la realtà industriale nel settore aeronautico aerospaziale attraverso il contributo dell'Autorità, intende promuovere la formazione professionale ad alto livello di giovani in grado di sviluppare gli studi nel settore e di svolgere future funzioni manageriali all'interno delle diverse aziende ed enti che operano in tale ambito.

## Le risorse finanziarie

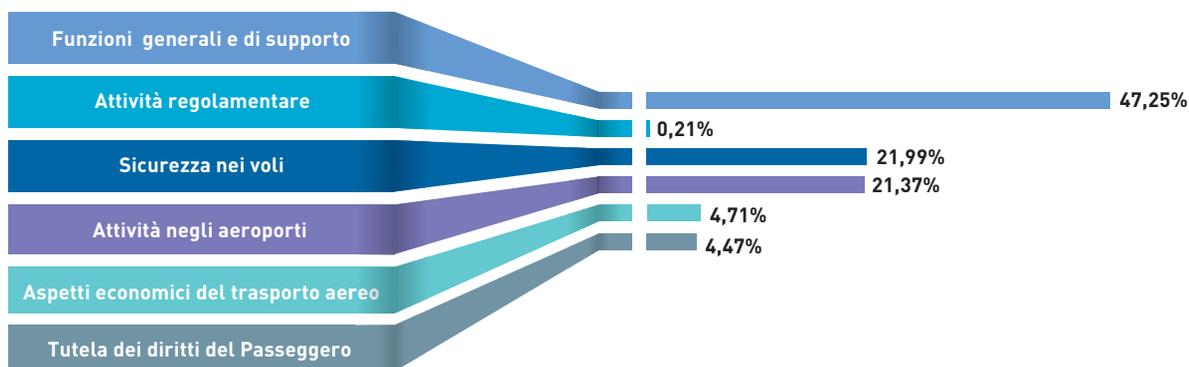
Le fonti di finanziamento dell'ENAC sono prevalentemente di due tipologie: finanziamenti pubblici ed entrate dell'Ente. Sono utilizzate in parte per il funzionamento dell'amministrazione e, in parte, per la realizzazione delle

attività connesse ai compiti istituzionali dell'Ente. Nel grafico sono riportate le percentuali delle risorse destinate ai diversi settori di competenza dell'ENAC (i dati sono riferiti alla previsione definitiva 2014).

### Suddivisione entrate ENAC nel 2014

FINANZIAMENTI PUBBLICI	ENTRATE ENAC
Finanziamenti erogati dall'Unione europea a favore della realizzazione di progetti infrastrutturali	TRASFERIMENTI Trasferimenti da parte dello Stato connessi all'espletamento dei compiti istituzionali dell'Ente
€ 1.280.675	€ 22.172.308
Finanziamenti nazionali per investimenti aeroportuali: quota di cofinanziamento dei PON	ENTRATE PROPRIE Canoni per la concessione delle gestioni aeroportuali (l. 2 agosto 1985, n. 449, art. 7 e s.m.i.)
€ 260.225	€ 79.312.404
	Tariffe per le prestazioni di servizi
	€ 20.134.910
	Contributi, diritti di certificazione e documentazione degli iscritti negli Albi/Registri
	€ 892.200
	Interessi che si maturano su prestiti, mutui ipotecari e conti correnti
	€ 231.500
	Redditi dei beni immobili di proprietà dell'Ente
	€ 93.000
	Altri proventi
	€ 830.000
Trasferimento ordinario in conto capitale	
€ 12.746.853	
TOTALE € 14.287.753	TOTALE € 123.666.322
<b>TOTALE GENERALE € 137.954.075</b>	

### La destinazione delle entrate per settore di competenza ENAC nel 2014



## Gli Stakeholder

**G**li 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.

### ► Normatori

- Referenti istituzionali
- Regolatori

### ► Operatori

- Dipendenti
- Fornitori di beni/servizi
- Associazioni di settore

### ► Beneficiari

- Utilizzatori/beneficiari dei servizi

In sede di pianificazione strategica, utilizzando lo strumento della matrice di posizionamento interesse / influenza introdotta dalla Copenhagen Charter, ogni anno viene effettuata l'analisi degli Stakeholder, finalizzata al-

l'individuazione di quelli strategici (i più importanti, con maggiore influenza e interesse sulle specifiche attività) nei confronti dei quali indirizzare la strategia dell'Ente.

	CATEGORIA DI STAKEHOLDER	STAKEHOLDER	NATURA		
NORMATORI	REFERENTI ISTITUZIONALI	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Ente		
		Ministero dell'Interno	Ente		
		Ministero degli Affari Esteri	Ente		
		Polizia di Stato	Ente		
		Guardia di Finanza	Ente		
		Ministero della Salute	Ente		
		Ministero dell'Economia e delle Finanze	Ente		
		Vigili del Fuoco	Ente		
		Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del Mare	Ente		
		Ministero della Difesa	Ente		
		Aeronautica Militare	Ente		
		Agenzia delle Dogane	Ente		
		Regioni ed Enti Locali	Ente		
		CIPE	Ente		
		Protezione Civile	Ente		
		Autorità di Regolazione dei Trasporti	Ente		
		Dipartimento della Funzione Pubblica	Ente		
		Ministero dello Sviluppo Economico	Ente		
		ANAC	Ente		
	ARAN	Ente			
AGCM	Ente				
REGOLATORI	ICAO	Ente			
	Commissione europea	Ente			
	EASA	Ente			
	ECAC	Ente			
DIPENDENTI	Eurocontrol	Ente			
OPERATORI	DIPENDENTI	ENAC	Individui		
	FORNITORI DI BENI/SERVIZI	Società di gestione tecnica e di manutenzione aeromobili	Società		
		Produttore di aeromobili	Società		
		Società di servizi di security	Società		
		Operatore aereo	Società		
		Fornitore di servizi di navigazione aerea	Ente		
		Prestatore di servizi di handling	Società		
		Gestore aeroportuale	Società		
		Assoclearance	Associazione		
		Associazioni di categoria/sindacati	Associazione		
		BENE-FICIARI	UTILIZZATORI/BENEFICIARI DEI SERVIZI	Passeggero	Individui
				Popolazione adiacente aeroporti	Individui
				Personale di volo	individui
Operatore economico	Individui				
Agente regolamentato (security)	Società				



## Il Piano della Performance

Il Piano della Performance, pubblicato in attuazione di quanto previsto dal d.lgs. n.150/2009, è ormai divenuto per l'Ente un valido strumento di pianificazione strategica e 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 processo di definizione delle priorità dell'ENAC prende a riferimento le 5 aree strategiche dell'Ente. Nel 2014 è stato pubblicato sul sito internet dell'ENAC il Piano della Performance per il triennio 2014-2016.

### Aree strategiche

- **Safety** Sviluppo della sicurezza in termini di tutela dell'incolumità delle persone coinvolte nelle operazioni aeronautiche.
- **Security** Sviluppo della sicurezza in termini di prevenzione e di neutralizzazione delle azioni illecite.
- **Qualità dei servizi** Incremento del livello qualitativo dei servizi di trasporto aereo e aeroportuali e alla tutela dei diritti del Passeggero.
- **Equa competitività** Realizzazione di condizioni che consentano una maggiore competitività degli operatori aeronautici al fine di migliorare l'efficienza economica dell'aviazione civile nazionale.
- **Tutela dell'ambiente** Compatibilità dello sviluppo del trasporto aereo con la tutela dell'ambiente.

A queste si aggiunge una sesta area trasversale che comprende attività e azioni tese all'organizzazione, alla gestione e alla valorizzazione delle risorse umane, finanziarie e strumentali e delle competenze del personale.



	OBIETTIVI STRATEGICI 2014-2016	AZIONI STRATEGICHE
SAFETY	Razionalizzare, aggiornare e semplificare la regolamentazione per la tutela della safety	Razionalizzazione ed efficientamento del corpus regolamentare in tema di safety avendo a riguardo il contesto internazionale. Garanzia di un ruolo qualificato e autorevole nel contesto della regolazione e della cooperazione internazionale.
	Aumentare l'efficacia della safety oversight della flotta nazionale ed estera	Introduzione di un sistema di Risk Based Oversight.  Azioni tese alla standardizzazione dei processi di safety oversight.  Implementazione del sistema di verifica della sicurezza della flotta nazionale ed estera in accordo alla normativa comunitaria.
SECURITY	Aumentare l'efficacia dei controlli di security negli aeroporti e l'attività di vigilanza da parte dell'ENAC	Promozione delle attività di formazione e sviluppo di strumenti gestionali e organizzativi focalizzati alla tutela della security.  Azioni tese alla riduzione delle non conformità rispetto ai requisiti di security previsti dal PNS.
QUALITÀ DEI SERVIZI	Rafforzare il sistema di monitoraggio sulla qualità dei servizi erogati negli aeroporti	Miglioramento dell'attività di certificazione e di vigilanza sugli operatori aeroportuali. Individuazione e applicazione di un sistema efficace di indicatori per il governo della qualità dei servizi negli aeroporti.
EQUA COMPETITIVITÀ	Valorizzare il supporto all'industria aeronautica	Azioni tese a semplificare le procedure amministrative e operative per l'industria aeronautica. Attivare iniziative di ricerca per la sperimentazione e l'uso dei mezzi aerei a pilotaggio remoto.
	Assumere un ruolo attivo nella pianificazione delle infrastrutture aeroportuali, nella vigilanza sugli investimenti e sulla governance degli aeroporti a sostegno della mobilità e dello sviluppo economico del Paese	Azione per la migliore pianificazione e controllo dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali e per il miglioramento della mobilità per via aerea.
	Sviluppare e applicare sistemi di monitoraggio dell'affidabilità economico-gestionale dei gestori aeroportuali, dei vettori e degli handler	Applicazione di un sistema di parametri e indicatori per la misura dell'affidabilità economico-finanziaria.
	Razionalizzazione, aggiornamento e semplificazione della normativa economico-gestionale	Sviluppo di testi semplificati della normativa economico-gestionale.
TUTELA AMBIENTE	Consolidare il ruolo dell'Ente in campo ambientale promuovendo l'adozione di azioni volte a ridurre l'impatto ambientale sugli aeroporti	Incrementare lo sviluppo di metodologie e procedure volte alla riduzione dell'impatto ambientale sugli aeroporti.
TRASVERSALE	Potenziare la capacità e la competenza del personale	Consolidamento delle professionalità interne attraverso lo sviluppo delle competenze e capacità del personale. Creare un contesto sfavorevole alla corruzione. Avviare apposite iniziative formative sui temi dell'etica e della legalità.
	Migliorare la capacità di programmazione e controllo dell'Ente	Sviluppare e realizzare progetti di programmazione e controllo per le attività dell'Ente. Azioni tese a garantire il rispetto dei termini dei procedimenti. Ridurre le opportunità che si manifestino casi di corruzione.
	Migliorare la performance dei meccanismi organizzativi dell'Ente	Miglioramento operativo dei processi e delle strutture organizzative nell'ottica della semplificazione e razionalizzazione delle attività. Elaborare e attuare il piano di dismissione e semplificazione delle attività non rilevanti sul piano strategico.
	Migliorare il livello complessivo di informatizzazione dell'Ente	Realizzare una mappatura complessiva delle esigenze di informatizzazione delle attività dell'Ente. Realizzazione di interventi di sviluppo ed evoluzione degli applicativi, delle basi dati e dell'infrastruttura informatica dell'Ente.
	Sviluppare secondo il modello EASA il sistema di management dell'ENAC introducendo in tutti i settori organizzativi i principi del Risk Management	Applicazione del sistema del Risk Management nei processi dell'Ente.
	Migliorare la capacità di utilizzo delle risorse economico-finanziarie	Attuare interventi di razionalizzazione delle spese dell'Ente.

Il Piano della Performance 2014-2016, pur in continuità con gli anni precedenti, presenta molti elementi innovativi, dettati da adempimenti normativi e da esigenze di efficientamento. Soddisfare il nuovo quadro normativo, infatti, ha influenzato sensibilmente la pianificazione strategica, nell'ottica di implementare i diversi documenti di programmazione dell'Ente nel c.d. "Ciclo della performance integrato" che comprende 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.

L'Ente si è conformato, inoltre, alle disposizioni normative in materia di "spending review" operando nel 2014 una riorganizzazione amministrativa che ha rivisitato, in termini numerici e di competenze, le diverse Strutture. La strategia 2014-2016 è stata, quindi, elaborata sulla base della nuova organizzazione.

Altra novità rispetto agli anni precedenti è stata l'implementazione di un nuovo sistema di misurazione e valutazione della performance che ha rivisto il processo di

individuazione, assegnazione degli obiettivi e valutazione del personale dirigente nell'ottica di armonizzare il ciclo della performance con quello di sviluppo manageriale, contribuendo a mettere in evidenza e a promuovere comportamenti organizzativi e stili di management coerenti con i principi fondamentali di organizzazione e funzionamento dell'Ente.

L'attività dell'ENAC si esplicita secondo un processo articolato in obiettivi strategici triennali e relative azioni strategiche, perseguiti dai Direttori Centrali, a cui sono collegati obiettivi operativi di derivazione strategica (proiezione annuale della strategia), perseguiti dai Direttori di linea e di staff. Tutti i dirigenti, inoltre, sono assegnatari di obiettivi operativi locali, volti all'efficientamento di processi specifici della propria direzione. Anche il personale professionista e il personale titolare di incarichi non dirigenziali è assegnatario di obiettivi individuali che non sono però oggetto di pubblicazione nel Piano della Performance. La figura che segue illustra il modello di assegnazione degli obiettivi.



Nel 2014 è stata pubblicata la Relazione sulla performance ENAC 2013, strumento mediante il quale l'Ente illustra a consuntivo ai cittadini e a tutti gli Stakeholder, interni ed esterni i risultati organizzativi e individuali raggiunti rispetto ai singoli obiettivi programmati e alle risorse. La Relazione ha mostrato, a consuntivo, un pieno raggiungimento degli obiettivi programmati, pur in presenza di diversi elementi di criticità legati soprattutto agli effetti dei provvedimenti legislativi di tipo restrittivo che

hanno caratterizzato le recenti manovre finanziarie, interessando tutta P.A. La validazione della Relazione da parte dell'OIV (Organismo Indipendente di Valutazione della performance) ha formalmente chiuso il ciclo della performance 2013.

In ottobre, ha preso il via il nuovo ciclo della performance 2015, attraverso l'espletamento di tutte quelle attività finalizzate alla definizione e formalizzazione del Piano della Performance ENAC 2015-2017.

## La prevenzione della corruzione

La legge 6 novembre 2012, n. 190, recante "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione", mira a rafforzare l'efficacia e l'effettività delle misure di contrasto al fenomeno corruttivo, attraverso il consolidamento della cultura della trasparenza e del controllo da parte dei cittadini, utilizzando un approccio multidisciplinare.

Il concetto di corruzione preso a riferimento ha un'accezione ampia: esso è comprensivo delle varie situazioni in cui, nel corso dell'attività amministrativa, si riscontri l'abuso da parte di un soggetto del potere a lui affidato a vantaggio proprio o altrui.

Dal punto di vista delle misure atte a prevenire il fenomeno corruttivo, tale legge articola il processo di formulazione e attuazione delle strategie su un doppio livello: quello nazionale, in base al quale il Dipartimento della Funzione Pubblica ha predisposto il Piano Nazionale Anticorruzione (PNA), approvato dall'Autorità Nazionale Anti Corruzione (ANAC - già CIVIT) in data 11/9/2013 con delibera 72/2013, e quello decentrato, in base al quale ogni amministrazione pubblica definisce e adotta il proprio Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPC).

Nel gennaio 2014, l'ENAC ha adottato il proprio PTPC 2014-2016, frutto del lavoro preparatorio svolto nel 2013 dal Responsabile della prevenzione della corruzione (RPC), in collaborazione con il Responsabile della trasparenza (RT), i Direttori e il Team multidisciplinare di supporto alle attività finalizzate alla prevenzione della corruzione.

Il PTPC ENAC è un documento programmatico che, sulla base delle indicazioni contenute nel PNA, definisce la strategia di prevenzione della corruzione adottata dall'Ente. Il Piano viene aggiornato annualmente, in base alle risultanze dell'attività di monitoraggio svolta dal RPC in collaborazione con i Direttori dell'Ente.

A partire dalla definizione di corruzione e di rischio - rispettivamente intesi come abuso da parte di un soggetto

per ottenere vantaggi personali, diretti o indiretti, nell'esercizio delle proprie funzioni e come possibilità di accadimento (ad esempio per corruzione o per pressioni esercitate sulla persona) - i processi dell'Ente (istituzionali, di supporto, di direzione e controllo) sono stati valutati in base ai criteri di rilevanza dell'output per l'utente e di discrezionalità dell'azione e, quindi, collocati in quattro livelli di rischio: nullo, basso, medio, alto.

I processi qualificati a rischio alto sono stati, 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 dell'eventuale fatto (c.d. rischio "in concreto").

L'analisi ha permesso, inoltre, di individuare e descrivere il fatto che potrebbe concretizzare l'evento corruttivo, nonché di indicare, per i suddetti processi, le misure comuni obbligatorie e trasversali ritenute idonee a ridurre le possibilità di eventi corruttivi.

Nel corso dell'anno, l'Ente ha posto in essere le diverse misure di contenimento del rischio programmate per il 2014.

In particolare, l'Ente, nell'ambito del Piano triennale della formazione dell'ENAC 2014-2016, ha effettuato un importante lavoro in termini di programmazione ed effettuazione di attività formative sui temi della prevenzione della corruzione e della diffusione della cultura dell'integrità e della legalità, predisponendo un "Piano triennale della formazione anticorruzione 2014-2016".

In tale contesto l'Ente ha:

- adottato il proprio Codice di comportamento,
- raccolto e verificato le dichiarazioni di insussistenza di cause di inconferibilità/incompatibilità relative agli Organi, al personale dirigente e al personale titolare di incarico non dirigenziale,
- implementato le disposizioni sull'attività lavorativa successiva alla cessazione dal servizio (c.d. pantouflage),
- avviato l'informatizzazione di diversi processi attinenti le risorse umane.

## La trasparenza

La trasparenza, intesa come “accessibilità totale” delle informazioni concernenti l’organizzazione e l’attività delle pubbliche amministrazioni, al fine di favorire forme diffuse di controllo sul perseguimento delle funzioni istituzionali e dell’utilizzo delle risorse economiche, è un obiettivo e uno strumento trasversale affermatosi progressivamente negli ultimi anni.

La trasparenza costituisce uno degli strumenti principali di prevenzione della corruzione essendo prevista dal legislatore come misura obbligatoria.

Informare in modo chiaro e completo i cittadini, gli operatori, le associazioni di settore e i portatori di interesse è un compito di trasparenza istituzionale che l’Ente si assume costantemente. Il continuo monitoraggio posto in essere sulle P.A. dagli organi governativi competenti riconosce all’ENAC posizioni di eccellenza per la soddisfazione della quasi totalità dei requisiti richiesti.

### Azioni specifiche nel 2014

- ▶ Implementazione della pubblicazione di dati, informazioni e documenti all’interno della sezione “Amministrazione Trasparente” del sito internet [www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it), inserito tra i siti governativi nazionali in virtù del raggiungimento dei previsti livelli di qualità, sicurezza e aggiornamento dei servizi erogati a cittadini e imprese. Su alcune sezioni del sito, compresa “Amministrazione Trasparente”, sono attivi i Feed RSS che consentono all’utenza di non dover necessariamente accedere alle diverse sezioni per conoscere le novità pubblicate. È inoltre online sul sito dell’Ente la sezione dedicata agli “Open Data ENAC”, in cui sono riunite le aree tematiche all’interno delle quali reperire dati in formato aperto.

- ▶ Progettazione di nuovi sistemi di automazione per la produzione e pubblicazione di dati.

- ▶ 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 mag-

giore ed efficace divulgazione dei temi della trasparenza attraverso un palinsesto aggiornato costituito da servizi audio video istituzionali, dalla rassegna stampa radio-televisiva, da approfondimenti e videointerviste ai vertici e ai dirigenti dell’Ente.

- ▶ Formazione interna rivolta ai dipendenti sulle tematiche legate alla prevenzione della corruzione, alla legalità, all’etica e alla trasparenza.

- ▶ Organizzazione delle Giornate della trasparenza rivolte agli Stakeholder di riferimento.

- ▶ Presidio costante del Numero Verde gratuito 800898121.

- ▶ Divulgazione di pubblicazioni cartacee e online.

- ▶ Organizzazione di seminari, incontri e giornate di studio.

- ▶ Presidio degli Uffici aperti alle relazioni con l’utenza.

Responsabile della realizzazione delle iniziative previste dalla normativa vigente, e in particolare per l’applicazione delle misure previste dall’art. 11 del d.lgs. n. 150/2009 e dal d.lgs. n. 33/2013, è il Responsabile della Trasparenza. È invece competenza dei singoli dirigenti garantire il tempestivo e regolare flusso delle informazioni da rendere disponibili sul sito istituzionale in adempimento degli obblighi di pubblicazione e nel rispetto dei termini stabiliti dalla legge.

Il Responsabile della Trasparenza provvede all’aggiornamento del Programma Triennale per la Trasparenza e l’Integrità (PTTI), controlla l’adempimento degli obblighi di pubblicazione, assicurando completezza, chiarezza e aggiornamento delle informazioni pubblicate e assicura la regolare attuazione dell’accesso civico.

La responsabilità politica della rendicontazione sociale è assunta dal Consiglio di Amministrazione e definita in coerenza con gli obiettivi strategici in materia di trasparenza.

L’OIV (Organismo Indipendente di Valutazione della Performance) assume invece la responsabilità tecnica della rendicontazione sociale.

## La Carta dei Servizi

La Carta dei Servizi ENAC è lo strumento informativo finalizzato ad orientare l'utenza nella rete dei servizi resi per far conoscere gli standard qualitativi che l'Ente si impegna a rispettare.

La Carta dei Servizi è elaborata in linea con quanto previsto dalle delibere n. 88/2010 e n. 3/2012 della già CiVIT, ora ANAC, e pubblicata nel sito istituzionale in applicazione del comma 1 dell'art. 32 del d.lgs. 33/2013 relativo agli "obblighi di pubblicazione concernenti i servizi erogati" che prevede: "le pubbliche amministrazioni pubblicano la Carta dei Servizi o il documento contenente gli standard di qualità dei servizi pubblici".

Nell'ambito delle attività di regolazione tecnica, certificazione, autorizzazione, vigilanza e controllo che l'ENAC svolge nel settore dell'aviazione civile in Italia, i servizi considerati nella Carta sono stati individuati tra quelli di maggiore impatto sull'utenza. In totale i servizi per i quali sono stati definiti i valori programmati e istituito il monitoraggio della qualità resa sono attualmente 43 e comprendono tutti i principali settori di azione dell'Ente, dalle certificazioni degli aeromobili e delle imprese aeronautiche, alle licenze di pilotaggio, alla trattazione dei reclami dei passeggeri a seguito di disservizi aeroportuali e dei vettori aerei e, per ognuno di essi, sono stati definiti alcuni indicatori relativi alle dimensioni e alle sottodimensioni della qualità.

Attraverso la Carta dei Servizi l'Ente individua, per ciascun processo/servizio riportato, gli standard qualitativi che si impegna a rispettare, illustrando le verifiche effettuate sui livelli di qualità raggiunti.

Il monitoraggio consente di tenere sotto controllo i pro-

cessi, riscontrando i 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.

Per ciascun servizio viene aggiornata la relativa scheda analitica che riporta informazioni di carattere generale quali: descrizione, area strategica, output, tipologia di utenza, direzione responsabile, dimensione e sottodimensione della qualità, indicatore e formula indicatore, valore programmato e valore rilevato nel periodo monitorato.

Nel 2014 l'ENAC ha proseguito le attività finalizzate al monitoraggio degli standard qualitativi programmati rispetto ai valori rilevati nell'anno di riferimento.

Gli indicatori relativi a ciascun servizio sono stati definiti secondo tre distinte tipologie di dimensioni della qualità:

### ► Accessibilità

- Fisica: giornate di apertura al pubblico
- Multicanale: informazioni web sull'erogazione del servizio

### ► Tempestività

- Tempo di rilascio/variazione di ogni provvedimento

### ► Trasparenza

- Responsabili: pubblicazione sul sito web delle informazioni riguardanti la Direzione responsabile
- Procedure di contatto: pubblicazione sul sito web delle informazioni riguardanti le modalità di contatto.



## La Sala Crisi



La Sala Crisi dell'ENAC o Crisis Management Team, la cui attivazione è stata autorizzata con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri del 19 febbraio 2010, n. 9841, è la struttura alla diretta dipendenza del Direttore Generale dell'Ente che gestisce situazioni di crisi in

coordinamento con gli altri soggetti pubblici competenti, con il compito anche di curare gli aspetti gestionali e organizzativi nel caso di eventi di particolare rilevanza e/o gravità riguardanti il settore del trasporto aereo.

La funzionalità è assicurata h24 attraverso un sistema informatico che consente la gestione e la tracciabilità degli eventi e delle comunicazioni, anche attraverso un'interfaccia con il sistema GIS (Geographic Information System).

I componenti del Crisis Management Team fanno parte anche del Go Team, gruppo di persone individuate e adeguatamente formate tra il personale dell'Ente che hanno la responsabilità, in caso di incidente aereo, di raggiungere nel più breve tempo possibile l'aeroporto coinvolto per unirsi al Care Team, gruppo costituito da rappresentanti dell'ENAC territoriale, della Società di Gestione aeroportuale, della Compagnia aerea interessata per offrire assistenza e supporto alle vittime e ai loro familiari.

La Sala Crisi contribuisce affinché le strutture dell'ENAC preposte, in presenza di eventi aeronautici significativi, possano fornire un'informazione univoca e coerente sia ai media sia al cittadino/passeggero.

Ha, inoltre, compiti di supporto ai vari soggetti che istituzionalmente svolgono la funzione di emergenza cosiddetta attiva, in pieno coordinamento con le Direzioni Aeroportuali dell'Ente dislocate sul territorio.

In aderenza alla normativa nazionale e internazionale, l'ENAC nel 2014 ha emesso la circolare GEN 05 "Piano di assistenza alle Vittime di incidenti aerei e ai loro familiari" in base alla quale l'Ente procede all'approvazione dei Crisis Manual dei vettori nazionali verificandone i contenuti per la parte relativa all'assistenza. La circolare si prefigge lo scopo di dare attuazione all'assistenza delle

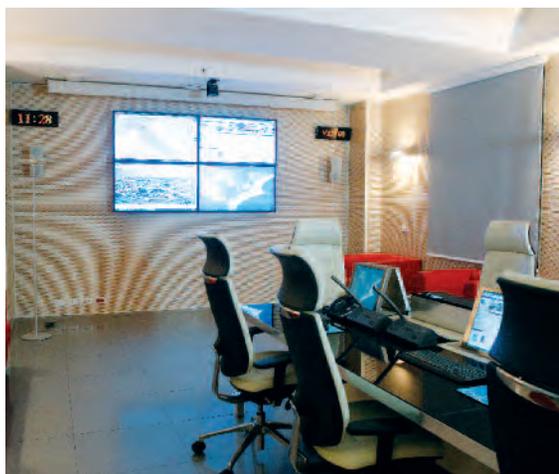
persone e dei loro familiari coinvolti in un incidente aereo, in linea con le previsioni regolamentari internazionali ed europee di riferimento, e in particolare con l'articolo 21 del reg. (UE) n. 996/2010 sull'assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari.

Nel 2011 il Responsabile della Sala Crisi ENAC è stato designato State Focal Point nello European Crisis Coordination Cell (EACCC), organismo istituito attraverso il reg. (UE) n. 677/2011, al fine di supportare la gestione delle crisi a livello europeo, in ottica di Cielo Unico.

### Principali attività nel 2014

Gestione di eventi, meeting ed esercitazioni nazionali e internazionali relativamente a:

- eruzioni del vulcano Etna con le connesse attività di raccordo tra le Direzioni Aeroportuali coinvolte e le Direzioni Centrali dell'Ente interessate;
- inconvenienti aerei;
- simulazioni di incidenti aerei;
- crisi legata all'incidente aereo della Malaysia Airlines, volo MH 17 del 23 luglio in Ucraina;
- sicurezza delle operazioni connesse all'aeroporto Tel Aviv - Ben Gurion;
- esercitazione internazionale emergenze nucleari;
- pandemia influenzale relativa al virus Ebola attraverso gli aggiornamenti dell'OMS inviati dal Ministero della Salute.



## La tutela dei diritti del Passeggero e la qualità dei servizi aeroportuali

L'ENAC ha tra i propri compiti il controllo sul rispetto dei diritti del Passeggero da parte dei vettori aerei che operano sul territorio nazionale e la vigilanza sulla congruità e qualità dei servizi erogati negli aeroporti dai soggetti ivi operanti. La funzione di monitoraggio e controllo viene svolta attraverso una serie di attività costantemente aggiornate e funzionali a garantire il rispetto e la realizzazione delle strategie dell'Ente, prestando particolare attenzione agli obiettivi strategici assegnati, attivando tutte le risorse disponibili nel rispetto delle modalità, dei tempi e delle azioni, così come definito nel Piano strategico.

### Trattazione dei reclami

Già dal 2005 è in uso un sistema informatizzato per la trattazione dei reclami dei passeggeri che confluiscono in una Banca dati gestita dalle sedi territoriali dell'Ente e coordinata, ai fini della standardizzazione, dalla funzione centrale. La banca dati nel tempo è stata costantemente aggiornata da revisioni periodiche e innovazioni che, per il 2014, hanno interessato l'attività ispettiva e l'attività sanzionatoria ai fini del miglioramento dei relativi processi, con l'introduzione di nuove funzionalità che consentono proiezioni ed elaborazione di trend.

### Moduli di reclamo registrati nel 2014: 4.588

REGOLAMENTO  
(CE) 261/2004  
**TOTALI: 4.347**

REGOLAMENTO  
(CE) 1107/2006  
**TOTALI: 27**

SEGNALAZIONI  
(QUALITÀ + VARIE)  
**TOTALI: 214**



Si è osservato un incremento sostanziale dei reclami relativi ai ritardi dei voli in virtù delle nuove previsioni del regolamento che equipara, ai fini della compensazione pecuniaria, il ritardo prolungato in arrivo alla cancellazione del volo.

Permane il trend già rilevato per il 2013 sul consistente aumento dei reclami per ritardo prolungato.

### Reclami dei passeggeri con raffronto 2013 - 2014

#### 2013

Negato imbarco (art. 4)	Cancellazione del volo (art. 5)	Ritardo del volo (art. 6)	Mancata informazione sui diritti dei Passeggeri (art. 14)
227	792	2.050	56

#### 2014

Negato imbarco (art. 4)	Cancellazione del volo (art. 5)	Ritardo del volo (art. 6)	Mancata informazione sui diritti dei Passeggeri (art. 14)
233	1.314	2.739	61

### Programma di scambio funzionari UE

Nell'ambito della Cooperazione per la tutela del consumatore promosso dall'Unione europea (decisione 1926/2006-EC) l'ENAC partecipa al programma di scambio, tra le varie amministrazioni della comunità, di funzionari che si occupano di consumatori come il passeggero del trasporto aereo. L'obiettivo del programma è quello di garantire un elevato livello di tutela, nel quadro di una strategia globale per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. Il programma ha lo scopo di contribuire a tutelare la salute, la sicurezza e gli interessi giuridici ed economici dei consumatori, nonché a promuovere il loro diritto all'informazione e all'educazione.

Per il trasporto aereo partecipano al programma, tra gli altri, Organismi europei come l'ENAC, responsabili della corretta applicazione dei regolamenti dell'UE sui diritti dei passeggeri aerei nei casi di disservizi (reg. CE n. 261/2004) e sui diritti delle persone con disabilità e a mobilità ridotta nell'uso del mezzo aereo (reg. CE n. 1107/2006). In tale contesto, l'ENAC ha ospitato funzionari provenienti dalla Lettonia e dall'Irlanda che hanno potuto partecipare alle attività svolte presso gli uffici centrali e territoriali dell'Ente. L'esperienza ha contribuito alla conoscenza e alla standardizzazione delle procedure di gestione dei reclami dei passeggeri e delle attività ispettive negli aeroporti.



## Le Carte dei servizi

Il 2014 ha visto il rinnovamento dell'intera materia che regola la qualità dei servizi nel trasporto aereo. La nuova circolare GENO6 "Qualità dei servizi nel trasporto aereo: le Carte dei servizi standard per gestori aeroportuali e vettori aerei" ha introdotto le Carte dei servizi standard del vettore aereo e del gestore aeroportuale (settore passeggeri e settore merci) e ha inoltre aggiornato, a partire dal 2015, gli indicatori di qualità dei servizi offerti dal gestore ai passeggeri, in un'ottica di continuo miglioramento e di costante monitoraggio da parte dell'ENAC.

Massima priorità è stata data alla qualità dei servizi specifici per le persone con disabilità e a mobilità ridotta, che vedono con la nuova edizione della circolare GENO2A "Applicazione del regolamento (CE) n.1107/2006 e qualità dei servizi erogati alle persone con disabilità e a mobilità ridotta nel trasporto aereo" la nascita di una sezione della Carta dei servizi standard interamente dedicata a loro.

## Monitoraggio del livello di qualità dei servizi aeroportuali

La qualità dei servizi aeroportuali costituisce l'asse portante della carta dei servizi del gestore aeroportuale. A partire dalla riforma del CdN, passando poi dal Regolamento di Scalo e fino al Contratto di Programma Ente-Gestore, il miglioramento continuo della qualità dei servizi è l'obiettivo a cui tendere, sia quale precisa responsabilità nei confronti del soggetto centrale del trasporto aereo - vale a dire il passeggero - sia come presupposto indispensabile (anche se non da intendersi quale meccanismo automatico) per potere eventualmente accedere alle premialità inserite nel Piano della Qualità all'interno del Contratto di Programma stesso. In aggiunta alla consolidata attività di monitoraggio, l'Ente ha avviato da tempo una attività di audit dalla sede centrale che si aggiunge alle attività ispettive consolidate sui livelli dei servizi che le società di gestione aeroportuale erogano ai passeggeri. Gli audit vengono pianificati e realizzati tenendo conto delle peculiarità di ciascun aeroporto. I processi che vengono sottoposti a verifica riguardano principalmente i servizi di assistenza speciale erogati ai passeggeri con disabilità: attività di formazione del personale, procedure operative e organizzative necessarie ad assicurare un livello adeguato del servizio. Sono oggetto di verifica anche le infrastrutture dedicate (percorsi loges, punti di chiamata e parcheggi riservati), ma non si trascurano anche gli

aspetti organizzativi e procedurali necessari ad una corretta gestione delle infrastrutture centralizzate. L'attività viene svolta, inoltre, con l'obiettivo di facilitare le società di gestione ad individuare prevenire e/o risolvere eventuali criticità emerse nel corso dell'audit.

Nella tabella a fianco vengono riportati i dati rilevati sui maggiori scali nazionali in base ai 7 indicatori di qualità utilizzati per monitorare il livello dei servizi aeroportuali.

### Legenda

**Ritardi nei voli dovuti al gestore aeroportuale:** l'indicatore rappresenta il rapporto tra il numero di ritardi dei voli in partenza da attribuire alla responsabilità del gestore e il numero totale dei voli in partenza.

**Bagagli disguidati:** l'indicatore rappresenta il numero dei bagagli che non vengono imbarcati sul volo di destinazione ogni 1.000 bagagli transitati.

**Tempi di riconsegna bagagli (primo e ultimo):** l'indicatore rappresenta il tempo medio per la riconsegna del primo e ultimo bagaglio del volo, misurato in minuti.

**Percezione del livello di pulizia delle toilette:** l'indicatore rappresenta la percentuale dei passeggeri soddisfatti circa il posizionamento, la gestione e la pulizia delle toilette presenti in aerostazione.

**Attesa in coda al check in:** l'indicatore rappresenta il tempo di attesa (in minuti) di un passeggero dal posizionamento in coda al suo arrivo davanti al banco di registrazione.

**Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli:** l'indicatore rappresenta il tempo di attesa (in minuti) di un passeggero dall'inserimento in coda al posizionamento del suo bagaglio a mano sul nastro della macchina per il controllo radiogeno posto all'accesso dell'area imbarchi.

**Attesa in coda al controllo passaporti:** l'indicatore rappresenta il tempo di attesa (in minuti) di un passeggero dal suo arrivo in coda fino al varco controllo passaporti.

n.d. = non disponibile



Il valore degli indicatori dipende dal livello di qualità dei servizi forniti e può variare in relazione a fattori esogeni quali ad esempio l'aumento del traffico passeggeri, lavori di adeguamento infrastrutture, nuove misure di security o rafforzamento delle misure già in atto.

## Monitoraggio del livello dei servizi aeroportuali 2012 - 2014

	Ritardi nei voli dovuti al gestore aeroportuale			Bagagli disguidati complessivi			Tempi di riconsegna del primo e ultimo bagaglio		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Ancona	5,1	2,5	4	2	0,2	0,2	18,5/22,5	16/22	22/25
Bari	0,04	0,56	1,6	0,33	0,17	1	16,32/22,39	17,23/23,41	16,3/23,3
Bergamo	0,2	0,2	0,2	0,17	0,17	0,3	13/18	13/17	14/18
Bologna	0,47	0,56	0,7	0,51	0,41	0,9	19,21/24,45	19,17/25	20/27
Cagliari	0,2	0,13	0,13	0,55	0,25	0,22	17,42/22,4	16,45/21,15	16,4/21,1
Catania	0,8	1	0,8	0,8	0,5	0,5	28/37	26/36	25/35
Ciampino	0,11	0,6	0,23	0,16	0,11	0,3	15,04/18,26	19/22,14	20/27
Fiumicino	0,4	0,4	0,3	1	1,2	1,5	32,13/41,57	30,26/39,44	27/36
Lamezia	1,86	1	1,5	0,6	0,31	0,5	18/28	19/28	20/30
Linate	0,7	0,5	0,5	3	2,4	3,5	17,06/24,18	17,21/24,43	18/25
Malpensa	0,4	0,4	0,6	0,22	0,4	1	22,48/35,18	22,51/35,27	27/37
Napoli	0,31	0,3	0,3	0,08	0,08	0,08	27/35	24/32	23/31
Olbia	0,1	0,2	0,1	0,38	0,4	0,1	17,32/27,05	17,26/25,34	19/29
Palermo	0,36	0,19	0,6	0,58	0,69	0,5	19,18/24,33	19,59/26,25	19/26,5
Pisa	0,6	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	19/24	18,52/23,53	18/23
Torino	0,04	0,07	0,75	0,03	0,03	0,01	18,24/21,36	18,12/22,08	20/24
Venezia	1,92	0,22	0,1	0,74	0,6	0,6	19/27	19/28	19/27
Verona	0,63	0,63	1	0,5	0,15	0,25	18/28	19/30	19/30

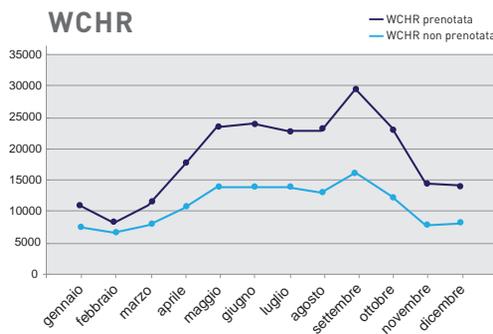
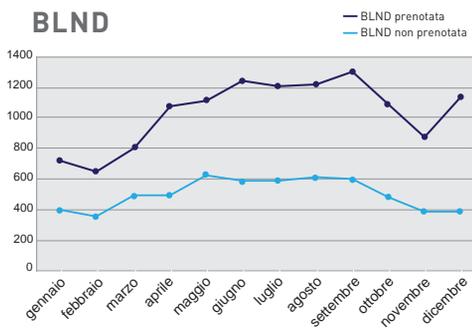
	Percezione del livello di pulizia delle toilette			Attesa in coda al check-in			Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli			Attesa in coda al controllo passaporti		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Ancona	89	82	89	7,2	9,09	10	7,28	8,03	6	9	9,28	8
Bari	91,63	88	90,1	9,44	13,44	13	3,39	4,09	8	n.d.	4,52	6
Bergamo	90,9	89,5	87	9,55	11,1	12	13,01	11,44	12	3,18	3,15	3
Bologna	89,1	87,8	90,5	13,03	10,54	15,15	5,18	6,13	7,3	n.d.	3,09	5
Cagliari	93,7	93,8	93,9	7,1	5,45	5,05	2,55	2,4	3,3	8,2	7,1	6,4
Catania	53	64	85	15	19	14	10	10	10	12	12	12
Ciampino	81,7	81	85	13,06	20	17	8,28	7,5	10	4,36	7,15	10
Fiumicino	63,8	62,5	85	22,07	18,33	15	12,57	8,2	6	n.d.	n.d.	n.d.
Lamezia	88	87	87	20,03	23,33	22	3,46	4,22	5	5,04	13,18	10
Linate	81,5	88,8	78	5,3	5,16	6,1	8,1	7,56	7,5	3	3,4	4
Malpensa	89,5	87,7	88	12	13,38	10	7,35	10,56	10,3	2,05	4,05	4
Napoli	98	97	98	18,6	16	15	8	13	9	6	5	5
Olbia	94	94,4	93	10,15	4,47	10	5,59	1,41	4	n.d.	4,12	5
Palermo	76	53	85,25	6,27	6,57	13,05	4,45	4,53	6	6,39	7,55	7
Pisa	92,5	93	93	7	7,43	6,45	4	5,12	4	3	3,32	3
Torino	93	93	88	9,06	9,3	13	4,01	5,19	13,35	3,55	3,43	13,3
Venezia	91,9	86,5	88	25,14	20,22	20,1	9,32	8,56	14,2	2,48	3,26	10
Verona	93,7	89,8	90	16,01	11,17	16	6,5	4,53	7,45	4,33	2,55	10

## Diritti dei Passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta (PRM)

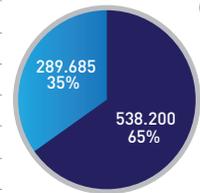
Per garantire l'utilizzo del mezzo aereo senza discriminazioni e senza costi aggiuntivi l'Unione europea ha adottato regole comuni che prevedono l'assistenza dedicata in tutti gli aeroporti degli Stati membri per rispondere alle esigenze dei PRM. Per poter essere garantita, la normativa prevede che l'assistenza speciale

debba comunque essere richiesta preventivamente. L'ENAC, a conferma dell'attenzione da sempre dedicata alle necessità dei PRM, ha organizzato nel 2014 un momento di incontro, in collaborazione con l'ECAC e ACI Europe (Airports Council International) per focalizzare le tematiche sulla qualità dell'assistenza erogata dagli operatori (aeroporti e vettori aerei) nel rispetto delle limitazioni legate alla necessità di doversi conformare a rigide normative di sicurezza.

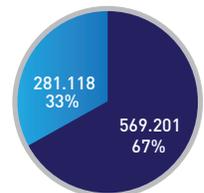
### Assistenze PRM 2014



2013

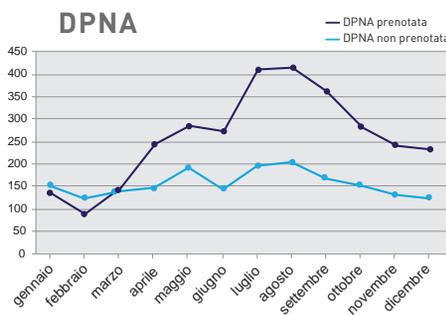
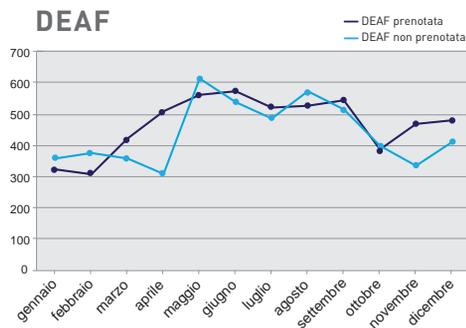
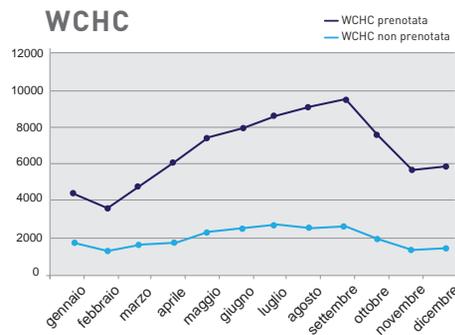
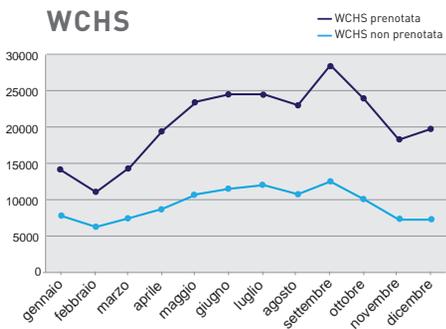


2014



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 non possono salire e scendere le scale, ma sono autonomi a bordo dell'aeromobile
- WCHC**, Passeggeri completamente immobili, che non sono autosufficienti a bordo dell'aeromobile e necessitano di assistenza totale
- DEAF**, Passeggeri con disabilità uditiva
- DPNA**, Passeggeri con disabilità intellettuali o comportamentali

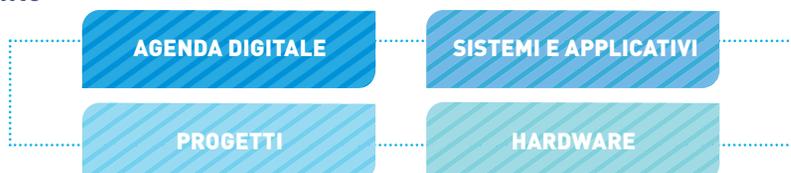


## L'innovazione tecnologica

Con l'obiettivo di perseguire le proprie attività istituzionali, l'ENAC provvede a garantire, sulla base della normativa vigente e dei propri obiettivi strategici, la realizzazione di progetti tecnologici e informatici innovativi,

in adempimento all'Agenda Digitale. L'attuale sistema informatico e tecnologico dell'ENAC consta di numerosi sistemi e applicativi, realizzati con varie tecnologie, la maggior parte basate su architettura web.

### Ambiti di intervento

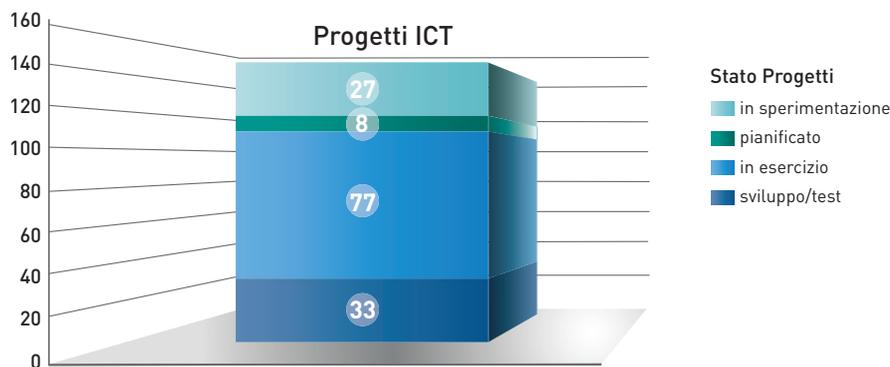


L'ENAC attraverso una continua attività di governo, monitoraggio, conduzione funzionale, sviluppo e integrazione dei sistemi attua costantemente una politica di razionalizzazione e potenziamento dei servizi ICT erogati al fine di:

- Raggiungere gli obiettivi di performance operativa dell'Ente mediante un'adeguata misura e monitoraggio dei livelli di servizio richiesti
- Raggiungere la soddisfazione degli utenti fruitori dei servizi attraverso un continuo miglioramento della qualità dei servizi stessi
- Controllare e ridurre costi di attività agevolmente esternalizzabili
- Focalizzazione sulle attività istituzionali dell'Ente (core business)
- Adeguare la tecnologia alle tendenze di mercato
- Razionalizzare le risorse e infrastrutture ICT attraverso l'adozione di tecniche per il miglioramento della loro efficienza operativa

Progetti di maggior rilievo:

- Contabilità JSIAC (Agenda Digitale)
- Sistema di fatturazione SIFE (Agenda Digitale)
- Nodo pagamenti P.A. (Agenda Digitale)
- Fatturazione Elettronica (Agenda Digitale)
- Mandato elettronico (Agenda Digitale)
- Sistema di gestione delle Risorse Umane (HR)
- Sito web ENAC ([www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it))
- Portale Web POIn – Efficientamento Energetico Aeroporti
- Sistema di gestione licenze e certificati EASA e Nazionali (EMPIC)
- Portale Applicativo e Sistema Smart Working ENAC
- Sistema MIA – Monitoraggio degli Interventi Aeroportuali
- Virtualizzazione dell'Infrastruttura Tecnologica (Agenda Digitale)
- Virtual Desktop
- Firma Digitale (Agenda Digitale)
- Anagrafica Unica





## 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 ad ottimizzare i rapporti dell'Ente con i vari pubblici di riferimento. Sul sito istituzionale [www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it) sono disponibili i riferimenti delle strutture ENAC della Direzione Generale e delle sedi territoriali aperte al pubblico per ricevere informazioni oltre che su tematiche di carattere generale, anche su: Diritti dei Passeggeri, Personale di volo, Personale manutentore, Controllori del traffico aereo, Medicina Aeronautica, Albi/Registro del Personale di Volo, Registro Aeromobili, Ostacoli e pericoli alla navigazione aerea, Sistemi Aerei a Pilotaggio Remoto (SAPR).

### 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 corso del 2014 l'ENAC presso la propria sede centrale (dove è allestita una sala conferenze in grado di ospitare circa 100 partecipanti) ha organizzato oltre 40 tra i più significativi 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 Black List comunitaria, 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 2014 il Numero Verde ENAC ha gestito oltre 7.600 chiamate.



### Il portale web

Il portale web, progettato con l'obiettivo di contribuire ad accrescere sia la conoscenza delle più significative tematiche dell'aviazione civile sia la soddisfazione dei cittadini, rappresenta uno dei principali strumenti di informazione e comunicazione dell'Ente. Realizzato nel pieno rispetto dei requisiti stabiliti dalla l. 9 gennaio 2004, n. 4 di accessibilità agli strumenti informatici da parte delle persone disabili, dal 2009 è inserito tra i siti governativi nazionali in virtù dell'assegnazione del dominio [.gov.it](http://www.enac.gov.it) concessa in base al raggiungimento di determinati livelli di qualità, sicurezza e aggiornamento dei servizi erogati a cittadini e imprese. Il portale è organizzato per macroaree sulle principali attività relative al mandato istituzionale dell'Ente. È inoltre disponibile un'ampia e dettagliata sezione dedicata alla Amministrazione Trasparente all'interno della quale l'ENAC rende conto del proprio operato rispondendo all'esigenza di una cultura della trasparenza e dell'integrità all'interno della P.A. Presente nel sito anche una sezione dedicata agli Open Data con un nucleo di dati in formato aperto liberamente utilizzabili dall'utenza. Nel corso del 2014, in adesione a quanto previsto dalle linee guida del Codice dell'Amministrazione Digitale (CAD) e dell'Agenda Digitale in materia di identità elettronica, documento informatico, pagamenti online, l'ENAC ha attivato un progetto finalizzato a rendere disponibile agli utenti registrati un proprio applicativo attraverso il quale usufruire di Servizi OnLine. Nella prima fase di avvio del progetto, l'Ente ha reso possibile effettuare, attraverso i Servizi OnLine, i pagamenti per le quote di iscrizione/rinnovo negli Albi/Registro del Personale di Volo. Nel 2014 sono stati oltre 2.000 gli aggiornamenti del portale.

[www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)

### Campagne di comunicazione istituzionale

L'ENAC, nel 2014, oltre a promuovere campagne istituzionali in materia dei diritti dei passeggeri nei vari aeroporti italiani in collaborazione con gli Stakeholder di riferimento, ha dato il proprio supporto nella veicolazione delle campagne promosse dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri:

- 112, Numero Unico Europeo di Emergenza,
- #Italiasicura contro il dissesto idrogeologico e per lo sviluppo delle infrastrutture idriche.

### 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 2014 sono stati 137 i Comunicati emessi.

### EnacChannel

Il palinsesto EnacChannel su YouTube, avviato come progetto sperimentale nel novembre 2012 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 corso dell'anno 2014 un'intensa attività di implementazione. Il canale è stato, infatti, sviluppato con la realizzazione e la messa in onda di 53 servizi video tra istituzionali, attualità, approfondimenti, interviste ai vertici e ai dirigenti dell'Ente oltre che i principali e più significativi tra quelli estrapolati dalla rassegna stampa radio-televisiva. Nel corso dell'anno EnacChannel ha ospitato diverse dirette streaming di eventi, incontri, workshop organizzati dall'Ente.



### Atti di sindacato ispettivo parlamentare

L'ENAC fornisce riscontro agli atti di sindacato ispettivo parlamentare concernenti aspetti di propria competenza e trasmessi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'Ente si avvale del supporto di apposite banche dati che consentono di ricavare le informazioni utili per migliorare ulteriormente i processi di gestione interni e velocizzare i tempi di risposta. Nel 2014 sono stati gestiti 100 atti ispettivi.

### Linea Amica, il contact center della PA

È proseguita per tutto il 2014 la collaborazione con il network Linea Amica, iniziativa promossa dal Ministro per la Pubblica Amministrazione e l'Innovazione, alla quale fin dal 2009 l'ENAC ha aderito sottoscrivendo un protocollo d'intesa con il Dipartimento della Funzione Pubblica e il Foromez. Il network dei centri di contatto delle pubbliche amministrazioni mette a disposizione dei cittadini un servizio di call center (803 001 da telefono fisso, 06 828881 da cellulare) e un portale web ([www.lineamica.gov.it](http://www.lineamica.gov.it)).



### Collegamento radiofonico RAI Isoradio

L'ENAC, coadiuvato dalle società di gestione degli aeroporti interessati, collabora con Isoradio, il servizio RAI (FM 103.3) che offre notizie e informazioni a chi è in viaggio. Attraverso un collegamento pomeridiano l'ENAC fornisce le informazioni più rilevanti riguardo:

- lo svolgimento delle operazioni aeroportuali e le previsioni di regolarità del traffico;
- i possibili eventi significativi che si sono verificati o che si prevede si verifichino nel corso della giornata;
- le raccomandazioni pratiche;
- gli scioperi di settore.

Nel 2014 le informative trasmesse sono state 244.



### 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.



## L'attività legale

L'attività pareristica, giudiziale e stragiudiziale dell'ENAC, nel 2014, ha riguardato i settori di competenza dell'Ente e quelli comuni alle P.A. Si evidenziano di seguito i più significativi contenziosi in materia di regolazione dell'aviazione civile e di controllo e vigilanza nell'applicazione delle norme adottate e nella disciplina degli aspetti amministrativo - economici del trasporto aereo.

### Aeroporti (Annesso 14 ICAO)

Controversie con gli Enti locali sulle questioni dell'assetto del territorio e, in particolare, sui vincoli alla proprietà privata per la salvaguardia e l'incolumità delle comunità che risiedono nei comuni limitrofi ai sedimi aeroportuali. Difatti, nell'individuazione delle zone da sottoporre a vincoli nelle aree limitrofe agli aeroporti (ex art. 707 CdN), con il proprio regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, l'ENAC ha ampliato le c.d. zone di tutela lungo le piste di volo. Le limitazioni derivanti, per effetto del citato regolamento, dall'attuazione dei piani di rischio da adottarsi da parte di Province e Comuni hanno determinato la necessità che i predetti enti, nell'ambito della pianificazione urbanistica, si uniformino alle disposizioni dell'Ente, adattando i propri strumenti.

### Attività aeroportuale

Il divieto di carattere generale dei voli notturni nella fascia oraria 23-06 LT, ex art. 5, d.P.R. 11 dicembre 1997, n. 496, è stato annullato dal TAR Lazio in ragione del contrasto con le norme comunitarie sopravvenute (direttiva 2002/30/CE e il d.lgs. 17 gennaio 2005, n. 13, di attuazione della prima). La questione relativa alle somme di denaro versate dai vettori alle compagnie petrolifere, riversate poi all'erario o ai gestori aeroportuali a titolo di royalty sul servizio di erogazione carburante nel periodo 1999-2009 è oggetto di un contenzioso particolarmente complesso, in quanto l'arco temporale contestato concerne un periodo di grandi mutamenti legislativi, sia con riguardo alla trasformazione del regime concessorio di numerosi aeroporti, sia con riguardo alle competenze dell'ENAC in merito alla vigilanza sui corrispettivi richiesti dal gestore aeroportuale per i beni e servizi messi a disposizione dell'utenza al fine di accertarne la correlazione ai costi sostenuti dal gestore.

Per quel che concerne, in particolare, l'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino, ragioni dettate da esigenze di sicurezza nelle operazioni aeroportuali da svolgersi nell'airside hanno reso necessario adottare - a seguito di una significativa istruttoria svolta dall'Ente e di un complesso studio ad hoc elaborato dal gestore aeroportuale - il provvedimento di limitazione dell'accesso dei prestatori dei servizi di assistenza a terra, ai sensi del d.lgs. 13 gennaio 1999, n. 18, recante attuazione della direttiva n. 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità. Il provvedimento, adottato in attuazione del regolamento ENAC "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra" e con decorrenza 30 giugno 2015, dispone la limitazione all'accesso di alcune categorie di servizi di assistenza a terra a n. 3 prestatori di servizi di assistenza a terra e n. 2 vettori in autoproduzione (articoli 4, comma 2, e 5, comma 2, d.lgs. 18/1999). Il provvedimento dispone, inoltre, l'esperimento di gara per l'individuazione dei prestatori e dei vettori in autoproduzione e il limite di sette anni per la prestazione dei servizi, ai sensi dell'art. 11, d.lgs. n. 18/1999. Il provvedimento, tempestivamente impugnato da quattro handler, oltre che dall'Associazione nazionale vettori e operatori del trasporto aereo, è attualmente sub iudice.

### Concorrenza e accordi internazionali

Il Consiglio di Stato - in esito a 2 procedimenti, instaurati da attori diversi ma entrambi aventi a oggetto le autorizzazioni, provvisorie e stagionali, rilasciate dall'ENAC in favore di due compagnie aeree emiratine, per operare, in regime di quinta libertà, i diritti di traffico in prosecuzione, relativi all'imbarco e allo sbarco di passeggeri e merci sulle rotte già assegnate - ha riconosciuto, in capo all'Autorità aeronautica italiana, la potestà di concedere diritti aggiuntivi, rispetto a quelli previsti nelle intese c.d. semplificate (firmate dalle Autorità aeronautiche dei vari Paesi), nella forma delle concessioni extrabilaterali.

## Affidamento in concessione di beni del demanio aeronautico civile

Il 2014 ha visto svilupparsi, quale argomento di studio e oggetto di contenzioso, la procedura adottata dall'Ente per l'affidamento in concessione, a operatori del settore, di beni appartenenti al demanio aeronautico civile, assegnati in uso gratuito all'ENAC ex art. 693 CdN, nonché la definizione del relativo canone ai sensi della circolare del Ministero dell'economia e delle finanze n. 62567/1989, in particolare rispetto agli enti senza scopo di lucro quali Associazioni Sportive Dilettantistiche e Aero Club. I ricorsi presentati dai diversi attori coinvolti nei predetti affidamenti, considerata anche l'entrata in vigore del regolamento ENAC "Affidamento aeroporti demaniali per l'aviazione generale" del 24 novembre 2014, saranno definiti nel corso del 2015 e hanno finora portato all'affermazione, da parte del Giudice Amministrativo della legittimità dell'operato nell'Ente che, per gli affidamenti in concessione, indice procedure pubbliche di gara improntate ai principi di pubblicità, trasparenza, rotazione, parità di trattamento e non discriminazione, espressi dalla normativa comunitaria e nazionale applicabile in materia.

L'ENAC, nel corso del 2014, è stato impegnato, inoltre, nella predisposizione di pareri ad hoc a favore dell'Avvocatura generale dello Stato, chiamata a rappresentare lo Stato italiano dinanzi alla Corte di giustizia comunitaria per le numerose questioni pregiudiziali poste dalle Corti degli altri Stati membri in merito alla interpretazione delle disposizioni del reg. (CE) n. 261/2004, che predispone una rafforzata protezione dei passeggeri coinvolti in disservizi del trasporto aereo prevedendo, a carico dei vettori aerei, un obbligo standardizzato di assistenza gratuita nei confronti di tutti i passeggeri coinvolti nel disservizio. Tale attività consultiva facilita l'applicazione del regolamento comunitario, contribuendo al contempo a deflazionare il contenzioso promosso dai vettori aerei avverso le sanzioni irrogate dall'ENAC sulla base del regolamento stesso, contenzioso che, in effetti, nel 2014 è risultato ridotto rispetto al passato.



## La normativa

Lo sviluppo della regolamentazione europea, sia da parte della Commissione UE sia dell'EASA, ha determinato ampie aree di sovrapposizione con il quadro normativo nazionale rendendo, quindi, necessaria un'opera di rivisitazione globale dello stesso.

Per questo motivo, l'Ente ha avviato nell'ambito del Piano Normativo 2014-2016, un'importante azione di semplificazione e razionalizzazione, individuando 132 prodotti normativi da semplificare/razionalizzare su un totale di 183 (43 regolamenti e 140 circolari).

Criteri di attuazione utilizzati nella rivisitazione dei prodotti esistenti, nonché per lo sviluppo della nuova normativa:

- ▶ eliminazione di prodotti nazionali in presenza di analogo prodotto EASA;
- ▶ eliminazione di criteri aggiuntivi per funzioni di certificazione, autorizzazione e altro, per ambiti già disciplinati da EASA;
- ▶ eliminazione/riduzione dell'obbligo a carico degli utenti di produrre documenti, attestazioni e altro non strettamente necessari a dimostrazioni di rispondenza;
- ▶ cancellazione di regolamenti e circolari obsoleti, ovvero che trattano argomenti o temi non più attuali o ridondanti rispetto alle prassi industriali;
- ▶ uso di strumenti più flessibili (Note Informative, FAQ, etc.) per la gestione di informazioni da fornire all'utenza interna/esterna.

Il risultato finale del Piano Normativo 2014-2016 comporterà uno snellimento delle procedure con impatto positivo sui costi che l'utente è chiamato a sostenere per dimostrare e mantenere la conformità ai requisiti di certificazione, sia in termini di risorse che di tempo.

### Nel corso del 2014:

- Realizzati 35 interventi di razionalizzazione/semplificazione, che hanno comportato l'abrogazione di 6 regolamenti e 17 circolari oltre che la revisione di 3 regolamenti, 8 circolari e 2 procedure.
- Emessi 1 nuovo regolamento e 4 nuove circolari.

## Note Informative (NI)

Le NI contengono informazioni attinenti l'area della Sicurezza del Volo (Safety) e sono destinate ai soggetti operanti nei settori APT (Aeroporti), ATM (Spazio Aereo), NAV (Navigabilità Iniziale e Continua), OPV (Operazioni di Volo), LIC (Personale di Volo) al fine di fornire orientamenti, raccomandazioni o chiarimenti riguardo a specifici argomenti o scenari regolamentari. I destinatari sono invitati ad assicurare che le Informative emesse dall'Ente siano portate a conoscenza di tutto il personale interessato.

Nel 2014 sono state emesse 13 NI.

## Prescrizioni di Aeronavigabilità / Airworthiness Directives

Le Prescrizioni di Aeronavigabilità (PA) richiedono l'esecuzione di ispezioni, sostituzioni, modifiche, limitazioni o procedure di impiego ritenute necessarie e rese obbligatorie entro termini indicati per il mantenimento della navigabilità degli aeromobili, correggendo e prevenendo condizioni che possano inficiare la sicurezza degli aeromobili stessi.

È stata garantita l'attività informativa verso l'utenza, tramite l'emissione e la pubblicazione sul sito web dell'ENAC di 367 PA/Informative, delle quali 24 aventi carattere di urgenza "Emergency".

Con l'obiettivo di semplificare la modalità di divulgazione delle Airworthiness Directives (AD) emesse o adottate dall'EASA, consistente nella disseminazione di ogni singola AD se valutata applicabile agli aeromobili immatricolati nel Registro Aeronautico Nazionale (RAN), l'ENAC dal mese di novembre 2014 assicura un aggiornamento in tempo reale attraverso il collegamento ipertestuale presente nella pagina web "Ricerca Prescrizioni di Aeronavigabilità" che re-indirizza il visitatore direttamente al sito EASA.

L'ENAC continua ad emettere le PA nei casi di:

1. aeromobili che ricadono nella previsione dell'Annesso II del Reg. (CE) n. 216/2008;
2. problematiche di aeronavigabilità connesse con aspetti di produzione, manutenzione e operative che non rientrano tra le attuali competenze dell'EASA.

# 2

## La Safety

Scheda 2.1	La sicurezza del volo	62
Scheda 2.2	Le attività di certificazione e sorveglianza	65
Scheda 2.3	La certificazione del personale	78
Scheda 2.4	Le visite ispettive da parte di organismi internazionali	82





## La sicurezza del volo

### State Safety Programme

La safety, intesa come insieme coerente di attività e azioni tese allo sviluppo della sicurezza del volo in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni aeronautiche in senso lato, costituisce una delle connotazioni essenziali dell'attività di governo del sistema nazionale di aviazione civile.

Proprio per garantire che le azioni degli Stati siano tese al massimo livello di sicurezza possibile, l'ICAO ha previsto, per gli Stati membri, l'obbligo di elaborare un programma di sicurezza definito State Safety Programme (SSP). In Italia la prima edizione dell'SSP è stata emessa nel dicembre 2011, nel mese di gennaio 2015 è stata invece pubblicata la seconda edizione, profondamente aggiornata.

La revisione dell'SSP si è resa necessaria per adeguare il programma ai più recenti sviluppi della normativa internazionale di riferimento e, in particolare, al nuovo Annesso 19 e alla edizione 3 del Safety Management Manual (Doc. 9859) dell'ICAO.

Ai lavori per la stesura della seconda edizione dell'SSP - Italy (definito ora "Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile") hanno partecipato, oltre all'ENAC, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), l'Aeronautica Militare, l'Aero Club d'Italia e l'ENAV.

L'SSP - Italy è governato da un Comitato di coordinamento di alto livello, presieduto dal Direttore Generale dell'ENAC in qualità di Executive Accountable dell'SSP, che si riunisce periodicamente e che svolge un importante ruolo di guida e di indirizzo sulle materie riguardanti la safety.

### ENAC Safety Plan

L'ENAC Safety Plan è il piano delle azioni di safety messe in atto nell'ambito dell'SSP - Italy per gli aspetti di competenza dell'Ente. In questo documento sono state descritte le azioni dell'ENAC in materia di safety, così da orientare le attività di regolamentazione, certificazione, sorveglianza e promozione nei diversi ambiti di interesse istituzionale verso obiettivi coordinati e condivisi.

Lo sviluppo in Europa di una strategia comune ha, peraltro, portato l'EASA all'emissione dell'EASp (European

Aviation Safety Plan) e ha offerto all'ENAC l'opportunità di coordinare le iniziative nazionali con quelle in corso a livello europeo.

L'edizione originale del piano, relativa al quadriennio 2012-2015, è in corso di revisione per l'adeguamento alle ultime indicazioni dell'EASp e alle evidenze emerse dall'attività di occurrence reporting.

Il Safety Plan è gestito da un organo direttivo, il Safety Board che si riunisce periodicamente per:

- monitorare l'andamento del Safety Plan
- esaminare lo stato d'avanzamento delle singole azioni di safety
- valutare la necessità di apportare eventuali modifiche o aggiornamenti.

### Raccomandazioni di sicurezza

L'ANSV, come previsto dal Reg. (UE) n. 996/2010, è l'Agenzia preposta in Italia alle inchieste su incidenti e inconvenienti gravi nel settore dell'aviazione civile. A conclusione delle indagini essa ha la facoltà, sulla base dei dati emersi, di emanare raccomandazioni di sicurezza per la prevenzione degli incidenti aeronautici.

Le raccomandazioni di sicurezza possono essere indirizzate, tra l'altro, alle autorità aeronautiche competenti, quali l'ENAC, per l'eventuale emanazione di provvedimenti diretti a salvaguardare e migliorare la sicurezza del volo. L'ENAC valuta il contenuto delle raccomandazioni ad esso dirette che, se recepite, portano alla definizione dei provvedimenti correttivi.

La posizione assunta dall'ENAC in merito alla singola raccomandazione è contenuta nel cosiddetto modello Follow-up Action on Occurrence Report (FACTOR) pubblicato sul sito internet dell'ENAC. Per ogni singola raccomandazione di sicurezza viene emesso un modello FACTOR che contiene i dati identificativi dell'evento, una sua sintetica descrizione, gli eventuali provvedimenti assunti e il loro stato di attuazione.

Nel corso del 2014 sono stati emessi 10 modelli FACTOR.

### eE-MOR: segnalazioni e analisi degli inconvenienti

L'ENAC utilizza per la raccolta delle segnalazioni obbligatorie relative agli eventi aeronautici (incidenti e incon-

venienti) il sistema eE-MOR (Electronic ENAC Mandatory Occurrence Reporting), progettato e realizzato dall'Ente in applicazione della Direttiva 2003/42/CE del Parlamento e del Consiglio europeo.

Il sistema eE-MOR è basato sul software Eccairs, fornito gratuitamente agli Stati membri dell'Unione europea dal Joint Research Center (JRC) della Commissione europea e consente la raccolta delle segnalazioni degli eventi, classificati in accordo alla tassonomia ADREP (Accident/Incident Data Reporting) dell'ICAO, e la loro analisi. L'utilizzo della tassonomia ADREP è reso obbligatorio dalla UE per consentire lo scambio delle informazioni a livello europeo e con la Commissione europea. Il sistema eE-MOR consente l'inserimento diretto delle informazioni da parte degli operatori grazie all'utilizzo di un'interfaccia web (definita Webdas) che trasferisce automaticamente i dati nel database nazionale gestito dall'ENAC.

Nel 2014 l'ENAC ha proseguito nello sviluppo del sistema eE-MOR adeguando il software Eccairs all'ultima release (utilizzata anche dall'EASA) e aggiornando profonda-

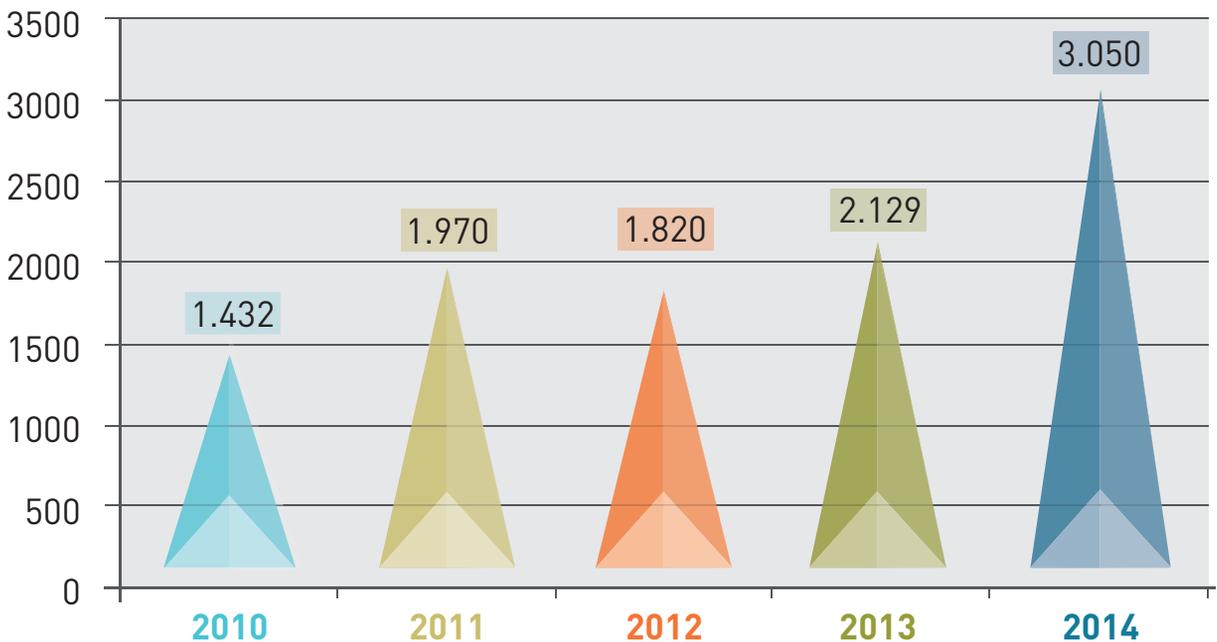
mente l'interfaccia web, ottenendo così un sensibile incremento del numero delle segnalazioni e un notevole miglioramento della loro qualità, a beneficio dell'analisi ai fini della safety.

È da sottolineare come l'aggiornamento renda il sistema già idoneo a raccogliere e gestire le segnalazioni di eventi in accordo ai requisiti del nuovo Reg. (UE) n. 376/2014, che entrerà in vigore il 15 novembre 2015 sostituendo la vigente Direttiva 2003/42/CE.

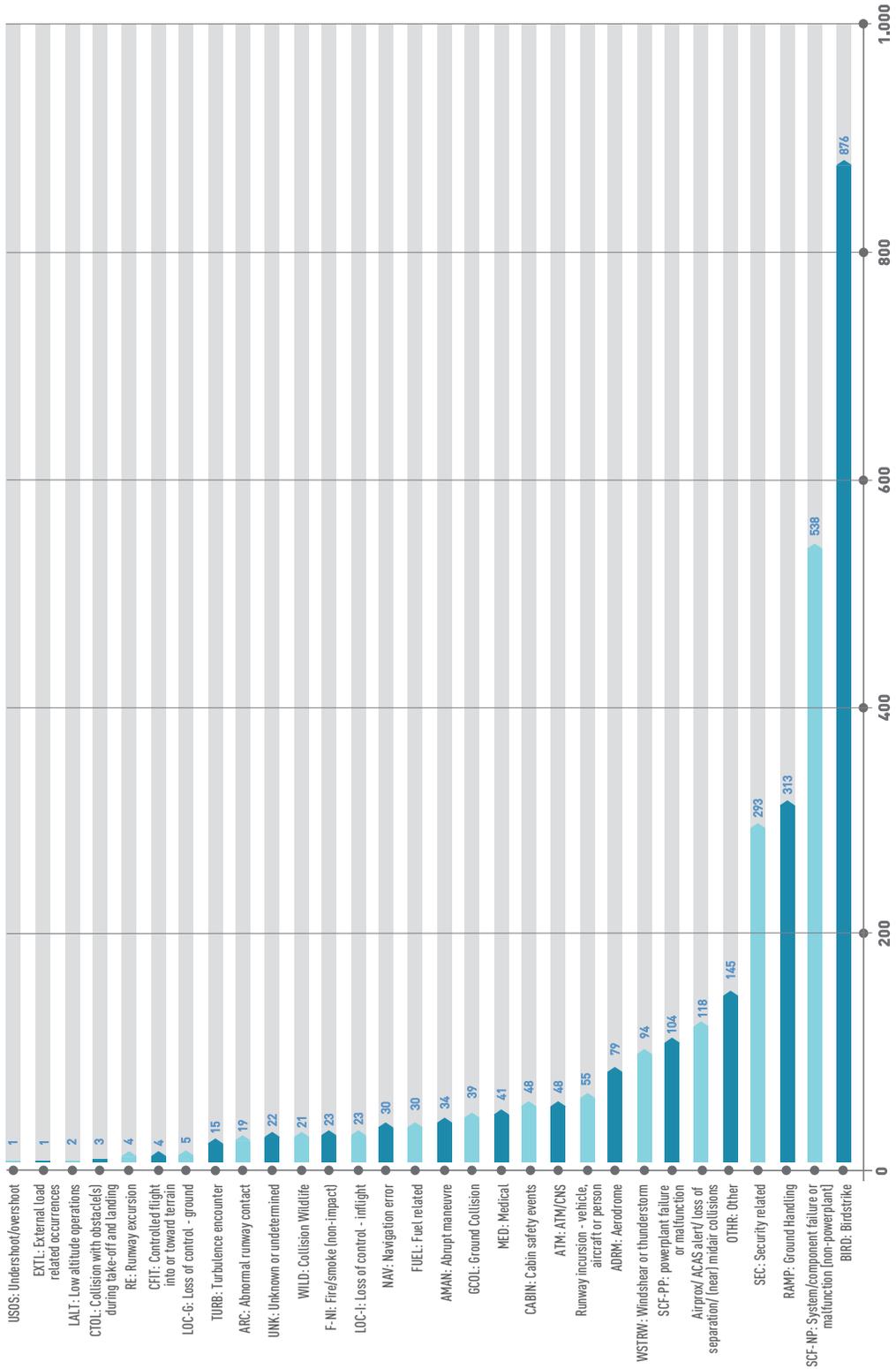
È stata, inoltre, inclusa, nell'ambito del sistema eE-MOR, anche la raccolta delle segnalazioni di birdstrike, grazie ad un'apposita maschera di immissione dei dati. Questo ha permesso di rendere molto più efficiente la raccolta dei dati a beneficio del Bird Strike Committee Italy (BSCI), eliminando così una gran mole di dati cartacei che prima richiedevano la trasposizione manuale dei dati in un apposito database.

Nel 2014 gli eventi segnalati sono stati 3.050.

### Andamento delle segnalazioni



## Sistema eE-MOR - Segnalazioni 2014 suddivise per categoria di eventi



## Le attività di certificazione e sorveglianza

**L'**ENAC svolge attività relative ai processi di certificazione e sorveglianza garantendo il mantenimento degli standard normativi nazionali e internazionali, oltre che lo sviluppo del settore aereo in tutte le sue varie espressioni. Tali attività sono effettuate da personale professionista altamente qualificato nel settore aeronautico (ingegneri aeronautici, elettronici, civili, ispettori di volo e periti specializzati) e consistono in audit, programmati e non, finalizzati alla verifica della costante e continua rispondenza ai requisiti di certificazione da parte del soggetto certificato.

Le attività di sorveglianza sono svolte sulla base dell'elaborazione e dell'esecuzione di un Piano Nazionale di Sorveglianza sulle Imprese che, tenendo presente i requisiti normativi imposti dai regolamenti comunitari, stabilisce modalità, condizioni e frequenze degli interventi di controllo.

Le verifiche sono sempre svolte alla presenza di rappresentanti delle organizzazioni, con i quali concordare procedure di rientro dalle eventuali non conformità rilevate. Il programma di sorveglianza prevede, tra l'altro, due principali tipologie di attività ispettive:

- audit di sistema che consistono in verifiche ispettive condotte sull'organizzazione, sulle infrastrutture, sul personale, sulle attrezzature, sulle documentazioni e sulle procedure, al fine di verificarne la rispondenza ai requisiti di certificazione;

- audit di processo/prodotto che vengono effettuati per verificare le effettive condizioni di svolgimento dei processi tecnici e operativi; in particolare sugli aeromobili tali audit sono condotti durante le manutenzioni, nel corso delle brevi soste in rampa in attesa di imbarcare i passeggeri e durante i voli di linea.

Nel caso di azioni correttive insufficienti, o non attuate entro i tempi previsti, l'ENAC provvede a inoltrare azioni sanzionatorie che possono consistere in una limitazione parziale delle abilitazioni possedute dall'impresa, ovvero nella sospensione di tutte le abilitazioni, fino alla revoca definitiva di una abilitazione o certificazione. Tale modus operandi viene adottato per ogni tipo di certificazione che l'ENAC rilascia, sia per il settore aereo propriamente detto che per quello infrastrutturale. Tutti gli operatori aerei nazionali sono in possesso della licenza di esercizio che viene rilasciata dall'ENAC a seguito di verifiche amministrative, contabili e finanziarie.





## Imprese certificate valide al 31/12

		2012	2013	2014
Aeroporti		46	44	46
DOA	Design Organisation Approval (Part 21 subpart J) Organizzazioni di progettazione	8	12	4
POA	Production Organisation Approval (Part 21 subpart F) Organizzazioni di produzione senza il privilegio della certificazione	5	5	3
POA	Production Organisation Approval (Part 21 subpart G) Organizzazioni di produzione con il privilegio della certificazione	41	45	47
AMO	Approved Maintenance Organisation (Part 145) Organizzazioni di manutenzione di aeromobili considerati "Large" o impiegati in attività di trasporto commerciale e/o componenti	161	166	145
AMTO	Approved Maintenance Training Organisation (Part 147) Organizzazioni di addestramento al personale tecnico che opera nelle organizzazioni di manutenzione	11	12	10
AMO	Approved Maintenance Organisation (PART M Subpart F) Organizzazioni di manutenzione di aeromobili eccetto quelli considerati "Large aircraft" o impiegati in attività di trasporto commerciale e/o componenti	48	48	49
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organisation (Part M subpart G) Organizzazioni per la gestione dell'aeronavigabilità degli aeromobili	167	168	167
COA	Air Operator Certificate ad ala fissa Operatori aerei che effettuano trasporto pubblico passeggeri/merci	49	47	31
COA	Air Operator Certificate elicotteri Operatori aerei che effettuano trasporto pubblico passeggeri/merci	38	41	30
COLA	Certificato Operatore di Lavoro Aereo Operatori che svolgono lavoro aereo come spargimento sostanze, riprese aeree, radiomisure, telerilevamento, etc.	104	98	78
FSTD	Flight Simulator Training Devices Dispositivi di addestramento del personale di condotta	28	29	33
Laboratori	Organizzazioni che effettuano prove/esami su aeromobili, motori, eliche, parti, sistemi o materiali di impiego aeronautico	6	6	7
AeMC	Aero Medical Centers Centri aeromedici che rilasciano la certificazione dell'idoneità psicofisica del personale di volo e controllore del traffico aereo	12	12	3 (*)
OR	Organizzazioni Registrate Organizzazioni che effettuano l'addestramento per piloti privati	88	84	74
FTO	Flight Training Organisation Organizzazioni di addestramento del personale navigante (**)	54	50	-
TRTO	Type Rating Training Organisations Organizzazioni di addestramento del personale navigante per tipo di aeromobile (**)	31	27	-
ATO	Approved Training Organisation Organizzazioni che effettuano l'addestramento del personale navigante (**)	-	-	53

(\*) Nel 2014, causa riorganizzazione, i Servizi Assistenza Sanitaria per Naviganti (SASN) del Ministero della Salute non hanno rinnovato la certificazione.

(\*\*) Nel 2014 sono state convertite in ATO tutte le FTO e TRTO precedentemente certificate.

## Certificazione dei prodotti aeronautici

**A**lcune attività di certificazione e sorveglianza sono svolte anche per delega diretta da parte dell'EASA. A tali certificazioni vanno aggiunte quelle rilasciate ad aeroporti ed eliporti, siano essi affidati in gestione a società di capitali o a gestione diretta ENAC.

Nel 2014, sulla base del Contratto di Servizio firmato con l'EASA, l'ENAC ha effettuato presso imprese che hanno la loro base principale in Paesi terzi:

- accertamenti di omologazione per aeromobili, componenti e parti progettati e costruiti in Italia;
- certificazioni di imprese di manutenzione e produzione di parti aeronautiche;
- qualificazione di simulatori di volo e Centri di Medicina Aeronautica.

L'ENAC, in programmi di certificazione gestiti direttamente dall'EASA, ha:

- fornito professionisti in Secondment in particolare per gli elicotteri Agusta AW 169 e 189, SCAC Superjet, Bell 429, elicottero Kamov;
- assicurato la sorveglianza della gestione dell'aeronavigabilità continua degli aeromobili Airbus 320, Eurocopter EC 175;
- partecipato alle attività del Processo MRB per il velivolo ATR 42/72;
- fornito assistenza per la convalida da parte dei Paesi terzi dei prodotti nazionali per la convalida di aeromobili.

### Certificazione elicottero AgustaWestland AW189

La certificazione del nuovo elicottero AW 189, avvenuta nell'aprile 2014, si inquadra nell'ambito delle attività svolte dall'ENAC nel contesto del Contratto di Servizio con l'EASA, in base al quale vengono svolti gli accertamenti tecnici finalizzati all'emissione della certificazione da parte EASA, in accordo alle procedure dell'Agenzia vigenti in materia. La macchina, un bimotore di categoria media di 8 tonnellate di peso massimo, è in grado di trasportare 16/18 passeggeri, fino a 500 km di distanza, ad una velocità di 260 Km/h.

La progettazione è stata ottimizzata per il trasporto passeggeri offshore a supporto dell'industria Oil & Gas e per operazioni di ricerca e soccorso marittimo (SAR) a lungo raggio. L'AW 189 è il più grande elicottero di costruzione interamente italiano mai certificato.

L'ENAC, oltre ad aver contribuito con il proprio personale specialista a tutto il processo di certificazione gestito in sede europea da EASA, ne controlla il processo di costruzione.

L'Ente ha assicurato inoltre la sorveglianza della gestione dell'aeronavigabilità continua dei prodotti di costruzione nazionale AgustaWestland, Alenia, Alenia Aermacchi, Iniziative Industriali, Mecaer, Piaggio, Tecnam, Vulcanair e per i prodotti per i quali l'ENAC è responsabile per conto dell'EASA come Piper PA-60/PA-31, Bombardier CL415, Bellanca Champion 7, Boeing MD 80, DC 8, Bell 412, 212 e 206.

Nell'ambito della Safety Oversight è stata assicurata la sorveglianza delle imprese di progettazione di prodotti di costruzione nazionale: Alenia Aermacchi, Alitalia, Avionica, Diesel Jet, Glasfaser, Jet Avionics, LEAT, Mecaer, Northern Avionics, OMA SUD, Piaggio, Tecnam, Vulcanair.

L'ENAC è stato delegato inoltre dalla Federal Aviation Administration (FAA) al rinnovo dello Special Airworthiness Certificate dell'AgustaWestland 609.

L'ENAC rilascia anche le autorizzazioni a operatori stranieri di lavoro aereo che svolgono attività in Italia.

Relativamente alle attività di consulenza, ricerca e promozione del settore aereo l'Ente ha:

- fornito consulenza per il Programma di Ricerca MIDCAS tuttora in corso;
- partecipato alle attività di ricerca in diversi settori, quali nuovi materiali compositi, nano strutturati, emissioni vulcaniche, carburanti alternativi;
- svolto attività di formazione per la qualificazione dei materiali compositi.

### Attività di certificazione per conto EASA

L'ENAC ha condotto attività di certificazione per conto dell'EASA in relazione a 450 progetti e ha emesso le seguenti raccomandazioni di certificazione:

- 115 Technical Visa per rilascio certificati di approvazione modifiche;
- 6 proposte di approvazione di Flight Condition;
- 13 permessi di volo per aeromobili EASA.

Nel 2014 l'ENAC, nell'ambito delle attività gestite dal Contratto di Servizio con l'EASA, ha fatturato 780.000 Euro.

Nell'ambito dell'attività di propria competenza l'ENAC ha emesso:

- 10 permessi di volo per aeromobili ENAC convenzionali;
- 23 Permessi di Volo per aeromobili amatoriali;
- 35 Autorizzazioni al sorvolo di aeromobili in possesso di certificazione non rispondente all'Annesso 8 ICAO;
- 1 riemissione dell'autorizzazione al volo per l'elicottero Tilt Rotor Bell AgustaWestland 609.

**Attività relativa ai Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR)**

- Valutazione di 177 dichiarazioni di Operatori SAPR per attività sperimentale
- Valutazione di 102 dichiarazioni di Operatori SAPR per operazioni specializzate non critiche
- Emissione di 8 autorizzazioni per operazioni specializzate critiche
- Riconoscimento di 69 organizzazioni di addestramento per SAPR parte teorica e/o pratica
- Emissione di 8 Permessi di volo per SAPR
- Organizzazione di 3 Workshop nazionali riguardanti l'assetto normativo
- Consulenza nel settore
- Partecipazione ai lavori dei Gruppi Jarus ed Eurocae

**Attività di certificazione più significative nel 2014****COMPLETATE**

- Assistenza per certificazione da parte di Autorità straniere:
  - convalida Vulcanair P.68 (Cina)
  - convalida AgustaWestland AB/AW139 (Indonesia)
  - convalida Tecnam P2006 (Argentina)

**IN CORSO**

- Aeromobili:
  - APR Aermatica Anteos
  - APR Galileo Falco
  - AgustaWestland 109 Serie Modifiche
  - Tecnam P2006T, P2002 e P92 modifiche varie
  - Vulcanair P68 Modifiche
  - AgustaWestland 609
  - AgustaWestland 149
- AgustaWestland 139 nuove varianti
- EH101 modifiche varie
- STC EASA
- Motori:
  - DieselJet TDACR-Varianti
- Eliche:
  - Elica GT-Eliche modello TC-GT-2-250-210-FW

**Attività di certificazione prodotti e servizi 2014**

Rilascio Agibilità e certificazione opere, impianti, AVL, radioaiuti aeroportuali	107
Approvazione progetti e perizie di variante infrastrutture, impianti, AVL e radioaiuti	282
Rilascio Qualificazione dei Dispositivi per l'addestramento a terra del Personale Navigante per conto EASA	33
Rilascio Autorizzazione servizi di Trasporto aereo vettori UE/extra UE	2.463
Rilascio Autorizzazioni Lavoro aereo operatori comunitari	25
Rilascio Autorizzazioni dry lease aeromobili	66
Rilascio Autorizzazioni wet lease aeromobili	25
Rilascio Certificati per esportazione Aeromobili	83
Rilascio Certificazione aeroporti	1
Variazione Certificazione aeroporti	2
Progettazione opere su aeroporti a gestione diretta	7
Rilascio certificati di navigabilità	53
Rilascio attestati collaudo stazione radio	163
Rilascio Permesso di volo di aeromobili a pilotaggio remoto (SAPR)	8
Rilascio Permesso di volo di aeromobili (prototipi EASA)	33
Rilascio Permesso di volo di aeromobili (Annesso II)	26
Rilascio Certificazione Aeromobili per esportazione - usato con revisione aeronavigabilità fatta da CAMO	4
Rilascio Certificazione operatore trasporto aereo - COA	1
Variazione Certificazione operatore trasporto aereo - COA	81
Rilascio Certificazione operatore trasporto aereo - COA Reg. (UE) n. 965/2012	1
Transizione/conversione Certificazione operatore trasporto aereo - COA Reg. (UE) n. 965/2012	61
Variazione Certificazione operatore trasporto aereo - COA Reg. (UE) n. 965/2012	14
Rilascio Certificazione operatore lavoro aereo - COLA	7
Variazione Certificazione operatore lavoro aereo - COLA	78
Rilascio Certificazione Organizzazione di Addestramento personale navigante - ATO	11
Variazione Certificazione Organizzazione di Addestramento personale navigante - ATO	29
Rilascio Certificazione impresa di manutenzione	4
Variazione Certificazione impresa di manutenzione	77
Rilascio Certificazione impresa di produzione - POA	2
Variazione Certificazione impresa di produzione - POA	16
Rilascio Licenza Trasporto Aereo	2
Variazione Licenza Trasporto Aereo	29
Rilascio Licenza Lavoro Aereo	3
Variazione Licenza Lavoro Aereo	8

## Visite ispettive nell'ambito di accordi bilaterali UE

Sulla base degli accordi bilaterali siglati dalla Commissione europea con gli Stati Uniti d'America e il Canada, l'ENAC conduce anche gli accertamenti finalizzati alla verifica di rispondenza delle imprese nazionali di manutenzione approvate secondo FAR 145 e/o CAR 573, comunicando i risultati alla FAA (Federal Aviation Administration) e al TCCA (Transport Canada Civil Aviation). Queste ultime sulla base dei risultati trasmessi dall'ENAC provvedono al rilascio, rinnovo e modifica delle certificazioni FAA e TCCA possedute dalle imprese italiane. Al momento le imprese nazionali titolari dell'approvazione FAR 145 sono 23, mentre sono 17 quelle approvate CAR 573.

## Le certificazioni dei prestatori dei servizi di assistenza a terra

I servizi di assistenza a terra aeroportuali (handling) riguardano l'assistenza ai passeggeri, ai bagagli, a merce e posta e all'aeromobile. Negli aeroporti con un volume di traffico superiore a 3 milioni di passeggeri o a 75 mila tonnellate di merci, i servizi di handling aeroportuale sono stati liberalizzati ed è stato riconosciuto il libero accesso al mercato a quei soggetti, incluso il gestore aeroportuale, provvisti di determinati requisiti.

La normativa dell'ENAC in materia stabilisce che ai prestatori di servizi di handling sia rilasciato, previo espletamento di appositi accertamenti, un certificato attestante i requisiti di idoneità previsti dal d.lgs. 13 gennaio 1999 n. 18 attuativo della direttiva 96/67/CE relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti, che consentono di rispettare adeguati standard di qualità e sicurezza.

Tali requisiti di natura economico-finanziaria, organizzativa e tecnica devono essere mantenuti per tutto il periodo di validità del certificato. All'ENAC è attribuita la funzione di vigilanza sulle attività svolte dall'operatore di handling da espletare attraverso un'attività ispettiva al cui esito è condizionato il rinnovo del certificato e della relativa specifica.

Con l'evoluzione della normativa e l'espansione nell'ultimo decennio delle variegate attività di handling in tutte le realtà aeroportuali italiane, vista anche la molteplicità e la diversità dei servizi erogati dai prestatori e la presenza degli stessi su più aeroporti, è stato necessario per l'ENAC sviluppare nuove modalità di attività per assicu-

rare che i rinnovi di certificazione fossero sempre coerenti con la normativa di settore aggiornata. Ciò, in sostanza, si è fatta sempre più incalzante l'esigenza di standardizzare le procedure di rinnovo delle certificazioni. Al 31 dicembre risultano presenti sugli aeroporti italiani 195 prestatori certificati.

### Nucleo Centrale Handling (NCH)

Nel 2014 l'ENAC ha costituito il Nucleo Centrale Handling che ha iniziato ad operare a partire dal mese di marzo con la principale finalità di standardizzare le certificazioni dei prestatori dei servizi di assistenza a terra su tutto il territorio nazionale.

Il Nucleo, composto da otto ispettori, si occupa esclusivamente dei rinnovi dei certificati d'idoneità. Le varie attività si esplicano secondo quanto stabilito dalla normativa ENAC di riferimento (regolamento "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra" e Circolare APT2B) sulla base delle risultanze delle verifiche effettuate nel corso del periodo triennale di validità del certificato di idoneità, seguendo un programma di sorveglianza costituito da ispezioni periodiche e da un audit di sistema completo.

Nel 2014 il Nucleo ha effettuato 40 audit (sui 22 programmati), 22 dei quali a carico di full handler e 18 a carico di gestori aeroportuali.

## RAN (Registro Aeronautico Nazionale) e Registro delle Costruzioni

L'ENAC svolge la funzione di conservatoria dei registri degli aeromobili civili immatricolati in Italia ai quali il Codice Civile attribuisce lo status di beni mobili registrati. Tale funzione viene assicurata attraverso la tenuta del RAN e del Registro delle Costruzioni.

Il RAN è il pubblico registro degli aeromobili civili. Ogni aeromobile, per ottenere l'immatricolazione (primo requisito richiesto dal CdN per rendere l'aeromobile navigabile), deve essere iscritto al RAN che ha la funzione di ufficializzare e render pubblici, e quindi opponibili verso terzi, tutti gli atti costitutivi, modificativi e restrittivi della proprietà, nonché quelli relativi all'utilizzo dell'aeromobile.

Condizioni per la cancellazione di un aeromobile dal RAN:

- l'aeromobile è distrutto o demolito;
- l'aeromobile viene iscritto nel Registro di un altro Paese comunitario;
- l'aeromobile diventa proprietà di un soggetto extra-comunitario.

Nel Registro delle Costruzioni vengono invece iscritti gli aeromobili per i quali viene intrapresa la costruzione da parte di soggetti comunitari (ditte o privati) sotto il



controllo tecnico dell'ENAC. Svolge la stessa funzione del RAN. A completamento della costruzione, l'aeromobile deve essere iscritto nel RAN o, in caso di vendita all'estero, nel Registro dello Stato di immatricolazione. Le trascrizioni riportate in entrambi i Registri sono pubbliche e vengono fornite a chiunque ne faccia richiesta.

#### ATTIVITÀ RAN / REGISTRO DELLE COSTRUZIONI

	2013	2014
Iscrizioni nel Registro delle costruzioni	208	111
Riserva marche di immatricolazione	101	84
Immatricolazioni	46	63
Trascrizioni atti relativi alla proprietà	418	448
Trascrizioni locazioni finanziarie/operative	169	205
Deregistrazioni	111	78
Visure/certificazioni	2.393	1.121

#### Sorveglianza delle imprese certificate

Nel 2014 l'ENAC ha iniziato a sviluppare attività di sorveglianza sulla base dei principi di Performance Based Oversight e di Risk Based Oversight, così da personalizzare il numero di audit e gli ambiti in cui gli audit stessi vengono condotti, secondo quelle che sono le prestazioni dei singoli operatori e le aree critiche che questi operatori hanno mostrato nella sorveglianza passata.

Sulla base dei dati, infatti, la sorveglianza viene incrementata o ridotta con riferimento al livello e alla qualità della conformità delle imprese ai requisiti e alle modalità con cui queste rispondono ai requisiti stessi. Laddove l'impresa è più matura, e quindi ha un record positivo, la sorveglianza viene ridotta, nel caso invece di settori che mostrano particolari ricorrenze di non conformità viene incrementata. Nel tempo tale attività tende a migliorare le prestazioni e quindi a contenere globalmente il numero di audit, specializzandoli ove necessario. Sostanzialmente ciò porta ad un minor numero di audit, ma più efficaci perché orientati dai dati registrati nel passato.

#### Principali attività di sorveglianza nel 2014

Imprese gestione navigabilità continua - n. di audit di sistema effettuati	205
Impresa gestione navigabilità continua - n. di audit di prodotto effettuati	135
Aeroporti certificati - n. di certificati di aeroporto rinnovati	12
Operatori trasporto aereo - n. di Certificati di Operatore Aereo (COA) rinnovati	30
Operatori lavoro aereo - n. di Certificati di Operatore di Lavoro Aereo (COLA) rinnovati	45
Organizzazioni di addestramento personale navigante (ATO) - n. di certificati rinnovati	14
Imprese di manutenzione - n. di audit di sistema effettuati	204
Imprese di manutenzione - n. di audit di prodotto effettuati	170
Imprese di produzione - n. di audit di sistema effettuati	73
Imprese di produzione - n. di audit di prodotto effettuati	123
Organizzazione di addestramento tecnico (Parte 147) - n. di audit di sistema effettuati	8
Organizzazione di addestramento tecnico (Parte 147) - n. di audit di prodotto effettuati	11
CVRP - n. di audit di sistema effettuati	5
CVRP - n. di audit di prodotto effettuati	3
Licenza esercizio trasporto aereo - n. verifiche effettuate	123
Licenza esercizio lavoro aereo - n. verifiche effettuate	10

#### Attività di sorveglianza e di audit 2012-2014

Anno	Totale Audit
2012	1.991
2013	1.953
2014	1.770

## ISPEZIONI AEROPORTUALI CONDOTTE NEL 2014

Flight Safety	3.102
Aerodrome Safety	2.014
Handling	1.792
Security	1.620
Security (Nucleo Centrale Ispettivo)	37
Handling (Nucleo Centrale Handling)	40
Carta dei diritti/Qualità dei servizi	2.511

### Sorveglianza imprese estere

Nell'ambito del Contratto di Servizio con l'EASA, l'ENAC ha svolto attività di certificazione e di sorveglianza su imprese di manutenzione e produzione in Paesi extra-europei. In particolare è stata effettuata l'attività di sorveglianza per il mantenimento delle approvazioni di 10 imprese di manutenzione con stabilimenti in Cina, Taiwan, Russia, Ucraina e Brasile e 2 imprese di produzione con stabilimenti in Turchia.

### Deleghe di sorveglianza

In applicazione dell'art. 83bis della Convenzione ICAO, è stato finalizzato l'accordo bilaterale con la Slovenia per le deleghe di sorveglianza sulle operazioni degli aeromobili in locazione o noleggio (navigabilità, manutenzione, licenze del personale di volo e operazioni di volo). In tale contesto, l'ENAC assicura la sorveglianza di 156 aeromobili con marche straniere impiegati da 16 operatori italiani. L'ENAC è stato delegato alla sorveglianza da 13 Stati dell'UE (o equiparati).

## Programma ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring)

Il programma ACAM, avviato in Italia nel 2011, è disciplinato dal Reg. (UE) n. 1321/2014 e rappresenta un importante cambiamento del ruolo dell'autorità nazionale in materia di controlli di navigabilità.

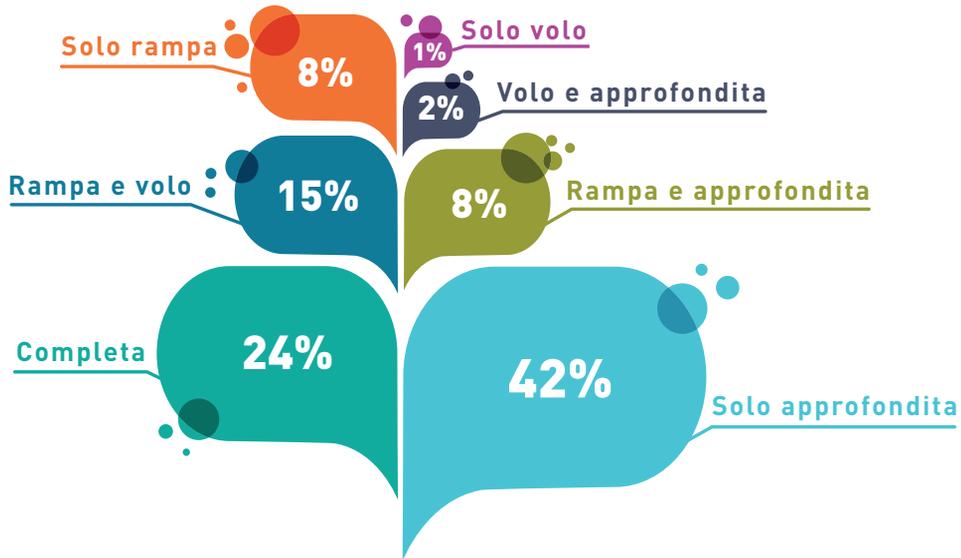
La certificazione diretta del singolo aeromobile è infatti sostituita dal monitoraggio della flotta nazionale nel suo complesso mediante verifiche a campione su elementi chiave di rischio ed elaborazione dei relativi risultati per la razionalizzazione delle azioni successive. Il sistema di sorveglianza basato sulla misura dei risultati e sull'esame delle criticità permette di ottimizzare le risorse migliorando i livelli di sicurezza complessivi.

Nel 2014 l'ENAC ha effettuato 183 ispezioni ACAM, la cui distribuzione percentuale in rapporto alla tipologia di ispezione è evidenziata nel grafico seguente.

### Merci Pericolose

In applicazione della normativa europea sono state concesse 78 esenzioni/approvazioni per il trasporto aereo di merci pericolose (rif. Doc. ICAO 9284), in partenza/arrivo/sorvolo del territorio italiano da parte di Operatori nazionali, UE ed extra UE.

### Tipologia di ispezioni ACAM





## Sorveglianza sugli operatori esteri

La responsabilità sull' idoneità tecnica e operativa dei vettori aerei nonché della sorveglianza sul rispetto degli standard di sicurezza è dello Stato di appartenenza dell' operatore che, attraverso la propria Autorità nazionale, deve assicurare, ai sensi della Convenzione di Chicago, il recepimento degli standard e delle pratiche raccomandate nei vari Annessi ICAO all' interno del proprio ordinamento.

La Convenzione di Chicago prevede che ogni Stato abbia comunque la facoltà di effettuare delle verifiche sugli operatori esteri operanti presso i propri scali. In tal senso, nell' Unione europea, è stato istituito il Programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) che consiste nell' effettuazione, da parte di ciascuno Stato membro, di ispezioni di rampa ad aeromobili di operatori esteri in transito presso gli aeroporti situati nel proprio territorio.

Il Programma SAFA ha avuto inizio con la partecipazione degli Stati membri su base volontaria. Nel corso degli ultimi anni però, a seguito di alcuni provvedimenti legislativi europei e della creazione della Safety List Comunitaria (comunemente chiamata Black List istituita con Reg. (CE) n. 2111/2005 e regolamenti ad esso collegati), il Programma SAFA ha assunto un' importanza sempre maggiore fino a diventare determinante nella valutazione della sicurezza degli operatori che ricadono sotto la sorveglianza di autorità dei Paesi terzi. Dal 28 ottobre 2014 il Programma è basato sul Reg. (UE) n. 965/2012 Parte ARO.RAMP, che stabilisce l' effettuazione delle ispezioni in base agli standard applicabili all' operatore. Di conseguenza le ispezioni ad aeromobili di Paesi terzi continuano ad essere condotte avendo a riferimento gli standard ICAO e continuano ad essere chiamate ispezioni SAFA. Le ispezioni agli aeromobili di operatori comunitari sono invece condotte avendo a riferimento il Reg. (CE) n. 216/2008 e i relativi regolamenti di attuazione (implementing rules) e sono chiamate ispezioni SACA (Safety Assessment of Community Aircraft).

Le ispezioni di rampa sono mirate a verificare le condizioni apparenti di sicurezza degli aeromobili e il possesso da parte degli operatori e dei relativi equipaggi delle certificazioni, delle licenze e delle abilitazioni richieste per poter effettuare i servizi di trasporto aereo, quali rilevabili da un' ispezione esterna nel periodo di transito presso lo scalo interessato, con lo scopo di riscontrare eventuali carenze degli operatori stranieri ri-

spetto agli standard. È comunque da considerare che l' ispezione di rampa si svolge nel breve tempo di transito dell' aeromobile sullo scalo, senza possibilità di verificare le condizioni delle strutture interne e degli impianti, il loro funzionamento e la rispondenza delle attività manutentive ai programmi stabiliti dai costruttori e dall' Autorità di sorveglianza estera. Allo stesso modo non è possibile verificare se lo standard di addestramento e qualificazione degli equipaggi è quello previsto dalle norme internazionali.

Le carenze riscontrate danno luogo a dei rilievi, classificati in tre categorie, in funzione dell' impatto potenziale sulla sicurezza del volo, che vengono riportati in un rapporto ispettivo compilato al termine dell' ispezione.

Nei casi di rilievi con maggiore impatto sulla sicurezza del volo, l' Autorità aeronautica locale può chiedere la rettifica degli inconvenienti riscontrati prima della partenza dell' aeromobile; è previsto, inoltre, quando tali non conformità abbiano le caratteristiche della ripetitività, di segnalare il vettore per l' avvio della procedura ai fini dell' eventuale inclusione nella Black List comunitaria.

Infatti, i dati delle ispezioni confluiscono in un unico database, consultabile da ciascuno Stato membro e gestito dall' EASA. La centralizzazione della gestione dei dati permette di effettuare analisi sia da parte dei vari Stati membri che da parte delle strutture europee centralizzate (Commissione Europea, EASA, etc.).

Dal 2013 al programma si sono aggiunti altri Stati non collocati all' interno dell' Europa. L' EASA ha infatti stipulato accordi con Marocco, Emirati Arabi Uniti, Singapore e Canada per il progressivo inserimento dei risultati delle ispezioni condotte in tali Paesi all' interno del database unico europeo.

In ambito nazionale, il programma ispettivo viene gestito da un coordinatore con una programmazione delle ispezioni, secondo priorità stabilite sulla base di diversi parametri (risultati di precedenti ispezioni sul territorio, analisi delle ispezioni condotte a livello europeo, indicazioni di priorità fornite dall' EASA che si basano sui dati ricevuti dalle varie Autorità nazionali). Tali dati sono verificabili dall' ENAC in tempo reale tramite la banca dati EASA ad accesso riservato.

L' ENAC partecipa inoltre al Comitato di Sicurezza Aerea della Commissione europea che si occupa di prendere decisioni su eventuali limitazioni al traffico degli operatori non comunitari verso gli Stati della UE basandosi anche sui risultati delle ispezioni di rampa.

## Attività ispettiva SAFA 2012-2014

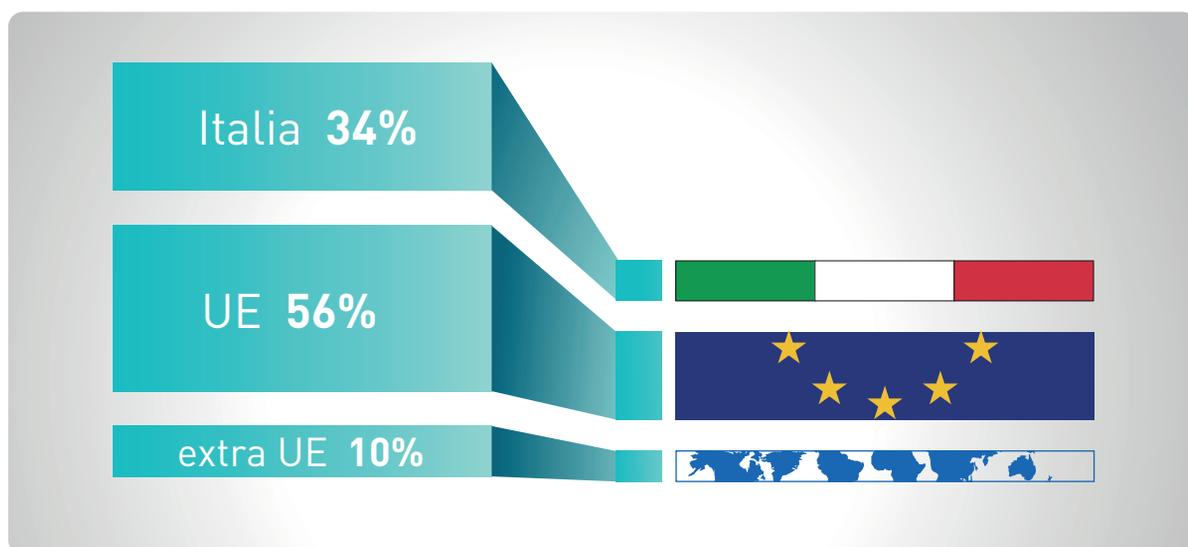
	2012		2013		2014	
	UE	Extra UE	UE	Extra UE	UE	Extra UE
<b>Ispezioni totali</b>	498 58%	359 42%	523 58%	379 42%	473 60%	315 40%
	<b>857</b>		<b>902</b>		<b>788</b>	
<b>Aeromobili ispezionati</b>	461 784	323	484 824	340	447 742	295
<b>Operatori ispezionati</b>	231 58%	167 42%	225 58%	164 42%	215 58%	158 42%
	<b>398<sup>1</sup></b>		<b>389<sup>2</sup></b>		<b>373<sup>3</sup></b>	
<b>Stati ispezionati</b>	26	57	28	51	26	49

<sup>1</sup> Di cui 374 commerciali e 24 privati

<sup>2</sup> Di cui 372 commerciali e 17 privati

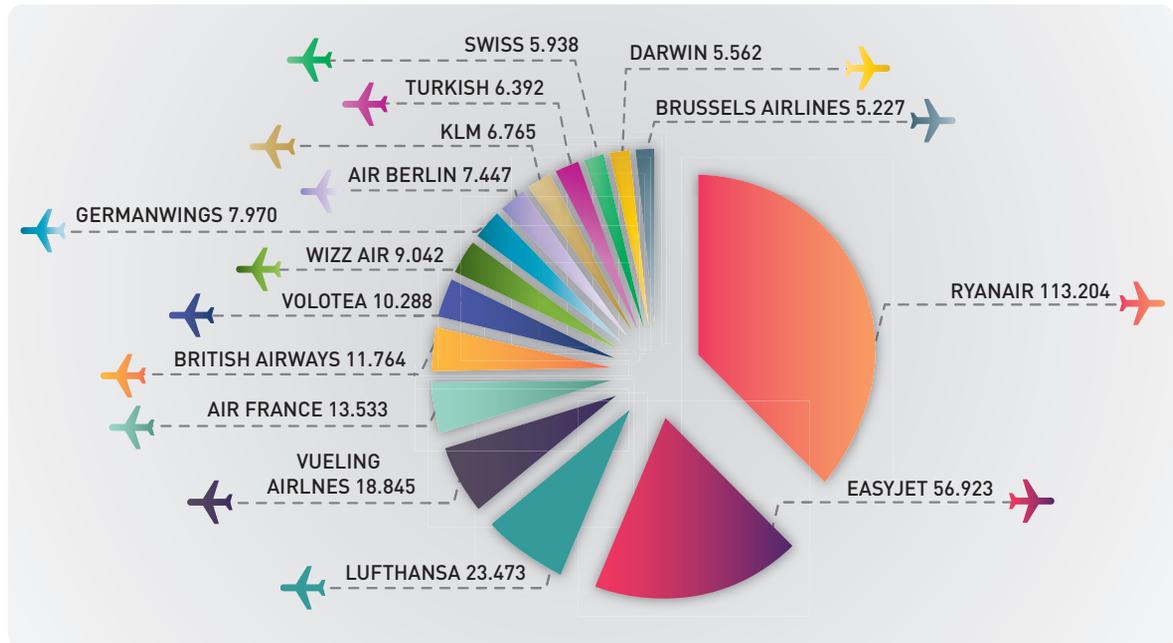
<sup>3</sup> Di cui 349 commerciali e 24 privati

## Distribuzione del traffico in Italia per Stato dell'operatore



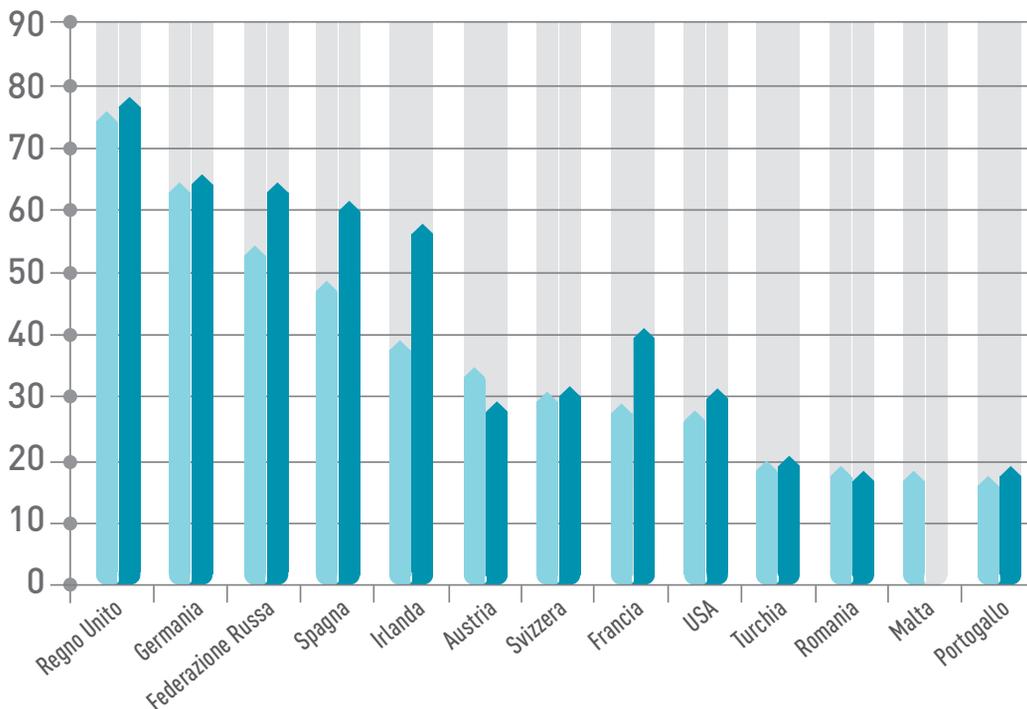


### Numero di atterraggi nel 2014 delle compagnie straniere a maggior traffico



### Numero di ispezioni per Stato operatore

● 2014 ● 2013

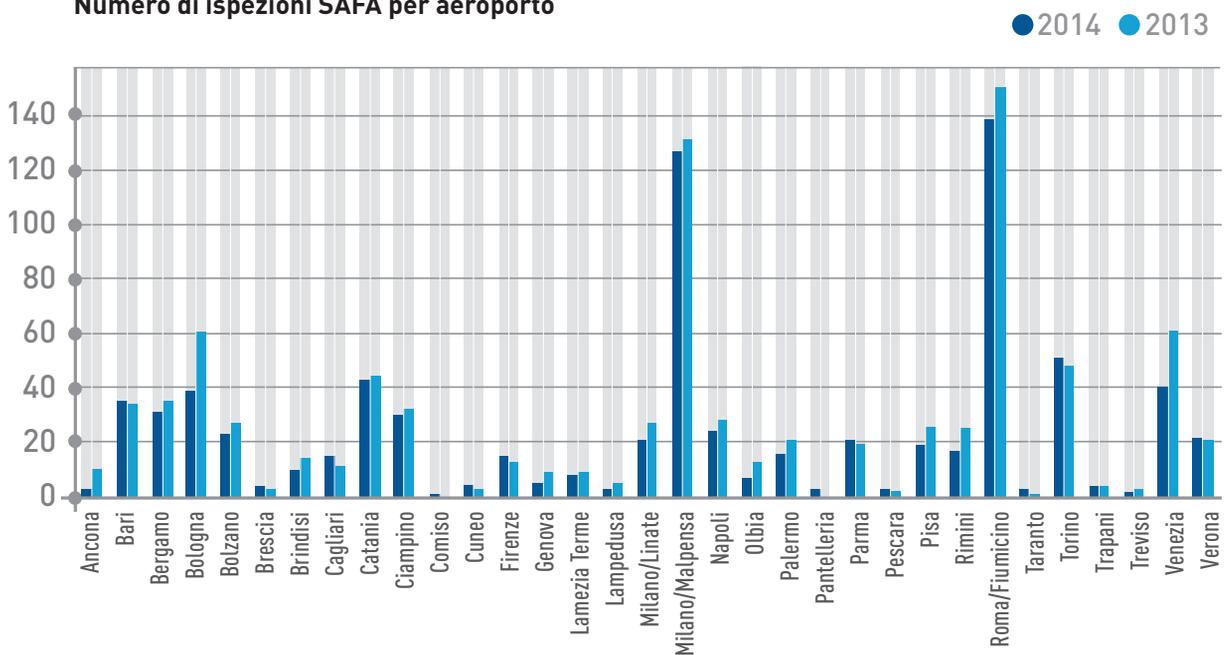


## Incidenza rilievi per ispezione

Ispezioni	2012		2013		2014	
Senza rilievi	356	41,5%	415	46,0%	382	48,4%
Solo con rilievi minori	49	5,7%	55	6,1%	67	8,6%
Con almeno un rilievo significativo, ma senza rilievi maggiori	214	25,0%	202	22,4%	141	18%
Con almeno un rilievo maggiore	238	27,8%	230	25,5%	198	25%
<b>Totale ispezioni</b>	<b>857</b>	<b>100%</b>	<b>902</b>	<b>100%</b>	<b>788</b>	<b>100%</b>

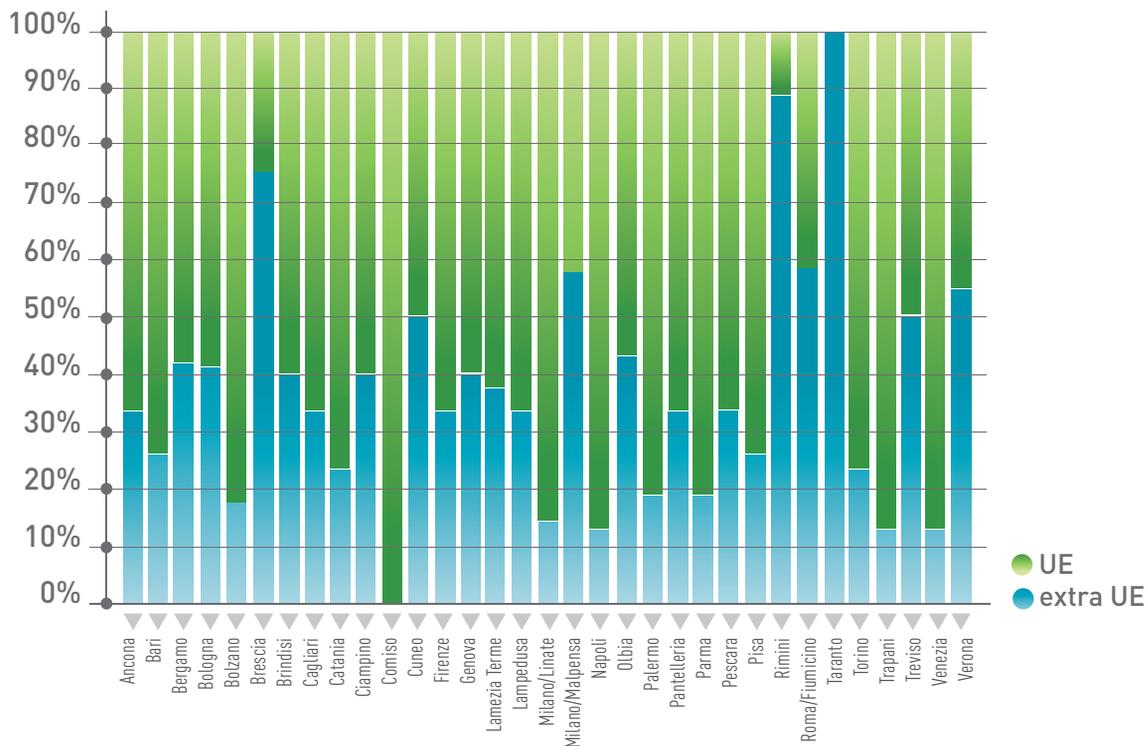
La tabella descrive l'impatto sulla sicurezza delle non conformità rilevate durante le ispezioni.

## Numero di ispezioni SAFA per aeroporto

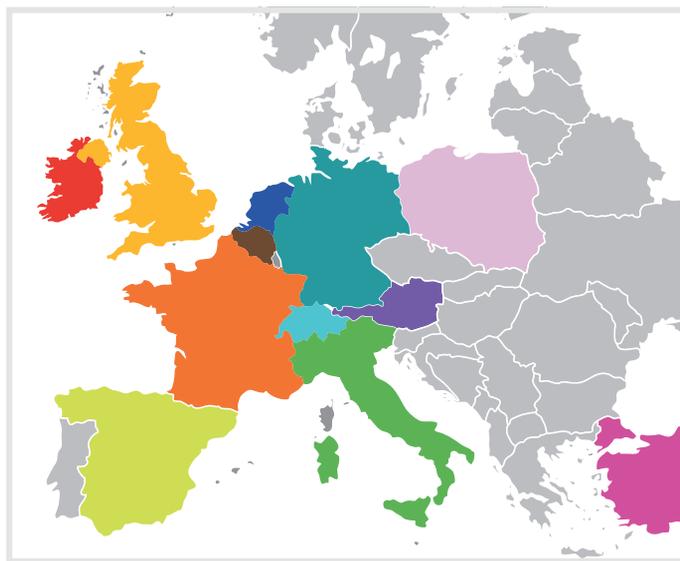




### Ripartizione ispezioni tra operatori dell'Unione ed extraeuropei



### Attività ispettiva di alcuni Stati Europei



<b>2144</b> Francia	<b>1366</b> Germania	<b>1100</b> UK	Il grafico riporta il numero di ispezioni effettuate dagli Stati europei che contribuiscono maggiormente al Programma SAFA.
<b>1077</b> Spagna	<b>788</b> Italia	<b>432</b> Austria	
<b>431</b> Svizzera	<b>429</b> Turchia	<b>351</b> Olanda	
<b>304</b> Belgio	<b>301</b> Polonia	<b>174</b> Irlanda	

## Programma di ispezione sugli operatori nazionali

Nel proprio ruolo di ente di controllo sull'aviazione civile italiana, l'ENAC è costantemente impegnato nell'attività ispettiva sugli aeromobili operati da vettori nazionali. Con l'entrata in vigore del Reg. (UE) n. 965/2012 che richiede alle Autorità un certo numero di ispezioni a sorpresa, si è ritenuto opportuno integrare i piani di sorveglianza delle Imprese con un programma di ispezioni di rampa ispirato al già esistente Programma SAFA attualmente gestito dall'EASA.

Il Programma, denominato SANA (Safety Assessment of National Aircraft) si propone, inoltre, di migliorare l'efficacia temporale e gestionale dell'attività ispettiva già condotta dai team di sorveglianza delle Direzioni Operazioni dell'ENAC, aggiungendo un ulteriore elemento di ritorno sul rispetto degli standard di sicurezza della flotta

nazionale impiegata in attività di trasporto pubblico. L'Ente dovrà infatti continuare a mantenere un adeguato monitoraggio della flotta stessa pur avendo dovuto eliminare gli interventi di rinnovo dei certificati di navigabilità in seguito all'entrata in vigore della Sottoparte I, Parte M del Reg. (CE) n. 2042/03 - Annesso I.

Il programma consiste nella pianificazione, svolgimento e analisi di ispezioni di rampa, mirate alla verifica delle condizioni di sicurezza di impiego degli aeromobili effettuate durante il transito degli aeromobili stessi oppure in arrivo o in partenza, secondo una lista di controllo predefinita. L'attività di pianificazione delle ispezioni è centralizzata per tenere conto dei risultati delle ispezioni stesse, dell'analisi di rischio associata all'operatore e per favorire l'omogeneità degli interventi sul territorio nazionale.

L'attività ispettiva è svolta, in gran parte, dagli ispettori aeroportuali già impegnati in attività SAFA.

### Ispezioni SANA 2012 - 2014

	2012	2013	2014
Ispezioni	218	213	147
Aeromobili ispezionati	187	170	129
Operatori ispezionati	29	25	23





## La certificazione del personale

### Personale di volo

Nel 2014 è proseguita l'attività di conversione e sostituzione delle licenze, certificazioni e autorizzazioni attinenti il personale di volo secondo la nuova normativa comunitaria [Reg. (UE) n. 1178/2011 e successivi emendamenti]. La tabella riporta il numero di licenze, distinte fra tipologia, categoria di aeromobile e regolamento di riferimento. Nel mutato quadro normativo sono state rilasciate 11 esenzioni regolamentari.

In materia di formazione erogata dall'ENAC, è stato dato nuovo impulso alla standardizzazione degli esaminatori al fine di sviluppare una maggiore consapevolezza del ruolo chiave che queste figure professionali, ancorché esterne alle autorità nazionali, sono chiamate a svolgere nel sistema comunitario delle licenze. Le giornate di formazione erogate sono state 20.

Una nuova procedura di designazione per gli esami svolti all'estero è stata coordinata con l'EASA e resa operativa da aprile 2014. La procedura "on line" semplifica sensibilmente l'iter autorizzativo all'effettuazione degli esami

Licenza	REG	Rilasciate al 31/12/2014	Valide al 31/12/2014	Valide al 31/12/2013
ATPL (A)	EASA	1.002	3.497	2.495
	JAR	0	952	1.980
	NAZ	0	58	163
ATPL (H)	EASA	158	400	242
	JAR	0	86	213
	NAZ	0	2	7
CPL (A)	EASA	650	1.359	709
	JAR	0	533	1.035
	NAZ	0	82	232
CPL (H)	EASA	352	624	272
	JAR	0	206	376
	NAZ	0	69	187
PPL (A)	EASA	2.128	3.624	1.496
	JAR	67	2.351	3.517
	NAZ	0	391	1.283
PPL (H)	EASA	329	543	214
	JAR	6	275	451
	NAZ	0	84	246
GL	NAZ	123	2.735	2.612
CCA	EASA	540	990	450
<b>Totale</b>		<b>5.355</b>	<b>18.861</b>	<b>18.180</b>

#### Legenda:

**ATPL** Licenza pilota di linea

**CPL** Licenza pilota commerciale

**GL** Licenza pilota aliante

**PPL** Licenza pilota privato

**A** Aereo

**CCA** Attestazione equipaggio di cabina

**H** Elicottero

ed è all'avanguardia in Europa. Gli esami svolti all'estero secondo questa procedura web sono stati 277.

In questo quadro, si segnala la firma e l'attuazione dell'accordo tecnico fra l'ENAC e l'Aeronautica Militare che sancisce il riconoscimento di crediti alle attività di addestramento e volo dei piloti militari al fine dell'ottenimento dei corrispondenti titoli civili.

Rilasciate 435 lettere di autenticazione e verifica dei titoli aeronautici verso l'estero, nell'ambito di accordi con le altre Autorità aeronautiche UE, sono state invece 240 le attestazioni (mod. 155) per il trasferimento dello Stato di Rilascio della Licenza (SOLI). Nei grafici sottostanti sono riportati i dati in funzione dello Stato di richiesta.

Inoltre sono state rilasciate:

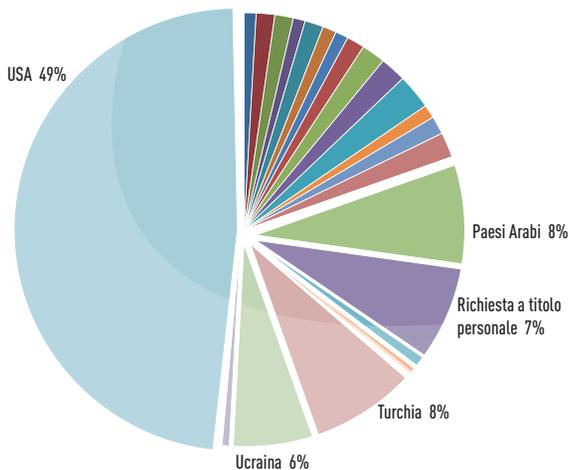
- 200 attestazioni di superamento esami teorici ATPL/CPL/IR
- 224 autorizzazioni/abilitazioni per esaminatori
- 322 abilitazioni di istruttori (TRI/FI/CRI/SFI)

Nel 2014 sono state svolte 18 sessioni di esami teorici per licenza CPL/ATPL e abilitazione strumentale per velivolo ed elicottero, con una presenza media giornaliera di 35 candidati per ciascuno giorno di ciascuna sessione (5 giorni per esami ATPL, 3 giorni per esami CPL e abilitazione IR). Presso le sedi territoriali sono state svolte 28 sessioni di esami teorici per il rilascio di licenze non professionali (PPL) di velivolo, elicottero e aliante, con una presenza media di 35 allievi per ogni sessione, con punte di 110-120 candidati nelle due sessioni autunnali tenutesi a Milano.

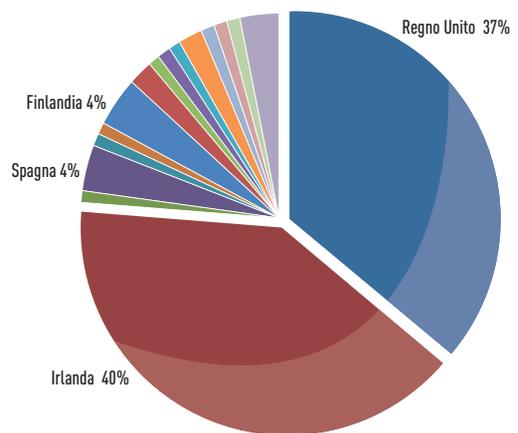
Allo stesso modo presso le Direzioni Aeroportuali sono state 10 le sessioni di esami per licenza di paracadutismo, 2 le sessioni per il conseguimento dell'abilitazione di Istruttori di Paracadutismo per un totale di 36 candidati.

Nell'anno sono stati avviati 6 procedimenti disciplinari ed emesse 6 sanzioni nei confronti di titolari di licenze di volo per la violazione delle norme in materia di sicurezza della navigazione.

#### Attività di verifica licenze fuori dell'ambito EASA



#### Doc 155 - Anno 2014





## Licenze di Manutentore Aeronautico (LMA)

Nel 2014 l'ENAC ha rilasciato 76 licenze, nuove o modificate, mentre 755 è il numero totale delle licenze rinnovate. Sono stati 2 i procedimenti sanzionatori che hanno comportato la sospensione della validità della licenza LMA.

## Albi/Registro del Personale di Volo

L'ENAC cura la tenuta e la gestione degli Albi e del Registro del Personale di Volo secondo quanto stabilito dal CdN e dal regolamento ENAC in materia.

Infatti, l'art. 897 del CdN prevede che l'equipaggio degli aeromobili nazionali sia formato da iscritti negli Albi e nel Registro del Personale di Volo.

Il personale di volo comprende: personale addetto al comando, alla guida e al pilotaggio degli aeromobili, personale addetto al controllo degli apparati e degli impianti di bordo, personale addetto ai servizi complementari di bordo (art. 732 del CdN).

L'ENAC effettua le iscrizioni, verificando il possesso e il mantenimento dei requisiti previsti, ne rilascia il relativo estratto di iscrizione completo dei titoli professionali aggiornati al conseguimento di abilitazioni, assegnazioni funzioni ecc. La perdita dei requisiti comporta la cancellazione dagli Albi e dal Registro.

Ai fini del mantenimento dell'iscrizione, gli interessati devono versare ogni anno un contributo.

Dal 3 novembre 2014 è operativo il primo progetto interattivo dell'ENAC per la modalità di pagamento telematica, che consente agli iscritti di pagare on line la quota di prima iscrizione e il rinnovo della quota stessa. Sono iscritti agli Albi del Personale di Volo i piloti ed i tecnici di volo italiani e stranieri; gli assistenti di volo, italiani e stranieri sono, invece, inseriti all'interno del Registro del Personale di Volo.

La gestione del personale navigante iscritto negli Albi e nel Registro riguarda 14.000 persone circa.

### Attività Albi/Registro del Personale di Volo

	2013	2014
Iscrizioni Albo Piloti	91	97
Iscrizioni Tecnici di Volo	0	4
Iscrizioni Registro Assistenti di Volo	42	65
Estratti di iscrizione dagli Albi e dal Registro	220	250
Nomine a Comandanti di velivolo ed elicottero	37	31
Sospensioni iscrizioni agli Albi e al Registro per interruzione attività professionale	83	262
Revoche sospensioni iscritti agli Albi e al Registro per ripresa attività professionale	4	51
Cancellazione Albi e Registro	101	2.100

## Licenze di Controllore del Traffico Aereo, Operatori FIS ed Examiner

L'attività di certificazione svolta dall'ENAC riguarda, inoltre, le licenze dei Controllori del Traffico Aereo (CTA), degli operatori del servizio informazioni al volo (FIS) e l'autorizzazione alla Specializzazione di Examiner (EXM). Adeguata formazione viene erogata ai controllori e agli operatori attraverso organizzazioni di formazione certificate dall'ENAC con modalità d'esame approvate e sempre sotto il controllo dell'Ente.

### Nel 2014 l'ENAC ha:

- Revisionato 173 licenze di Controllore del Traffico Aereo
- Aggiornato 173 licenze di Controllore del Traffico Aereo
- Rilasciato 49 licenze di Studente CTA (S-CTA prima emissione)
- Rilasciato 18 licenze operatore FIS
- Revisionato 2 licenze operatore FIS
- Aggiornato 18 licenze operatore FIS
- Rilasciato 13 autorizzazioni EXM

## Medicina aeronautica

Nell'ambito delle competenze affidate in materia di medicina aeronautica, nel 2014 l'ENAC ha provveduto ad affinare e implementare le procedure relative ai requisiti EASA e ai relativi AMC (metodi accettabili di rispondenza), di cui al Reg. (UE) n. 1178/2011 come emendato dal Reg. (UE) n. 290/2012, applicabili all'idoneità psicofisica dei piloti, degli assistenti di volo, nonché quelle derivanti dalla normativa applicabile ai controllori di volo e ai paracadutisti, confermando al contempo l'Aeromedical Section nella propria struttura organizzativa.

L'ENAC, inoltre, anche attraverso l'emissione nel 2014 della circolare MED-01A, finalizzata ad esplicitare i criteri attuativi dei regolamenti applicabili, ha definito procedure e linee guida rivolte all'utenza, ai centri aeromedici (AeMC) e agli esaminatori aeromedici certificati (AME) per una più agevole applicazione della norma.

In allegato alla circolare MED-01A sono state introdotte le linee guida "Uso di alcol e sostanze stupefacenti" elaborate da un apposito gruppo di lavoro con l'obiettivo di predisporre i protocolli da seguire in caso di deferimento all'ENAC della decisione di idoneità psicofisica che comporti l'applicazione di specifiche nuove previsioni normative, entrate in vigore con i suindicati regolamenti comunitari per il personale di volo e della normativa Eurocontrol per i controllori del traffico aereo.

L'Ente, nel 2014, ha inoltre provveduto alla certificazione, ai sensi della normativa europea, dei 3 Centri Aeromedici

dell'Aeronautica Militare e avviato il processo di certificazione dei 10 Servizi Assistenza Sanitaria per Naviganti (SASN) del Ministero della Salute presso cui vengono effettuate le certificazioni mediche di Classe 1, Classe 2, Classe CC (Cabin Crew), Classe 3 (ATCO), Paracadutisti. A tutto il 2014 sono state rilasciate nel complesso 116 certificazioni per i medici esaminatori di Classe 2 e Classe CC, competenti in particolare per gli accertamenti dell'idoneità psicofisica dei piloti titolari di licenza di volo non commerciale e paracadutisti, nonché 8 certificazioni per i medici esaminatori competenti per gli accertamenti dell'idoneità psicofisica dei Controllori del Traffico Aereo.

L'Ente, con l'emissione di giudizi di idoneità nei casi previsti dalla norma, ha garantito le funzioni di revisione di primo e secondo livello del giudizio dell'idoneità psicofisica per il personale di volo e dei controllori del traffico aereo attraverso la partecipazione in seno alle Commissioni di Appello istituite presso il Ministero della Salute e il Ministero della Difesa. In stretta collaborazione con l'Associazione Italiana di Medicina Aeronautica e Spaziale (AIMAS), membro della European Society of Aerospace Medicine (ESAM), l'ENAC ha svolto attività di informazione rivolta alla comunità di medicina aeronautica nazionale e internazionale, nonché attività di formazione rivolta ai medici esaminatori, anche per mezzo della rivista scientifica IJASM (Italian Journal of Aviation and Space Medicine), all'interno della quale l'Ente ha un proprio spazio dedicato, denominato "ENAC Column".



## Le visite ispettive da parte di organismi internazionali

### Visite di standardizzazione e accreditamenti EASA

**L'**ENAC assicura le attività finalizzate alle visite di standardizzazione dell'ICAO e dell'EASA e il mantenimento degli accreditamenti EASA nei settori di competenza.

Gli esiti delle visite ricevute nel 2014 hanno confermato la validità del modello organizzativo ENAC e soprattutto la capacità del sistema Italia di gestire il cambiamento normativo, in un contesto generale di risorse economiche e umane sempre più ridotte.

L'ENAC ha, inoltre, fatto parte di 2 team di standardizzazione EASA per la verifica dell'applicazione dei regolamenti comunitari nei domini AIR e FCL rispettivamente nel Regno Unito e in Spagna.

### Visite ispettive nell'ambito di accordi bilaterali UE

Nell'ambito delle disposizioni contenute negli accordi bilaterali siglati dalla Commissione europea con gli Stati Uniti d'America e il Canada sulla manutenzione,

è previsto che ciascuna delle controparti, attraverso i propri organismi tecnici (EASA per UE, FAA per USA, TCCA per Canada), definisca un sistema di verifiche a campione (Sampling Inspection System - SIS) sull'altra autorità, da effettuare in accordo ad un programma di visite definito annualmente da ciascun organismo tecnico. Tali visite hanno lo scopo di:

1. monitorare che l'applicazione dei termini dell'accordo e delle relative procedure sia uniforme e che le imprese di manutenzione approvate soddisfino uno standard equivalente a quello richiesto da chi effettua la visita;
2. assistere la controparte e la relativa industria nella corretta comprensione delle condizioni speciali e delle procedure di implementazione richieste nell'accordo.

In tale ambito, nel settembre 2014 l'ENAC ha partecipato con un proprio rappresentante ad un team di ispettivo EASA negli Stati Uniti per la verifica della corretta applicazione dell'accordo bilaterale e delle relative procedure di implementazione per la manutenzione.

### Visite ispettive EASA 2014

**marzo**

Visita ispettiva di accreditamento EASA per le attività previste dal Contratto di Servizio che include oltre alle attività di omologazione di aeromobili, componenti e parti progettate e costruite in Italia, anche la qualificazione di simulatori di volo, dei Centri di Medicina Aeronautica, delle imprese di produzione e manutenzione che hanno la loro base principale in Paesi terzi.

Non sono emersi rilievi degni di nota.

**giugno**

Visita ispettiva EASA MEST Inspection.

Ispezione di standardizzazione EASA nel dominio FSTD da parte di 3 ispettori che hanno campionato una organizzazione certificata e 8 qualificazioni FSTD.

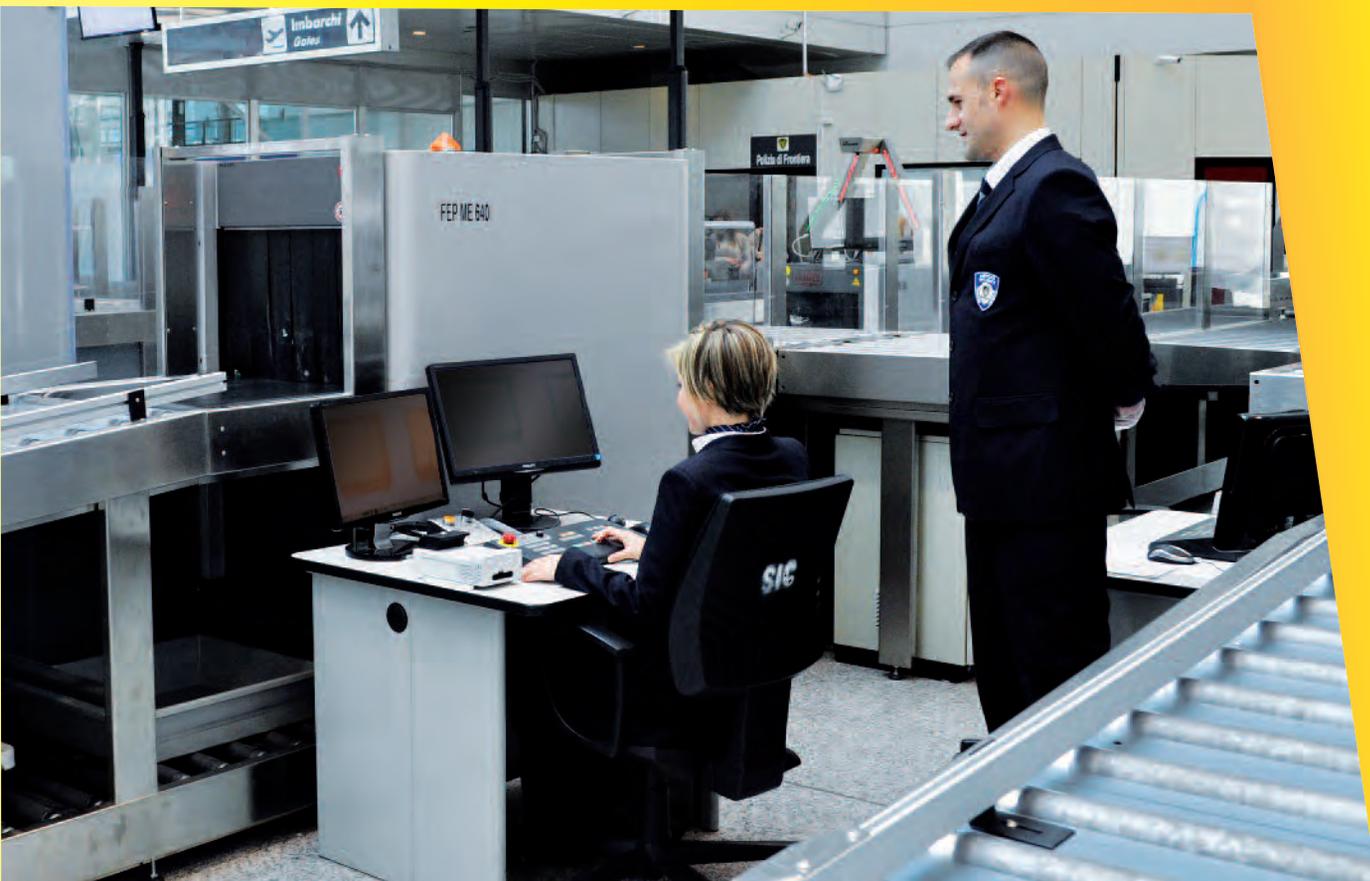
Risultati in linea con le attese; sono state evidenziate tre discrepanze poi risolte nel corso dell'anno.

**dicembre**

Ispezione EASA nel dominio Operazioni di Volo da parte di un team di 4 ispettori che ha fatto visita anche a due operatori del trasporto pubblico

Non sono emersi rilievi degni di nota.

Risultati in linea con le attese in quanto sono state evidenziate soltanto problematiche già note, legate al periodo di grave carenza di ispettori di volo e ora in via di assestamento.





## La regolazione della security

### Il quadro normativo comunitario

L'ENAC, a seguito dell'entrata in vigore del Reg. (CE) n. 300/2008 è stato designato Autorità competente per la security, responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni in tema di sicurezza. L'ENAC assicura la redazione, l'attuazione e l'aggiornamento del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile e del Programma Nazionale per il Controllo di Qualità della Sicurezza dell'aviazione civile, avvalendosi del Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Aerei e degli Aeroporti - CISA, del quale ha la presidenza e la segreteria tecnica. Sempre in base al Reg. (CE) n. 300/2008, ogni operatore aeroportuale redige, attua e mantiene aggiornato un Programma di Sicurezza dell'Aeroporto.

Con il Reg. (UE) n. 185/2010, di attuazione del Reg. (CE) n. 300/2008, vengono fornite disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita che ne mettano in pericolo la sicurezza, nonché disposizioni generali che completano le norme fondamentali comuni.

Tali disposizioni riguardano la sicurezza degli aeroporti, delle aree aeroportuali delimitate, degli aeromobili, dei passeggeri e del bagaglio a mano, del bagaglio da stiva, delle merci e della posta, del materiale dei vettori aerei, delle forniture di bordo e per l'aeroporto, la sicurezza in volo, nonché la selezione e la formazione del personale e le attrezzature di sicurezza.

### Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile (PNS)

Il PNS, in un ambito di cooperazione internazionale, è finalizzato a definire le responsabilità relative all'attuazione delle norme fondamentali comuni volte alla prevenzione di atti di interferenza illecita e a precisare gli adempimenti prescritti a tal fine agli operatori aeroportuali e agli altri soggetti. Per il coordinamento delle attività a livello locale l'ENAC si avvale delle proprie Direzioni Aeroportuali e, con compiti consultivi, dei Comitati di Sicurezza Aeroportuale (CSA). Le disposizioni del PNS si applicano agli aeroporti italiani aperti al traffico commerciale, agli operatori aeroportuali, ai vettori aerei e a soggetti diversi dagli operatori.

Per gli aeroporti non aperti al traffico aereo commerciale si applicano misure di sicurezza alternative, come consentito dal Reg. (UE) n. 1254/2009.

### Programma per la Sicurezza dell'Aeroporto

Il gestore aeroportuale redige, attua e mantiene aggiornato un Programma per la Sicurezza dell'Aeroporto (PSA), che descrive i metodi e le procedure da seguire per rispettare i requisiti del Reg. (CE) n. 300/2008, del Reg. (UE) n. 185/2010 e del PNS. Il Programma comprende disposizioni relative al controllo della qualità interna che descrivono le modalità con le quali il gestore vigila sul rispetto di tali metodi e procedure. Il PSA è presentato alla Direzione Aeroportuale ENAC competente che, se del caso, può disporre l'adozione nello stesso di ulteriori misure.

Nel 2014 l'ENAC ha avviato in alcuni aeroporti, con la collaborazione dei gestori aeroportuali, una campagna di informazione rivolta ai Passeggeri per rafforzare la conoscenza degli articoli di cui non è consentito il trasporto in cabina, al fine di ridurre i tempi di attesa ai varchi di controllo di sicurezza.

### Programma per la Sicurezza del Vettore

Ogni vettore aereo redige, attua e mantiene aggiornato un programma per la sicurezza che descrive i metodi e le procedure da seguire per adempiere alle disposizioni del Reg. (CE) n. 300/2008, del Reg. (UE) n. 185/2010 e del PNS dello Stato membro dal quale esso effettua la prestazione di servizi di trasporto aereo. Il Programma comprende disposizioni relative al controllo della qualità interna che descrivono le modalità con le quali il vettore aereo vigila sul rispetto di tali metodi e procedure. Il Programma di un vettore aereo che ha ottenuto la licenza di esercizio in Italia è sottoposto all'approvazione dell'ENAC.

L'ENAC riconosce il programma di sicurezza di un vettore comunitario che possiede una licenza di esercizio ai sensi del Reg. (CE) n. 1008/2008, purché convalidato dall'Autorità competente dello Stato membro che ha rilasciato la licenza. L'Ente riconosce, inoltre, il programma di sicurezza di un vettore non comunitario se l'Autorità competente dello Stato che ha rilasciato la licenza di esercizio (o equivalente) al vettore aereo attesta la rispondenza del programma di sicurezza a quanto previsto dall'Annesso 17 dell'ICAO. Quanto sopra

non pregiudica il diritto dell'ENAC di chiedere al vettore aereo comunitario o extra comunitario l'adozione di ulteriori misure di sicurezza.

### Nel 2014 l'ENAC ha:

- analizzato e approvato 11 Programmi di Sicurezza di vettori nazionali;
- accettato 2 security manager Programma per la Sicurezza dell'Aeroporto;
- richiesto e acquisito, previa verifica, 62 Piani Nazionali di Sicurezza da vettori operanti come traffico aereo di aviazione civile, charter, cargo e aviazione generale;
- condotto una campagna di verifica della rispondenza dei Programmi di Sicurezza di 35 vettori di Paesi terzi ai requisiti del PNS;
- accettato 4 security manager Programma per la Sicurezza del Vettore.

### Protezione di merci e posta trasportate nell'Unione europea da Paesi terzi (ACC3)

L'ENAC, in qualità di Autorità competente per la security, è responsabile della designazione delle compagnie aeree che trasportano merci e posta provenienti da Paesi terzi e diretti nell'Unione europea. Qualsiasi vettore aereo che intenda trasportare merci o posta da un aeroporto di un Paese terzo (esclusi quei Paesi in cui vengono applicate misure di sicurezza che la UE ritiene equivalenti a quelle applicate nei paesi comunitari) per il trasferimento, transito o scarico in uno degli aeroporti comunitari, deve essere infatti designato come "vettore aereo per merci o per posta operante nell'Unione da un aeroporto di un Paese terzo" (ACC3) dall'Autorità competente dello Stato membro che ha rilasciato il certificato di operatore aereo al vettore aereo. Nel caso di vettori aerei che non siano in possesso di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro, la designazione ACC3 è demandata alle autorità competenti degli Stati membri secondo una ripartizione indicata nell'allegato al Reg. (CE) n. 748/2009 e successive modifiche.

A partire dal 1° luglio 2014, la designazione di un vettore aereo come ACC3 è basata su una relazione di convalida che viene redatta da un validatore della sicurezza dell'aviazione civile, che la trasmette all'Autorità competente per l'approvazione.

La designazione è valida per un periodo massimo di cinque anni, a partire dalla data in cui l'autorità competente ha inserito i dati dell'ACC3 nella banca dati UE degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti.

Nel 2014 l'ENAC ha effettuato 65 designazioni ACC3 relative a scali di Paesi Terzi per 7 vettori italiani e 4 stranieri.

### Programma di sicurezza degli altri soggetti

Ogni altro soggetto diverso dal gestore e dall'operatore che, in virtù del PNS è tenuto ad applicare norme per la sicurezza aerea, redige, attua e mantiene aggiornato un proprio Programma di Sicurezza che descrive i metodi e le procedure che il soggetto deve seguire per rispettare il PNS limitatamente alle operazioni effettuate dal soggetto in questione. Il Programma comprende disposizioni relative al controllo della qualità interna che descrivono le modalità con le quali il soggetto stesso vigila sul rispetto di tali metodi e procedure. Su richiesta, il Programma di Sicurezza del soggetto che applica le norme per la sicurezza aerea è presentato alla Direzione Aeroportuale ENAC competente che, se del caso, può disporre l'adozione nello stesso di ulteriori misure.

### Programma nazionale di controllo della qualità

Come previsto dal Reg. (UE) n. 18/2010, al fine di verificare la corretta applicazione del PNS da parte dei diversi soggetti coinvolti, ogni Stato contraente istituisce un nucleo di ispettori appositamente formati e certificati presso tutti gli scali soggetti all'applicazione del Reg. (UE) n. 300/2008.

In Italia tali ispezioni sono condotte dal Nucleo Centrale Ispettivo (NCI), composto da 23 funzionari dell'ENAC e 18 del Ministero dell'Interno, che, nel 2014 ha effettuato 37 ispezioni/audit in 28 aeroporti per un totale di 732 giorni/uomo e 565 test effettuati.

A livello locale l'attività ispettiva e di controllo è svolta da 46 ispettori aeroportuali security debitamente formati e certificati che nel 2014 hanno svolto ispezioni su 33 aeroporti con l'inserimento di circa 1.516 report nella banca dati. Inoltre, nel mese di dicembre 2014, cinque ispettori NCI hanno ottenuto anche la qualifica di "National Auditor" della Commissione europea, ai sensi del Reg. (UE) n. 72/2010, e come tali parteciperanno alle attività ispettive della CE negli aeroporti degli Stati membri. Altro settore rilevante è quello relativo alla certificazione degli Agenti Regolamentati che comporta una puntuale verifica, da parte delle competenti strutture territoriali, di tutti i siti in cui opera ogni singola società. In tale ambito, il numero delle verifiche svolte è maggiore rispetto a quello delle certificazioni finali.

Lo status di Agente Regolamentato diventa formale e operativo a seguito di un processo di certificazione che prevede l'inserimento dell'interessato, del proprio nominativo e delle relative coordinate, nel database europeo, strumento che consente a tutti gli Agenti Regolamentati di essere riconosciuti in tutti gli Stati membri dell'Unione europea. L'ENAC procede al rilascio delle certificazioni degli Agenti Regolamentati, nonché alla loro revoca, qualora venissero meno i requisiti previsti dalle norme. Le certificazioni hanno una validità quinquennale e alla loro scadenza l'ENAC, a seguito di verifica del rispetto dei requisiti previsti, provvede al rinnovo.

### Certificazione degli Agenti Regolamentati

	2013	2014
Rilasci	32	50
Revoche	30	10
Rinnovi	160	70

Le ispezioni svolte dall'ENAC seguono programmi e metodologie predefinite che prevedono la compilazione di check-list, annualmente rivisitate per renderle più coerenti con gli standard europei sul controllo di qualità.

### Formazione per la security e gli istruttori di security

La formazione in materia di security rappresenta un elemento essenziale attraverso il quale è possibile garantire una corretta applicazione delle procedure di sicurezza. L'elenco degli istruttori certificati di security, differenziato tra istruttori appartenenti agli Enti di Stato (ENAC, Polizia di Frontiera, Vigili del Fuoco, ENAV) e istruttori non appartenenti agli Enti di Stato, è stato aggiornato previa approvazione del programma di formazione presentato da ogni istruttore ed è disponibile sul sito internet dell'Ente. Nel 2014 sono stati approvati dall'ENAC 48 programmi di formazione.

### Attrezzature di sicurezza

Con l'obiettivo di semplificare l'attività di consultazione da parte dei gestori aeroportuali e per migliorare il servizio fornito all'utenza in termini di trasparenza, si è provveduto a pubblicare sul sito web dell'ENAC gli elenchi delle apparecchiature di sicurezza. Tali elenchi che riportano le

apparecchiature da utilizzare per i prescritti controlli di security in ambito aeroportuale, conformi ai requisiti prescritti dal capitolo 12 del Reg. (UE) n. 185/2010, riguardano:

- Apparecchiature a raggi X
- Apparecchiature EDS e ETD
- Dispositivi di sicurezza LEDS

### Rapporti con organismi internazionali

L'Italia, tramite l'ENAC quale Autorità competente, è stata oggetto di attività ispettive e di auditing da parte di team europei presso gli aeroporti di Bologna e di Bergamo. Le ispezioni della Commissione europea hanno evidenziato limitati rilievi, per la cui gestione sono state poste in essere le attività di adeguamento.

Nel novembre 2014 l'ENAC ha ospitato la riunione del gruppo di lavoro ICAO, AVSEC Panel Training Working Group, che opera con l'obiettivo di sviluppare e migliorare i programmi di formazione ICAO, con particolare riguardo alla formazione e alla certificazione degli addetti alla sicurezza (screener) e degli istruttori di security.

### Nuova normativa security

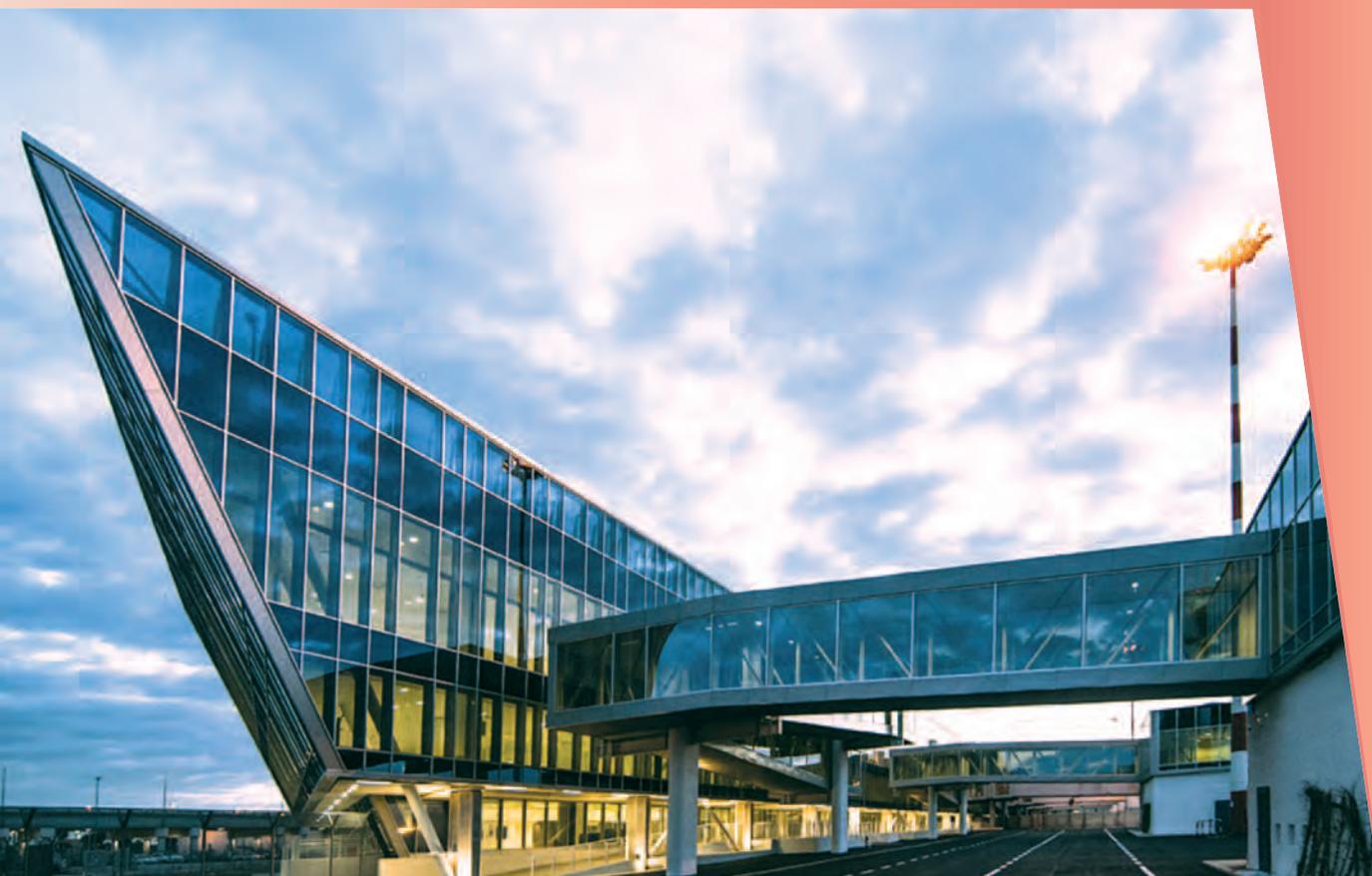
Dal 31 gennaio 2014 sono entrate in vigore sul territorio dell'Unione europea (inclusi gli scali di Norvegia, Islanda e Svizzera) le nuove regole per il trasporto dei LAG (liquidi, aerosol, gel e sostanze di analoga consistenza) in cabina (Reg. (UE) n. 246/2013). Si tratta della prima fase di un piano di azione finalizzato a rimuovere le restrizioni sul trasporto dei liquidi grazie all'utilizzo della tecnologia, ovvero sistemi in grado di rilevare esplosivi liquidi. Attraverso tali apparecchiature vengono ora controllati i liquidi di volume superiore ai 100 ml da utilizzare durante il viaggio a fini medici o per un regime dietetico speciale, ivi compresi gli alimenti per neonati, nonché i liquidi acquistati dai passeggeri in transito.

Nei mesi precedenti l'entrata in vigore della nuova normativa, l'ENAC ha svolto un'attività di monitoraggio finalizzata all'attuazione delle disposizioni in materia di adozione e impiego di apparecchiature per il controllo (screening) dei liquidi da parte degli aeroporti italiani. Tali nuove regole sono state quindi applicate negli scali italiani che hanno provveduto a dotarsi delle attrezzature necessarie al controllo dei liquidi. L'ENAC ha reso disponibile sul proprio sito internet un'informativa riepilogativa ai passeggeri sugli articoli che è consentito portare in cabina oltre che una sezione dedicata alle FAQ.

# 4

## La pianificazione aeroportuale

Scheda 4.1	La pianificazione e la programmazione degli interventi infrastrutturali	88
Scheda 4.2	La regolazione degli aeroporti	92
Scheda 4.3	I finanziamenti comunitari per le infrastrutture aeroportuali	97
Scheda 4.4	Gli aeroporti a gestione diretta	98



## La pianificazione e la programmazione degli interventi infrastrutturali

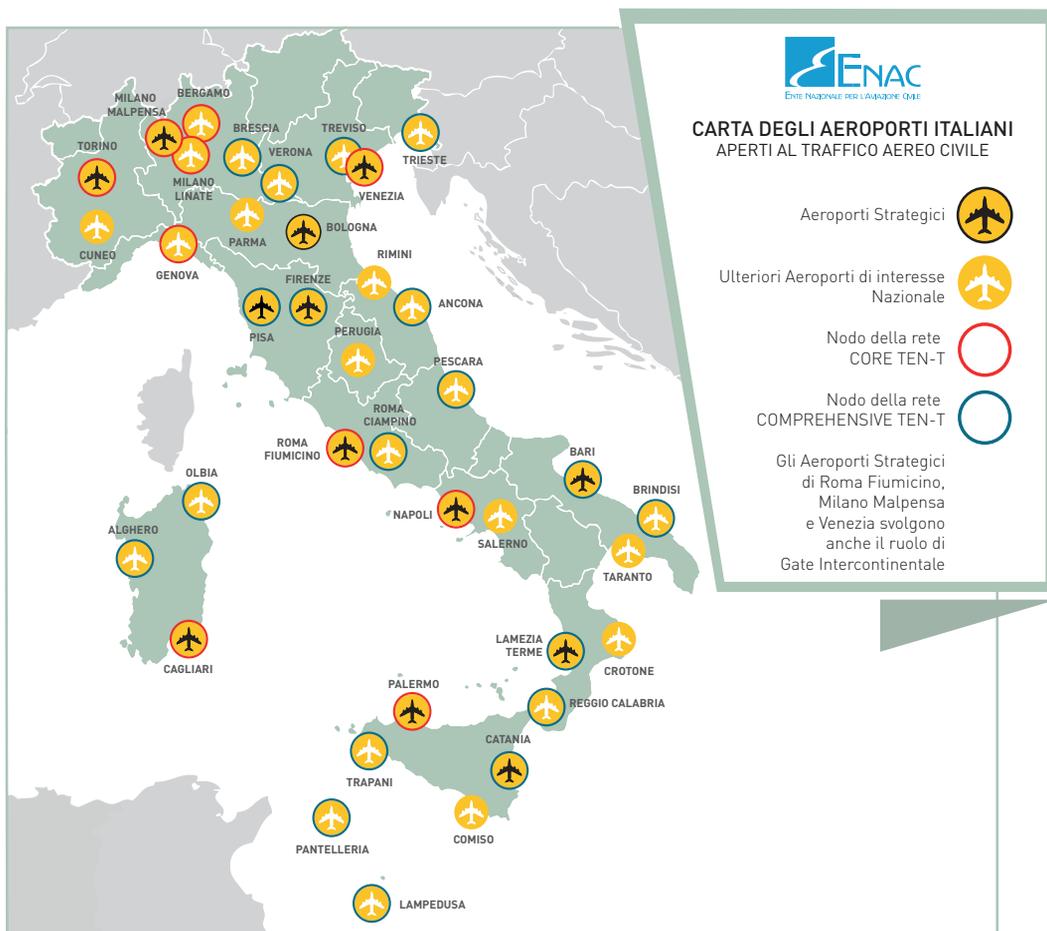
### Il Piano Nazionale Aeroporti

Nel 2014 l'ENAC ha fornito il supporto tecnico specialistico al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, con l'obiettivo di ottemperare all'art. 698 del CdN, ha dato definizione al Piano Nazionale Aeroporti. Tale supporto è derivato dalla cospicua e significativa attività di studio condotta dall'ENAC negli ultimi anni relativamente alla valutazione delle caratteristiche e delle potenzialità del sistema aeroportuale nazionale, del quale sono state analizzati molteplici aspetti tra cui i livelli di capacità degli scali e il loro grado di connettività con il territorio. È stata raggiunta l'intesa nell'ambito della Conferenza Stato-Regioni sui contenuti e le integrazioni da apportare

al Piano Nazionale nonché sullo schema di d.P.R. che individua gli aeroporti di interesse nazionale ai sensi dell'art. 698 del CdN.

L'ENAC ha curato la redazione del Rapporto Preliminare Ambientale necessario per l'avvio della procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica) sul Piano Nazionale Aeroporti presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

L'Ente è stato inoltre delegato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ad attivare la citata procedura che, una volta conclusa, consentirà al Piano Nazionale Aeroporti di costituire il quadro di riferimento per lo sviluppo del trasporto aereo, consolidato anche dal punto di vista della sostenibilità ambientale.



## I Master Plan (Piani di sviluppo aeroportuali)

La corretta programmazione degli interventi infrastrutturali sugli aeroporti, in relazione alle previsioni di crescita del traffico nelle sue diverse componenti all'orizzonte temporale considerato, costituisce principio di riferimento per il costante mantenimento dei livelli di capacità, di safety e di qualità dei servizi.

Il Master Plan, la cui presentazione e redazione rientra tra gli obblighi convenzionali del gestore aeroportuale, individuano le principali caratteristiche del potenziamento degli scali, nel breve e medio periodo, sono caratterizzati dall'analisi delle condizioni in essere, delle prospettive future del traffico passeggeri e cargo, delle infrastrutture e delle condizioni di accessibilità e dei vincoli imposti sul territorio.

L'iter di approvazione dei Master Plan, regolato dalla l. n. 351/95, prevede che a seguito dell'approvazione tecnica dell'ENAC gli stessi vengano sottoposti alle procedure di V.I.A. (Valutazione di Impatto Ambientale) presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela e del Territorio e del Mare e di conformità urbanistica presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ad oggi la quasi totalità degli scali italiani è dotato di un Master Plan approvato tecnicamente dall'Ente, sui quali sono in corso le diverse procedure ambientali e urbanistiche. In particolare, per quanto riguarda gli aspetti di sostenibilità ambientale, l'ENAC vuole perseguire l'obiettivo di completare nel breve periodo l'attivazione delle procedure di compatibilità ambientale su tutti gli scali. Nel 2014 sono state avviate 3 nuove procedure relativamente agli aeroporti di Venezia, Lamezia Terme e Pisa.

### Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.)

Aeroporto	Gestore	Progetto
<b>PROVVEDIMENTI V.I.A. APPROVATI</b>		
Bari	Aeroporti di Puglia S.p.A.	Master Plan al 2022
Bologna	SAB S.p.A.	Master Plan al 2023
Brindisi	Aeroporti di Puglia S.p.A.	Progetto di adeguamento e miglioramento infrastrutturale e operativo
Roma Fiumicino	Aeroporti di Roma S.p.A.	Progetto di completamento di Fiumicino Sud
Cagliari	SOGAER S.p.A.	Master Plan al 2024
<b>PROCEDURE V.I.A. IN CORSO</b>		
Foggia	Aeroporti di Puglia S.p.A.	Potenziamento infrastrutturale e operativo. Prolungamento della pista di volo RWY 15/33
Lamezia Terme	SACAL S.p.A.	Master Plan al 2027
Treviso	AERTRE S.p.A.	Master Plan al 2030
Venezia	SAVE S.p.A.	Master Plan al 2021 e 2030
<b>VERIFICHE DI ASSOGGETTABILITÀ V.I.A. IN CORSO</b>		
Pisa	SAT S.p.A.	Master Plan al 2028

Sulla base dell'attività condotta a tutto il 2014 gli aeroporti dotati di Master Plan rappresentano circa l'85% dell'intero volume di traffico nazionale.

Il Master Plan, che a conclusione del processo appro-

vativo diviene il piano regolatore dell'aeroporto, è strumento essenziale di riferimento per la sottoscrizione del Contratto di Programma.

## La Programmazione degli Interventi

Elemento fondamentale per la programmazione degli interventi infrastrutturali è il piano quadriennale degli interventi che, insieme al piano della tutela ambientale e al piano della qualità, rappresenta la base per dar luogo alla procedura di definizione dei Contratti di Programma così come regolato nei Modelli tariffari emanati nel settembre 2014 dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti. In considerazione di tali Modelli tariffari e sulla base del-

l'attività di condivisione con i gestori aeroportuali delle relative modalità attuative, l'ENAC ha approvato nel secondo semestre del 2014 quattro piani degli interventi, dell'ambiente e della qualità rispettivamente per gli aeroporti di Bologna, Firenze, Olbia e Pisa.

Inoltre, al fine di ottimizzare l'attività di controllo e verifica degli interventi realizzati dai gestori aeroportuali con particolare riferimento alle previsioni dei Contratti di Programma, nel corso dell'anno 2014 è stato implementato il

Aeroporto	Gestore	Importo Investimenti (milioni di Euro)
<b>PIANI QUADRIENNALI APPROVATI</b>		
Bologna	SAB S.p.A	96,2
Firenze	AdF. S.p.A.	104,3
Olbia	GEASAR S.p.A.	95,3
Pisa	SAT S.p.A.	62,3
<b>PIANI QUADRIENNALI IN CORSO DI ISTRUTTORIA</b>		
Alghero	SOGEAL S.p.A.	13,3
Ancona	AERDORICA S.p.A.	11,2
Bari, Brindisi, Foggia, Taranto	AdP S.p.A.	114,2
Cuneo	GEAC S.p.A.	1,8
Lamezia Terme	SACAL S.p.A.	72,3
Napoli	GESAC S.p.A.	54,2
Parma	SOGEAP S.p.A.	4,7
Pescara	SAGA S.p.A.	12,8
Trapani	AIRGEST S.p.A.	32,8
Trieste	Aeroporto Friuli V.G. S.p.A.	17,9
<b>PIANI QUADRIENNALI NON ANCORA PRESENTATI</b>		
Bergamo	SACBO S.p.A.	
Genova	Aeroporto di Genova S.p.A.	
Perugia	SASE S.p.A.	
Torino	SAGAT S.p.A.	
<b>CONTRATTI DI PROGRAMMA IN VIGORE IN DEROGA</b>		
Milano Linate Milano Malpensa	SEA S.p.A.	
Roma Fiumicino Roma Ciampino	AdR S.p.A.	
Venezia	SAVE S.p.A.	
<b>CONTRATTI DI PROGRAMMA IN VIGORE</b>		
Cagliari	SOGAER S.p.A.	
Catania	SAC S.p.A.	
Palermo	GESAP S.p.A.	
<b>PIANI QUADRIENNALI PROROGATI</b>		
Brescia	Aeroporto Valerio Catullo S.p.A.	
Treviso	AERTRE S.p.A.	
Verona	Aeroporto Valerio Catullo S.p.A.	

database M.I.A. (Sistema di Monitoraggio degli Interventi Aeroportuali) che ha visto il coinvolgimento dei gestori aeroportuali attraverso workshop dedicati.

### Attività istruttoria Progetti

Nel 2014 sono stati conclusi dall'ENAC oltre 120 iter istruttori per un importo complessivo di opere da realizzare pari a circa 700 milioni di Euro.

#### Tra i progetti più significativi:

##### Aeroporto di Roma Fiumicino

###### Sistema Terminal Molo C/Avancorpo

La rivisitazione del progetto di ampliamento del Terminal T3 e del relativo Molo C è il primo significativo intervento della complessiva riorganizzazione del sistema dei Terminal dell'aeroporto di Roma Fiumicino, la cui entrata in esercizio è prevista entro il 2016. L'edificio dell'Avancorpo si sviluppa su tre livelli di circa 10.000 mq ciascuno, mentre il Molo C, oltre ai livelli tecnici, si sviluppa su due livelli: uno principale di 20.000 mq e l'altro superiore di 10.000 mq. Il Molo C disporrà di 14 nuove posizioni di sosta aeromobili con accesso diretto del passeggero, di cui 2 dedicate agli aeromobili di grandi dimensioni (Airbus A380). Tali ampliamenti consentiranno di innalzare il livello di comfort e dei servizi offerti al passeggero secondo standard al pari dei principali hub internazionali per un traffico atteso al 2025 di circa 56 milioni di passeggeri. Il costo dell'intera opera è stimato in circa 300 milioni di Euro.

##### Riqualfica della pista 16L/34R

Il progetto in esame propone una serie di interventi finalizzati a riqualficare il sistema delle infrastrutture a servizio della pista 16L/34R, che attualmente accoglie circa l'80% degli aeromobili in atterraggio sullo scalo. Tali interventi consentiranno di migliorare le caratteristiche fisiche e geometriche delle pavimentazioni aumentando i livelli di comfort di percorrenza degli aeromobili secondo standard normativi internazionali, di implementare le caratteristiche dei raccordi di uscita dalla pista per l'utilizzo degli aeromobili di grandi dimensioni (Airbus A380) e dell'impiantistica aiuto visivo luminosa attraverso l'utilizzo della tecnologia a LED, nonché adeguamento delle aree a verde ricadenti nelle aree di sicurezza e risoluzione delle problematiche di smaltimento delle acque meteoriche. Il costo dell'intera opera è stimato in circa 86 milioni di Euro.

##### Aeroporto di Venezia

###### Riqualfica delle infrastrutture di volo

Il progetto si pone la finalità di razionalizzare e incre-

mentare la capacità del sistema delle infrastrutture di volo, attraverso l'efficientamento delle vie di circolazione e la realizzazione di nuove bretelle ad alta velocità a servizio della pista principale sino a raggiungere una capacità di 42 movimenti/ora. Il costo dell'intera opera è stimato in circa 76 milioni di Euro.

##### Ampliamento terminal passeggeri

Il progetto ha come orizzonte temporale il 2020, anno in cui si prevede che l'aeroporto raggiunga un traffico di 12 milioni di passeggeri. In particolare è previsto un aumento del traffico passeggeri internazionale del 34% con la possibilità di accogliere anche aeromobili di grandi dimensioni (Airbus A380). Tali ampliamenti comporteranno un aumento delle superfici disponibili al passeggero che passeranno dagli attuali 65.300 mq ai 159.400 mq, con un miglioramento del livello di comfort e dei servizi offerti al passeggero secondo standard al pari dei principali hub internazionali. Il costo dell'intera opera è stimato è stimato in circa 300 milioni di Euro.

##### Aeroporto di Milano Malpensa

###### Adeguamento funzionale Terminal 1

I progetti approvati si inseriscono nell'ambito di un intervento di adeguamento funzionale del Terminal 1 scaturito dalla necessità di riadeguare complessivamente gli spazi del terminal alle mutate esigenze del mercato e del traffico aereo nazionale e internazionale. Tali interventi consentiranno l'ottimizzazione, distributiva e funzionale, del layout del Terminal 1 nel suo complesso, in linea con lo sviluppo dell'attività aeroportuale, e in particolare del traffico internazionale extra Shengen, nonché ad una migliore e più flessibile gestione degli spazi attraverso la centralizzazione della funzione partenze. Il costo dell'intervento di adeguamento è stimato in circa 26 milioni di Euro.

### Collaudi tecnico amministrativi e certificazioni di agibilità

Anche nel 2014 l'ENAC ha visto le proprie professionalità impegnate in importanti collaudi tecnico-amministrativi in corso d'opera e finali che hanno comportato attività ispettiva negli aeroporti, verifiche tecnico contabili e tutte le prove necessarie ad accertare la rispondenza tecnica delle numerose opere eseguite alle prescrizioni progettuali approvate dall'Ente. Nel 2014 sono stati effettuati circa 70 collaudi tecnico amministrativi ed agibilità di opere aeroportuali, tra cui adeguamenti di piste di volo, i terminal aeroportuali, impianti voli notte e segnaletica aeroportuale.

## La regolazione degli aeroporti

Attraverso l'attività di certificazione e sorveglianza delle infrastrutture di volo, dei mezzi e dei soggetti coinvolti nel sistema del trasporto aereo, l'ENAC persegue i seguenti obiettivi:

- migliorare i livelli di sicurezza delle operazioni aeroportuali e della navigazione aerea;
- assicurare che gli operatori del trasporto aereo, nazionali e stranieri, posseggano i necessari requisiti di sicurezza stabiliti a livello nazionale, comunitario e internazionale;
- garantire che tutto il personale operante nel settore del trasporto aereo sia in possesso dei requisiti previsti dalla normativa vigente;
- facilitare l'interazione fra i diversi sistemi della navigazione aerea e lo scambio e utilizzo delle informazioni.

### Il regolamento (UE) n. 139/2014

Con la pubblicazione del Reg. (UE) n. 139/2014 (G.U. dell'Unione Europea l. 44 del 14 febbraio 2014), entrato in vigore il 6 marzo 2014, gli aeroporti europei, e quindi anche gli scali nazionali, vengono ad essere caratterizzati da importanti aspetti innovativi di ampia e complessa portata.

I destinatari del regolamento non sono soltanto le società di gestione aeroportuale, ma anche l'Autorità competente per la certificazione e la sorveglianza degli aeroporti certificati, nonché i Fornitori dei servizi di gestione del piazzale

(Apron Management Service - AMS), che dovranno assicurare la rispondenza entro il 31 dicembre 2017 (Transition to EU Rules).

In altri termini il nuovo assetto regolamentare comunitario investe l'intero settore aeroportuale da quello gestionale e tecnico operativo a quello normativo regolamentare. Con tale normativa, la Commissione europea ha adottato il regolamento di attuazione (ovvero le Implementing Rules - IRs) del Reg. (CE) n. 216/2008, comunemente denominato Regolamento Base (contenente gli Essential Requirements - ERs).

### Campo di applicabilità

Per individuare il campo di applicabilità del nuovo assetto normativo è necessario richiamare l'art. 4, comma 3bis del Reg. (CE) n. 216/2008:

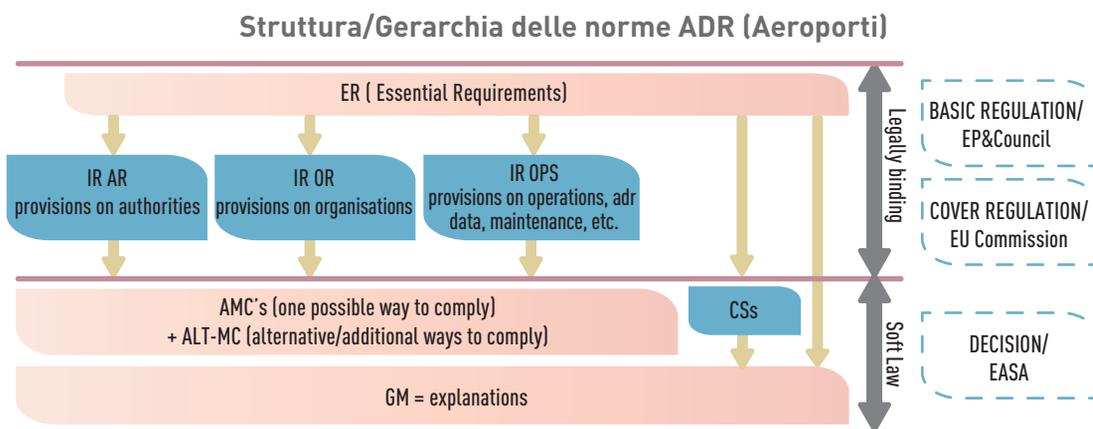
"Gli aeroporti e i rispettivi equipaggiamenti, situati sul territorio in cui si applicano le disposizioni del trattato, aperti al pubblico e che offrono servizi di trasporto aereo commerciale e in cui sono eseguite operazioni che utilizzano procedure strumentali di avvicinamento o partenza e che:

- a) hanno una pista asfaltata di almeno 800 metri; o
- b) servono unicamente il traffico di elicotteri,

devono soddisfare il presente regolamento.

Il personale e le organizzazioni che partecipano alle operazioni di detti aeroporti devono soddisfare il presente regolamento".

### La nuova normativa europea nel dominio degli aeroporti



## ENAC Roadmap

Con l'entrata in vigore della regolamentazione EASA nel dominio degli aeroporti, l'ENAC ha elaborato una Roadmap ad hoc in cui sono state individuate una serie di azioni coordinate e interdisciplinari da porre in essere affinché possa essere assicurata – entro il 31 dicembre 2017 – l'adeguamento alla regolamentazione europea dell'intero sistema da parte dell'Autorità aeronautica, degli aeroporti nel loro complesso e delle società di gestione aeroportuale, sulla base delle competenze attribuite dalla normativa stessa. La Road Map individua 4 macroaree tematiche: Normativo-Gestionale, Certificazione e Conversione dei Certificati di aeroporto, Comunicazione, Formazione, all'interno delle quali sono state dettagliate le attività che le sostanziano.

Nel maggio 2014, l'ENAC, come previsto dall'art. 4 del Reg. (UE) n. 139/2014 "Information to the European Aviation Safety Agency", ha comunicato all'EASA l'elenco dei 43 aeroporti italiani cui si applica la nuova normativa europea.

### La conversione dei certificati di aeroporto

Il Regolamento Basico sancisce che la conformità degli aeroporti, degli equipaggiamenti aeroportuali e delle

operazioni aeroportuali ai requisiti regolamentari europei è stabilita con il rilascio del certificato di aeroporto. Il certificato europeo aeroportuale è caratterizzato da aspetti di interessante novità, anche in termini di nomenclatura degli strumenti di certificazione, tra cui la base per la certificazione (CB), costituita dai seguenti elementi:

- a) le specifiche di certificazione (CS, Certification Specifications);
- b) le disposizioni per le quali è stato accettato un livello di sicurezza equivalente (ELoS, Equivalent Level of Safety);
- c) le condizioni speciali (CS, Special Condition).

La regolamentazione europea prevede, inoltre, la conversione del certificato di aeroporto rilasciato dallo Stato membro secondo le norme nazionali (in Italia, ai sensi del regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti) prima dell'entrata in vigore della normativa comunitaria, in un nuovo certificato o in due nuovi certificati europei.

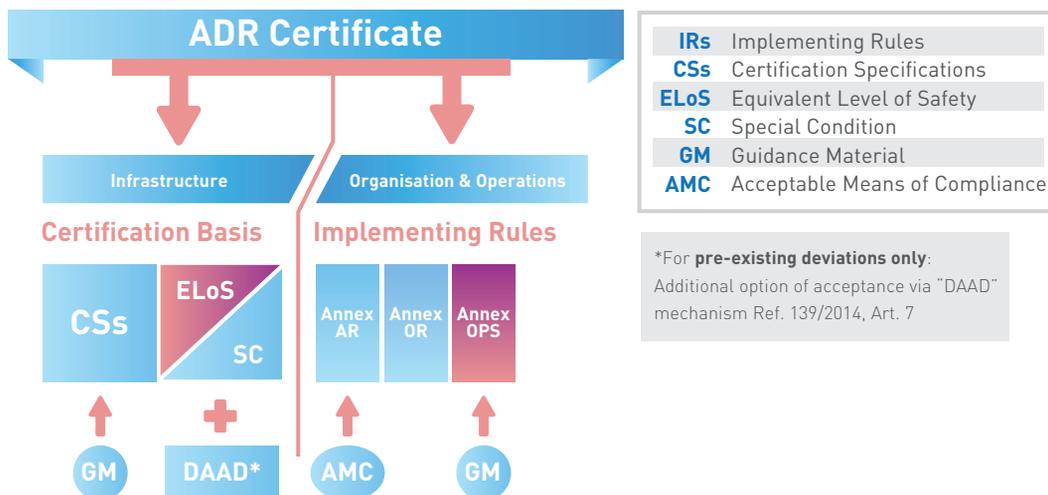
Ne deriva che la compliance ai requisiti regolamentari del Regolamento Basico n. 216/2008 e del Reg. (UE) n. 139/2014 è condizione imprescindibile per la conversione del certificato di aeroporto (entro il 31 dicembre 2017) e per la relativa oversight da parte di ENAC.

### Aeroporti nazionali cui si applica la normativa comunitaria

	Codice ICAO	Aeroporto
1	LIEA	Alghero
2	LIPY	Ancona
3	LIBD	Bari
4	LIME	Bergamo
5	LIPE	Bologna
6	LIPB	Bolzano
7	LIPO	Brescia
8	LIBR	Brindisi
9	LIEE	Cagliari
10	LICC	Catania
11	LICB	Comiso
12	LIBC	Crotone
13	LIMZ	Cuneo
14	LIRQ	Firenze
15	LIMJ	Genova
16	LICA	Lamezia Terme
17	LICD	Lampedusa
18	LIML	Milano Linate
19	LIMC	Milano Malpensa
20	LIRN	Napoli
21	LIEO	Olbia
22	LICJ	Palermo

	Codice ICAO	Aeroporto
23	LICG	Pantelleria
24	LIMP	Parma
25	LIRZ	Perugia
26	LIBP	Pescara
27	LIRP	Pisa
28	LICR	Reggio Calabria
29	LIPR	Rimini
30	LIRA	Roma Ciampino
31	LIRF	Roma Fiumicino
32	LIBG	Taranto
33	LIMF	Torino
34	LICT	Trapani
35	LIPH	Treviso
36	LIPQ	Trieste
37	LIPZ	Venezia
38	LIPX	Verona
39	LIMG	Albenga
40	LIMW	Aosta
41	LIBF	Foggia
42	LIRS	Grosseto
43	LIRI	Salerno

Il certificato di aeroporto europeo



Un aspetto fortemente innovativo della regolamentazione europea è rappresentato dall'obbligo da parte del gestore aeroportuale, a cui è riconosciuta la centralità del ruolo nella conduzione in sicurezza dello scalo e del suo funzionamento, di sottoscrivere accordi relativamente ad attività presidiate da altri Enti/Amministrazioni anche pubbliche (C.N.VV.F., ANSP, ecc.). Queste previsioni regolamentari trovano conferma e adeguati strumenti di implementazione nelle corrispondenti IRs, di cui al Reg. (UE) n. 139/2014.

**Sistema di gestione della sicurezza/ Safety Management System (SMS)**

Nella comunità internazionale è diffusa la consapevolezza che il raggiungimento e il mantenimento di un accettabile livello di safety possa essere perseguito attraverso una nuova metodologia manageriale di gestione della sicurezza (SMS).

Ciò ha portato ad integrare l'attuale impostazione di gestione della safety, basata sulla rispondenza ai regolamenti (compliance-based), con un approccio basato sulle prestazioni dell'intero sistema (performance-based).

Il regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, in linea con le previsioni dell'ICAO, ha introdotto - a partire dal 2006 - l'obbligo dell'implementazione di un SMS per i gestori degli aeroporti certificati con traffico pari o superiore a 5.000 movimenti aerei commerciali annui.

L'SMS può essere definito un processo esplicito e siste-

matico di gestione dei rischi, conseguito tramite l'identificazione, la valutazione, l'eliminazione o il controllo dei cosiddetti safety-related hazards fino ai livelli considerati accettabili e controllabili.

Il processo di gestione della sicurezza, però, perché possa essere efficace deve essere inserito nella funzione globale di gestione di un'organizzazione, favorendo in quest'ultima la capacità di anticipare e indirizzare le criticità prima che esse portino ad un incidente (proattività).

La gestione della safety costituisce pertanto parte integrante della gestione organizzativa.

Tutti i soggetti coinvolti nelle attività di safety sono così tenuti a conformarsi ai requisiti di sicurezza dell'organizzazione e ad applicare le procedure (safety-related).

**Le 4 componenti dell'SMS**



## Le ispezioni sugli aeroporti minori

Sugli aeroporti minori l'Ente effettua ispezioni annuali in base alle quali programma, finanzia e gestisce gli eventuali lavori di adeguamento alla normativa.

Gli interventi, i finanziamenti e i tempi di realizzazione sono inseriti nel Piano triennale dei lavori, approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'ENAC.

Analoghe attività ispettive vengono svolte anche sulle oltre 600 avio/eli/idrosuperfici, dove gli eventuali interventi di adeguamento alla normativa sono a carico dei gestori.

## L'interazione aeroporto territorio

La sostenibilità del rapporto aeroporto-territorio dal punto di vista della sicurezza è assicurata dall'ENAC attraverso diverse attività istituzionali che, in applicazione delle previsioni in materia del CdN, garantisce attraverso l'imposizione di specifici vincoli sia la sicurezza della navigazione aerea dagli ostacoli e pericoli che la tutela del territorio dai rischi generati dall'attività di volo.

Nel 2014 è salito a 22 il numero delle mappe di vincolo pubblicate per la procedura prevista dal CdN art. 707 commi 1, 2, 3, 4 presso i Comuni aeroportuali interessati. I 22 aeroporti per i quali sono state pubblicate le mappe di vincolo coprono l'85% circa del traffico totale passeggeri 2014.

Nel corso del 2014 l'ENAC ha inoltre perfezionato insieme alle società di gestione e ai Comuni aeroportuali un'innovativa procedura di mitigazione del vincolo imposto dalle mappe già pubblicate sugli aeroporti di Milano Malpensa, Genova, Bergamo e Bolzano che consentirà di tenere conto in modo più dettagliato dell'effettiva orografia del territorio, della presenza di tessuto edilizio preesistente e delle previsioni di governo e sviluppo del territorio. Questa innovativa procedura, che sarà estesa ai restanti aeroporti italiani, consentirà inoltre di infittire lo scambio di informazioni tra Comuni aeroportuali, società di gestione, ENAV ed ENAC oltre che un più puntuale monitoraggio degli ostacoli, indispensabile per la sicurezza dei passeggeri e dei cittadini sorvolati.

Per quanto riguarda la seconda tipologia di vincolo, la tutela del territorio si espleta principalmente attraverso i piani di rischio, previsti dal quinto comma dell'art. 707 del CdN che definiscono misure di contenimento dei livelli di esposizione al rischio da incidente attraverso limitazioni al carico antropico presente nelle aree di tutela e individuazione di attività non compatibili. Tali piani, re-

datti dai Comuni, sono sottoposti all'esame istruttorio dell'ENAC, il cui parere è propedeutico all'adozione e al recepimento degli stessi nell'ambito degli strumenti urbanistici. Ad oggi sono stati esaminati piani di rischio per la maggior parte degli aeroporti commerciali.

A tutto il 2014 sono stati approvati piani di rischio per l'80% degli aeroporti aperti al traffico commerciale, pari al 90% del totale, che hanno interessato il territorio di circa 70 Comuni.

In relazione alle tecnologie aeroportuali appare opportuno evidenziare l'attività di certificazione dei prodotti aeroportuali tra cui nuovi sistemi luminosi a tecnologia LED completamente autonomi e alimentati da pannelli fotovoltaici integrati.

## Avio/eli/idrosuperfici e HEMS

Le attività degli aeroclub, delle scuole di volo, dei piccoli aerei privati nonché il lavoro aereo specializzato, il volo da diporto o sportivo e le attività di aerotaxi costituiscono un segmento importante dell'aviazione generale. Le avio/eli/idrosuperfici, quindi, sempre più in espansione, assumono oggi, poi, particolare rilevanza sociale con l'incremento nel territorio di sempre più numerose elisuperfici HEMS (Helicopter Emergency Medical Service), strutture al servizio delle realtà ospedaliere o di centri isolati per l'attività di Servizio di Soccorso Medico con elicotteri.

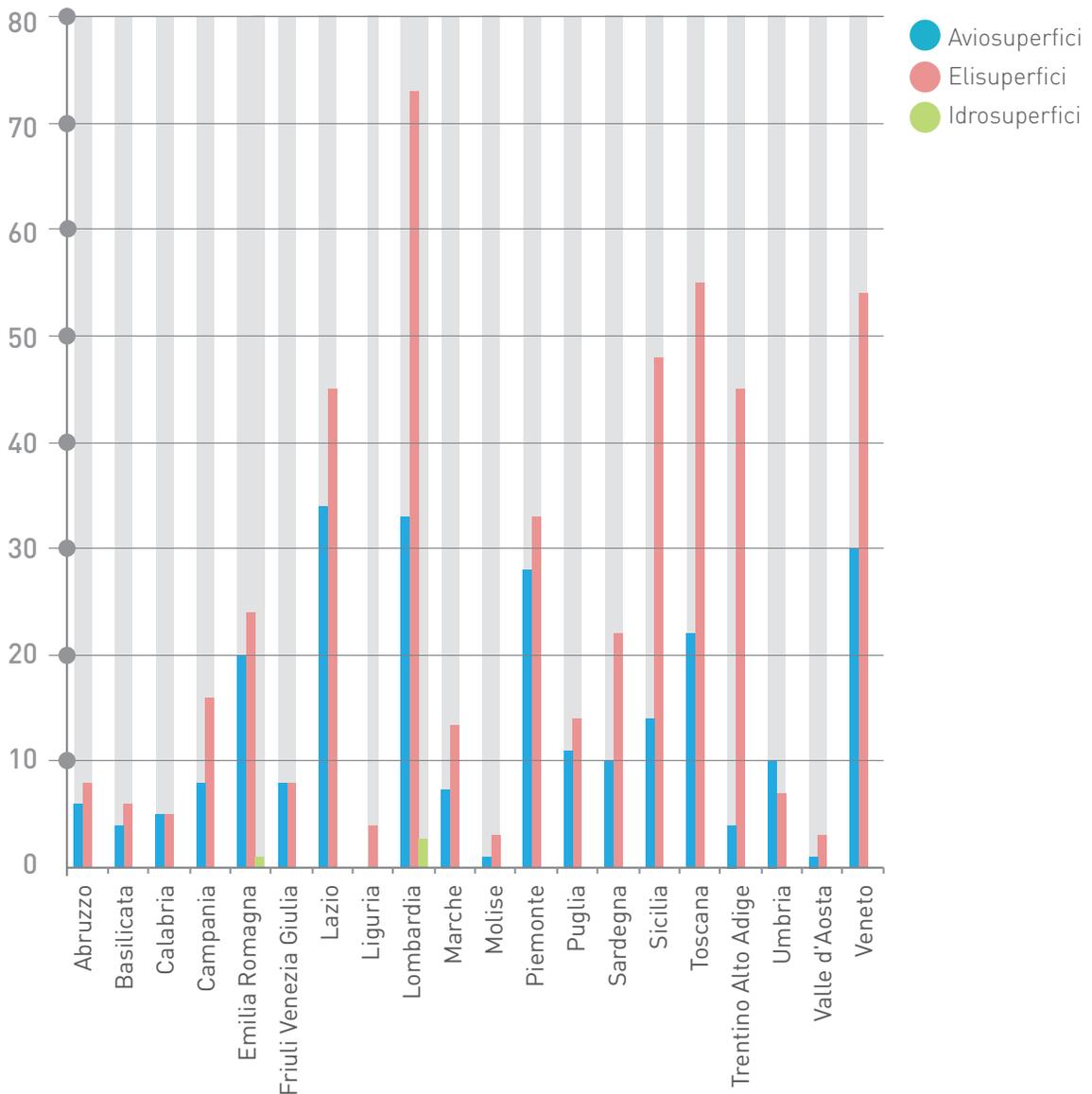
L'elemento caratterizzante della missione HEMS è l'emergenza sanitaria, intesa come situazione nella quale le doti di velocità e flessibilità d'impiego dell'elicottero rappresentano un fattore determinante per la risoluzione dell'emergenza stessa, garantendo un'assistenza sanitaria ad alto livello di intensività con tempi di intervento molto rapidi, specie in località isolate o remote o permettendo una veloce ospedalizzazione della vittima alla struttura ospedaliera idonea, anche se questa è distante dal luogo dell'evento. All'inizio degli Anni '80, a seguito dell'emanazione della l. n. 930/1980, ebbe quindi inizio un percorso di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali ed eliportuali (avio/eli/idrosuperfici) alle esigenze di sicurezza dei lavoratori e degli utenti interessati dall'attività di volo.

La normativa che da allora si è susseguita in materia (d.m. Interno n. 121/1990, decreto interministeriale 08.08.2003, d.m. Infrastrutture e Trasporti 01.02.2006, d.m. Interno n. 238/2007) ha ribadito e accentuato i requisiti di sicurezza, tra i quali il Servizio Antincendio.

L'adeguamento giuridico - in relazione a specifici requisiti di sicurezza verificati dall'Ente sulle avio/eli/idrosuperfici - è poi continuato con l'emanazione del Decreto Ministeriale Infrastrutture e Trasporti 01.02.2006 (attuativo della l. 2 aprile 1968, n. 518, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio), e la circolare ENAC APT36 del 30.10.2013 che ha definito per le diverse tipologie di

avio/eli/idrosuperfici, le modalità di attuazione del citato Decreto nonché delle attività svolte dall'ENAC per il rilascio delle autorizzazioni, per le modalità di sorveglianza e rinnovo, nonché per le procedure di sospensione e revoca delle autorizzazioni rilasciate in caso di inosservanza delle norme. Qui di seguito un sintetico riepilogo di tali strutture presenti su tutto il territorio nazionale.

### Le avio/eli/idrosuperfici in Italia



## I finanziamenti comunitari per le infrastrutture aeroportuali

L'ENAC, nell'assolvimento dei propri compiti istituzionali, contribuisce allo sviluppo socio economico e all'incremento della competitività del Paese, anche attraverso la gestione e l'attuazione di programmi di investimento finanziati da fondi pubblici, nazionali e comunitari, diretti all'intero territorio nazionale, con l'obiettivo di potenziare le infrastrutture aeroportuali, creare nuovi collegamenti intermodali e rafforzare quelli esistenti, incrementare il livello dei servizi offerti ai passeggeri, garantendo il raggiungimento degli standard internazionali, soprattutto in termini di sicurezza e di qualità. In particolare l'ENAC, in qualità di Organismo Intermedio ai sensi del Reg. (CE) n. 1083/2006, gestisce la Linea di Intervento I.2.1 nell'ambito del Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità (ReM) 2007-2013, destinato alle regioni dell'area dell'Obiettivo Convergenza (Calabria, Campania, Puglia e Sicilia), in altre parole alle zone del territorio italiano caratterizzate da forti deficit infrastrutturali. Tale Linea d'Intervento, denominata "Potenziamento del sistema aeroportuale", finanzia le opere per le infrastrutture di volo (air-side) e per le infrastrutture aeroportuali (land-side) dedicate al servizio cargo per sviluppare le opportunità di attrazione del traffico internazionale delle merci e garantire il soddisfacimento della crescente domanda nazionale. Nello svolgimento del ruolo di Organismo Intermedio, l'ENAC provvede, per il tramite di specifiche strutture competenti sotto il profilo amministrativo e tecnico-progettuale, alle procedure di selezione, gestione, rendicontazione e monitoraggio degli interventi ammessi a finanziamento. Nello specifico sono stati finanziati 2 progetti, attualmente in corso di realizzazione sull'aeroporto di Palermo, per un importo complessivo di circa 21 milioni di Euro. Negli ultimi anni a causa della contrazione delle risorse finanziarie disponibili a livello nazionale e del rallentato avvio dei Programmi finanziati con i fondi strutturali 2007-

2013, alcuni interventi in ritardo di attuazione sono stati riprogrammati dal Ministero per lo Sviluppo e la Coesione, in sinergia con la Commissione europea, nel Piano d'Azione e Coesione (PAC).

In sostanza il PAC è stato ideato con lo scopo di superare i ritardi. Esso impegna le amministrazioni centrali e locali a rilanciare i programmi in grave ritardo, garantendo una forte concentrazione delle risorse su alcune priorità.

Nell'ambito degli interventi aeroportuali, tale nuovo strumento di programmazione assicura la copertura finanziaria per mezzo di risorse nazionali per 8 interventi, per un importo complessivo di circa 31 milioni di Euro, ripartiti tra progetti da realizzare nelle Regioni Calabria e Puglia.

L'ENAC è inoltre impegnato nella chiusura degli interventi in corso di ultimazione, finanziati con il PON Trasporti 2000-2006, dedicato allo sviluppo delle infrastrutture a servizio del traffico passeggeri, nelle Regioni del Mezzogiorno (Calabria, Campania, Puglia, Sardegna e Sicilia).

L'attività svolta dall'Ente nella gestione dei predetti programmi di finanziamento, è regolarmente sottoposta a verifiche di conformità e di corretta gestione da parte delle competenti Autorità nazionali e comunitarie.

Nell'ambito della strategia nazionale e comunitaria per lo sviluppo integrato e coordinato dei trasporti, l'ENAC segue le linee guida della Commissione europea nel settore delle reti di trasporto transeuropee (TEN-T) che, attraverso appositi strumenti di sostegno finanziario, hanno l'obiettivo di sviluppare infrastrutture di trasporto integrate, multimodali, efficienti e sostenibili su tutto il territorio comunitario. In tale contesto l'Ente promuove la realizzazione di progetti finalizzati ad incrementare l'intermodalità e a migliorare l'accessibilità delle strutture anche in vista dei livelli di traffico attesi per i prossimi anni.

	€ 18.949.134,20	€ 41.285.895,29	-
	€ 24.965.463,02	€ 49.545.799,56	-
2010	€ 35.584.264,87	€ 27.518.600,98	€ 400.000,00
2011	€ 17.954.467,98	€ 30.424.034,23	€ 500.000,00
2012	€ 13.871.527,56	€ 22.031.258,98	€ 45.516,03
2013			
2014			
	Aeroporti del Mezzogiorno (solo risorse comunitarie)	Aeroporti collocati sull'intero territorio nazionale, compreso il Mezzogiorno (solo risorse nazionali)	Aeroporti collocati sull'intero territorio nazionale, compreso il Mezzogiorno - Reti TEN-T Commissione europea (solo risorse comunitarie)

Risorse finanziarie per tipologia

## Gli aeroporti a gestione diretta

L'ENAC è responsabile della conduzione operativa e diretta di circa 50 aeroporti per i quali gestisce le risorse e gli spazi aeroportuali nel rispetto degli standard di sicurezza. I più importanti aeroporti a gestione diretta aperti al traffico commerciale sono Lampedusa e Pantelleria, per l'aviazione generale sono invece Roma Urbe e Bresso.

Allo stesso tempo l'Ente si occupa anche del mantenimento e dello sviluppo delle infrastrutture degli scali di cui è gestore; in particolare cura la programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei lavori in diversi aeroporti di aviazione generale, tra i quali si segnalano: Asiago (realizzazione palazzina operativa), Bresso (ricollocazione dell'eliporto e sistemazione dei confini), Capua (pavimentazione pista di volo), Ferrara (nuova recinzione), Gorizia (sistemazione della recinzione), Lucca (riqualificazione land side e nuova torre di controllo), Rieti (nuovo hangar e sistemazioni infrastrutturali), Roma Urbe (ristrutturazione hangar e collegamento aerostazione-polifunzionale). In vista dell'affidamento in gestione degli aeroporti attualmente a gestione diretta è stata inoltre attivata una ricognizione generale per un complessivo adeguamento delle infrastrutture di tali scali, comprendente anche quella relativa all'eventuale presenza di amianto ai fini della bonifica.

### Aeroporto di Pantelleria

L'aeroporto di Pantelleria, nato come base militare, ha visto negli Anni '70 la realizzazione da parte dell'aviazione civile delle infrastrutture necessarie per il traffico commerciale, tra le quali l'aerostazione passeggeri e la caserma dei V.V.F.

Recentemente, nell'ambito dei finanziamenti PON 2000 - 2006 e del Piano triennale degli interventi ENAC, l'aeroporto di Pantelleria è stato interessato da un programma di adeguamento e potenziamento che ha riguardato sia le infrastrutture delle aree terminali (land side) che quelle operative (air side).

Sul fronte terminal è stata ampliata l'aerostazione passeggeri con interventi radicali che hanno consentito di adeguare, in armonia con il contesto isolano, la distribuzione degli spazi alle necessità operative in funzione dei previsti livelli di traffico.

Contestualmente sono state sistemate le aree adiacenti

al terminal (parcheggi, edificio polifunzionale, sistemazioni a verde, etc.) ed è stata avviata la manutenzione straordinaria della sede dei Vigili del Fuoco.

Sul fronte air side è stato ampliato il piazzale di sosta aeromobili duplicando le piazzole di sosta e creando anche un'area per l'aviazione generale; è stata rifatta la pavimentazione delle piste di volo con la relativa segnaletica orizzontale e verticale, i nuovi aiuti visivi luminosi (asse pista a LED) e sono state livellate e compattate le aree di sicurezza delle piste, revisionando inoltre l'impianto di smaltimento e trattamento acque meteoriche. Per incrementare la sicurezza delle operazioni di volo è stata ampliata l'area di sicurezza di fine pista (RESA). L'utilizzo dell'area pavimentata della RESA per decolli incrementa inoltre le caratteristiche operative dell'aeroporto. Insieme al prolungamento della RESA della pista di volo è stato installato il nuovo sentiero luminoso di avvicinamento ed è stata deviata la strada comunale Bukkuram esistente, riprotetta con un tratto della stessa in galleria, con adeguamento della relativa sezione stradale.

Questi interventi sono stati realizzati dall'ENAC che ha direttamente curato le fasi di progettazione, affidamento, direzione dei lavori e collaudo.

Nel 2014 l'Ente ha proseguito e chiuso i lavori del tavolo tecnico con l'Aeronautica Militare per la definizione del passaggio delle aree da militari a civili. È stata dichiarata dall'ENAC la strumentalità civile dell'aeroporto ed è stato avviato l'iter di emanazione del decreto di transito dello status da militare a civile propedeutico alla successiva pubblicazione di un bando di gara per l'assegnazione della gestione totale dello scalo.

### Aeroporto di Lampedusa

L'Aeroporto di Lampedusa, nato come base militare durante il secondo conflitto mondiale, è rimasto inutilizzato fino agli Anni '60. Dal 1968 hanno avuto inizio i collegamenti commerciali con la Sicilia, nel 1975 lo scalo è stato riclassificato come aeroporto civile per poi essere aperto, nel 1979, al traffico aereo nazionale.

Attualmente la "continuità territoriale" assicura i collegamenti per tutto l'anno con la Sicilia (Palermo e Catania) mentre nella stagione estiva l'aeroporto garantisce all'isola collegamenti con altri scali sia nazionali che esteri a carattere turistico.

Recentemente, nell'ambito dei finanziamenti PON 2000 – 2006 e del Piano triennale degli interventi ENAC, l'aeroporto di Lampedusa è stato interessato da un programma di adeguamento e potenziamento che ha riguardato sia le infrastrutture delle aree terminali (land side) che quelle operative (air side). Il costante incremento di traffico, in particolare turistico, e la necessità di garantire adeguati livelli di servizio ai passeggeri unita alla necessità di garantire la safety agli standard regolamentari ha indotto l'ENAC a procedere alla programmazione dei conseguenti interventi di adeguamento e potenziamento dello scalo la cui realizzazione è stata possibile attraverso il ricorso al contributo comunitario. La particolare condizione degli spazi della zona land-side e la condizione statica della vecchia aerostazione ha determinato la scelta di procedere ad una nuova realizzazione in zona adiacente effettuando alcune espropriazioni. Naturalmente anche i nuovi piazzali sosta aeromobili sono stati realizzati nel nuovo fronte air-side dell'aerostazione.

Sul fronte air side sono stati eseguiti lavori di adeguamento delle infrastrutture di volo alla normativa internazionale con la sistemazione della viabilità interna, è stato completato il rifacimento a norma della recinzione aeroportuale, sono state livellate e compattate le aree di sicurezza della pista per incrementare la sicurezza operativa dell'aeroporto, oltre alla realizzazione di due piazzole back-track lateralmente alle testate pista.

L'ENAC, al fine di eliminare gli ostacoli costituiti dai veicoli in transito sulla strada comunale posta in prossimità della testata 08, ha richiesto ed ottenuto dal Comune di Lampedusa, a titolo gratuito e in via definitiva, la cessione di una superficie di terreno pari a 6.500 mq in corrispondenza della sopradetta testata con la condizione di procedere a propria cura e spese alla correzione del tracciato stradale esistente.

L'opera in questione è stata inserita nel programma triennale dell'Ente tra le opere finalizzate allo sviluppo degli aeroporti in gestione diretta ed i lavori sono in corso di realizzazione.

È inoltre in programma l'intervento di riqualificazione della sovrastruttura della pista di volo sia in termini di portanza che di regolarità superficiale ed il completamento del sistema di trattamento e smaltimento delle acque di pioggia afferenti la pista di volo ed i piazzali mediante un collettore idraulico della pista di volo lato mare. È prevista una riqualifica profonda nella fascia longitu-

dinale a cavallo dell'asse pista volo e nel rifacimento dei conglomerati bituminosi con utilizzo di bitumi modificati che garantiranno le ottimali condizioni di attrito e durabilità.

Nel 2014 si è svolta la gara pubblica per la gestione totale dello scalo che ha portato nel febbraio 2015 alla firma della convenzione da parte dell'ENAC con la società AST Aeroservizi Spa, risultata aggiudicataria della gara bandita dall'Ente. Si è trattato della prima concessione firmata dall'ENAC all'esito di una gara pubblica per la gestione di uno scalo fino ad allora gestito direttamente dall'Ente.

La concessione ha durata ventennale e verrà perfezionata con la pubblicazione del relativo decreto interministeriale a cura dei due ministeri competenti: Infrastrutture e Trasporti ed Economia e Finanza. L'affidamento in gestione a un'impresa terza può contribuire a un ulteriore slancio imprenditoriale dello scalo di Lampedusa a favore non solo dello sviluppo del traffico aereo, ma dell'economia di tutto il territorio.

### **Affidamento aeroporti demaniali per l'aviazione generale**

Nel 2014 l'ENAC ha emesso il regolamento "Affidamento aeroporti demaniali per l'aviazione generale" con lo scopo del mantenimento dell'operatività degli aeroporti minori che svolgono un ruolo di supporto alle attività didattiche, sportive, di lavoro aereo e di business aviation e, insieme, la promozione dello sviluppo dell'aviazione generale e della cultura aeronautica. L'impianto normativo individua criteri semplificati di affidamento in concessione dei beni aeroportuali che, tenendo conto delle peculiarità delle infrastrutture e delle attività a cui sono destinate, garantiscono livelli idonei di operatività e sicurezza.





**5**

# La regolazione economica

Scheda 5.1	Le compagnie aeree nazionali	102
Scheda 5.2	I diritti di traffico con Paesi extra UE	105
Scheda 5.3	L'assegnazione di bande orarie (slot)	106
Scheda 5.4	La tutela del diritto alla mobilità	107
Scheda 5.5	L'osservatorio sulle gestioni aeroportuali	109
Scheda 5.6	I Contratti di Programma e la nuova disciplina delle esenzioni	111
Scheda 5.7	Il monitoraggio del mercato dell'handling	113
Scheda 5.8	Gli aiuti di Stato	114





## Le compagnie aeree nazionali

Il Reg. (CE) n. 1008/2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità europea, riconosce un'esplicita potenziale correlazione tra la salute finanziaria dei vettori e la sicurezza delle operazioni e fornisce indicazioni per l'istituzione, da parte delle singole Autorità nazionali per l'aviazione civile, di una rigorosa vigilanza sulle compagnie aeree.

Il regolamento stabilisce che l'Autorità ha la facoltà di verificare, in qualsiasi momento, i risultati finanziari di un vettore aereo da essa abilitato. Nei casi in cui l'Autorità giunga alla conclusione che il vettore non è più in grado di far fronte ai propri impegni effettivi e potenziali per un periodo di dodici mesi può provvedere alla revoca o alla sospensione della licenza di esercizio.

### Vettori di gruppo A

Sulla base del citato regolamento, l'ENAC, per i vettori italiani cosiddetti "di gruppo A", ha elaborato dei modelli che le compagnie devono compilare con i propri dati economici, finanziari e operativi e trasmettere al fine di consentire la valutazione sulla sussistenza delle condizioni per il rilascio e il mantenimento della licenza. I modelli, pubblicati sul sito web istituzionale, sono il risultato della consultazione con le compagnie aeree e delle risposte al questionario che l'Ente ha sottoposto all'attenzione degli altri Stati membri al fine di standardizzare maggiormente l'applicazione del regolamento con gli orientamenti degli altri Paesi europei.

Nella concreta esperienza di vigilanza dei vettori di gruppo A è emerso che la sorveglianza sulla salute economico-finanziaria è rilevante anche in relazione ad una serie di fattispecie non esplicitamente normate dal regolamento comunitario: garanzia dei diritti dei passeggeri (tutelati dal Reg. (CE) n. 261/2004), interesse pubblico per l'assolvimento degli obblighi di natura erariale e previdenziale e, più in generale, corretto funzionamento dell'intero comparto dell'aviazione civile.

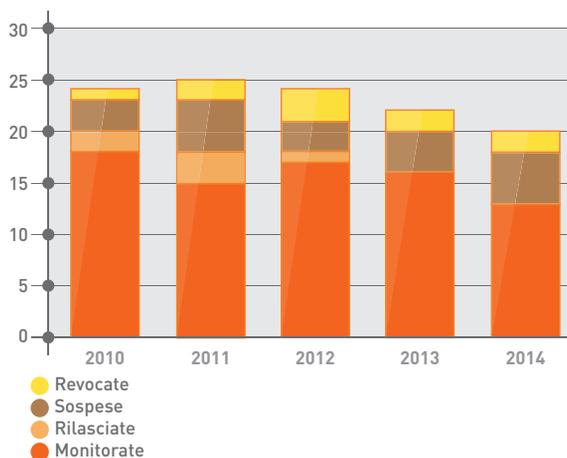
Pertanto, la sorveglianza sui vettori diventa un'attività di vigilanza sull'intero settore per le implicazioni e le ricadute dirette che le difficoltà delle compagnie hanno sui principali attori del sistema quali gestori aeroportuali, lessor, Eurocontrol, fornitori (di carburante, ricambi, manutenzione, etc.) soggetti nei cui confronti i vettori hanno

sovente una posizione debitoria elevata con segnali di insolvenza sempre più frequenti e numerosi.

Il controllo sui vettori coinvolge, quindi, l'Ente nel suo insieme attraverso il monitoraggio economico-finanziario e amministrativo e, relativamente alle problematiche di insolvenza del vettore, con l'eventuale imposizione del divieto di partenza in accordo all'art. 802 del CdN.

La tabella seguente, relativa al periodo 2010-2014, evidenzia in particolare negli ultimi due anni l'assenza di nuove licenze rilasciate rispetto al maggior numero di sospensioni e revoche effettuate.

### Licenze vettori di gruppo A



Il 2014 è stato, infatti, caratterizzato da una situazione di criticità per la maggior parte delle compagnie aeree confermando una tendenza negativa registrata negli ultimi anni.

Nel corso dell'anno è stata sospesa, e successivamente revocata, la licenza di esercizio della Small Planet Airlines S.r.l. per la mancanza dei requisiti economico-finanziari previsti.

Sono state, inoltre, sospese le licenze di altre tre compagnie: New Livingston S.p.A., SkyBridge AirOps S.r.l. e Air One S.p.A. I primi due vettori, sottoposti alla procedura di concordato preventivo, hanno richiesto la sospensione delle attività di volo; la licenza di esercizio di Air One S.p.A., invece, è stata sospesa nell'ambito dell'operazione di rilancio e rifinanziamento del Gruppo

Alitalia. A tal proposito si segnala che l'operazione si è conclusa con l'ingresso di Etihad nel capitale sociale di Alitalia a partire dal 1° gennaio 2015.

Blue Panorama S.p.A. in Amministrazione Straordinaria, MiniLiner S.r.l. e il Gruppo Meridiana sono state oggetto di uno stretto monitoraggio sulla base dei modelli economico-finanziari presentati con cadenza mensile. Le prime due in quanto sottoposte a procedura concorsuale (la Licenza di Miniliner S.r.l. è stata poi sospesa il 31 gennaio 2015) mentre la terza presenta una evidente situazione di criticità.

A luglio 2014 l'ENAC ha ripristinato la licenza di esercizio alla Air Vallée S.p.A. a seguito degli accertamenti economico-finanziari e amministrativi che hanno dimostrato il possesso dei requisiti richiesti dalla normativa. Nel provvedimento di ripristino il vettore è stato invitato a presentare, con cadenza mensile, i dati eco-

nomico-finanziari, a consuntivo, sulla base dei modelli pubblicati sul sito ENAC.

### Vettori cargo di gruppo A

Nel 2014, nel settore cargo, hanno operato tre compagnie: Cargolux Italia con 4 aeromobili per tratte a lungo raggio, di cui due a noleggio, Miniliner con 4 aeromobili per tratte a medio raggio e Mistral Air che utilizza a tal fine in via esclusiva 1 aeromobile a breve raggio.

### Flotta dei vettori di gruppo A

Nella tabella seguente viene riportato il numero complessivo degli aeromobili in flotta (proprietà/dry lease) impiegati dai vettori nazionali che, a fine 2014, conta 205 aeroplani.

Dalla tabella emerge che le compagnie nazionali continuano ad essere attestate sul medio raggio.

Flotta dei vettori gruppo A	2013			2014		
	Breve raggio	Medio raggio	Lungo raggio	Breve raggio	Medio raggio	Lungo raggio
Air Dolomiti	10	-	-	10	-	-
Air Italy	-	7	3	-	9	3
Air Vallée*	-	-	-	1	-	-
Alitalia-CAI	15	106	22	15	93	22
Blue Panorama	1	5	3	-	5	3
Cargolux Italia	-	-	2	-	-	2
Meridiana Fly	-	17	1	-	15	-
Miniliner**	-	7	-	-	4	-
Mistral Air	2	4	-	5	4	-
Neos	-	6	2	-	6	2
New Livingston ***	-	3	-	-	3	-
Skybridge Airops****	1	-	-	1	-	-
Small Planet *****	-	2	-	-	2	-
<b>Subtotale</b>	<b>29</b>	<b>157</b>	<b>33</b>	<b>32</b>	<b>141</b>	<b>32</b>
<b>Totale</b>		<b>219</b>			<b>205</b>	

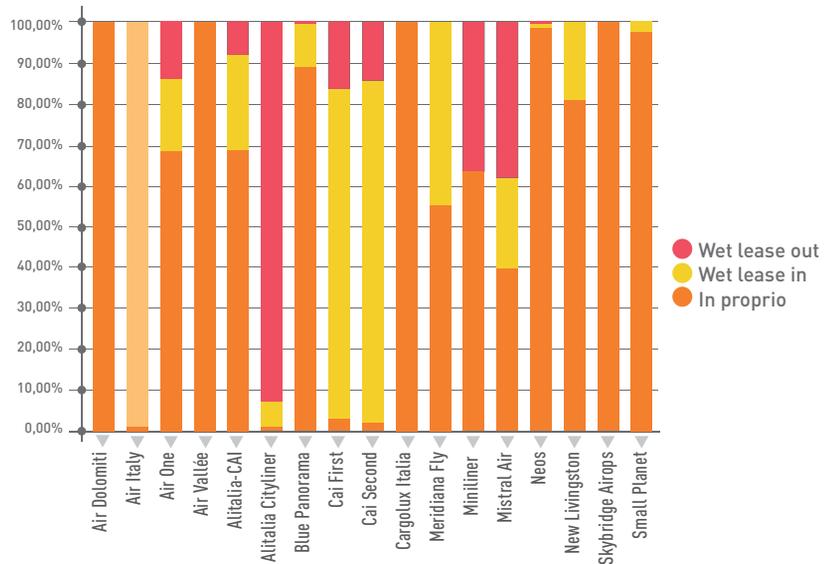


- \* Licenza ripristinata il 15 luglio 2014
- \*\* Licenza sospesa il 31 gennaio 2015
- \*\*\* Licenza sospesa il 7 ottobre 2014
- \*\*\*\* Licenza sospesa il 18 febbraio 2014
- \*\*\*\*\* Licenza revocata il 31 ottobre 2014

Nel grafico seguente si evidenzia la situazione dell'attività di volo operata con aeromobili in flotta e in "wet lease in" e l'attività effettuata in "wet lease out", suddivisa per vettore. I dati sono stati elaborati sulla base di quanto reperito dai piani di volo Eurocontrol, con rife-

rimento al numero di atterraggi sugli aeroporti italiani. Per i vettori appartenenti ai gruppi Alitalia e Meridiana, l'impiego di aeroplani in "wet lease in" o in "wet lease out", è rilevante nell'ambito delle operazioni infra-gruppo.

### Attività svolta dai vettori di gruppo A



### Vettori di gruppo B

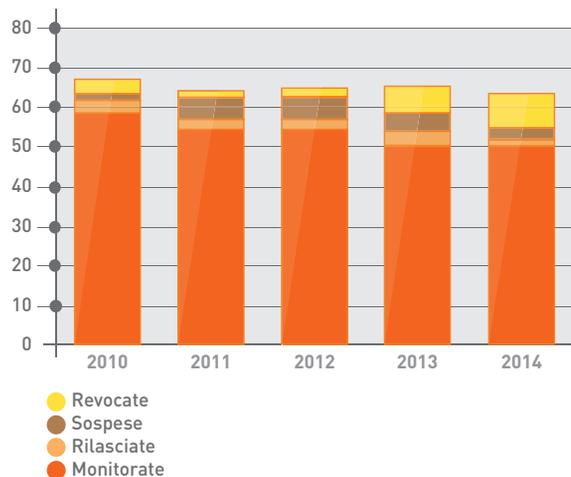
Per quanto riguarda i vettori aerei di gruppo B, il reg. (CE) n. 1008/2008 richiede soltanto la dimostrazione del possesso di un patrimonio netto pari ad almeno 100.000 Euro. L'attività svolta dall'ENAC nel periodo 2010-2014 evidenzia una riduzione del numero di licenze rilasciate rispetto al maggior numero di revocche effettuate. In particolare nel corso del 2014, a seguito dei controlli effettuati e in alcuni casi su richiesta dei singoli vettori, si è resa necessaria l'adozione di 3 provvedimenti di sospensione della licenza di esercizio e 8 provvedimenti di revoca, mentre sono state rilasciate 2 nuove licenze.

### Lavoro Aereo

Nel 2014 l'ENAC ha rilasciato 3 nuove licenze e, a seguito delle verifiche effettuate, ne ha revocate altrettante. Il Consiglio di Amministrazione dell'Ente, nella seduta del 18 novembre 2014, ha approvato l'abrogazione del regolamento ENAC per il "Rilascio della licenza di esercizio di lavoro aereo" a seguito dell'entrata in vigore della normativa comunitaria che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per lo svolgimento dei servizi di lavoro aereo (c.d. operazioni di volo specializzate - SPO). Per tali

attività è ora previsto un regime amministrativo semplificato incentrato su una "dichiarazione di capacità" con cui l'operatore attesta la rispondenza ai requisiti applicabili; le sole attività commerciali "ad alto rischio" sono soggette all'autorizzazione preventiva dell'Autorità, essenzialmente finalizzata a garantire la sicurezza delle operazioni.

### Licenze vettori di gruppo B



## I diritti di traffico con Paesi extra UE

La liberalizzazione dei collegamenti aerei attuata all'interno dell'Unione europea ha come riferimento il Reg. (CE) n. 1008/2008. I collegamenti verso destinazioni esterne all'UE sono invece regolati da accordi aerei bilaterali. Negli ultimi dieci anni il nostro Paese ha perseguito una politica di progressiva apertura e sviluppo del mercato che ha trovato attuazione con una serie di disposizioni adottate dal legislatore. In particolare, a decorrere dal 2009 sono state sottoscritti oltre 40 accordi con Paesi esterni all'Unione europea (Algeria, Arabia Saudita, Bahrein, Brasile, Bosnia, Capo Verde, Cina, Corea, Croazia, Cuba, Ecuador, Egitto, Emirati Arabi Uniti, Etiopia, Filippine, Georgia, Giappone, Giordania, Hong Kong, India, Iraq, Israele, Kosovo, Macedonia (FYROM), Messico, Moldova, Montenegro, Panama, Qatar, Russia, Senegal, Serbia, Singapore, Sri Lanka, Sud Africa, Taiwan, Ucraina, Vietnam). Con particolare riferimento al 2014, gli accordi stipulati hanno riguardato Bangladesh, Giappone, Hong Kong, Russia e Turchia. Sono stati, inoltre, autorizzati numerosi ulteriori collegamenti in deroga a quanto previsto nelle intese vigenti.

### Servizi settimanali

Summer 2014	+ 91
Winter 2013-14	+ 91
Summer 2013	+ 91
Winter 2012-13	+ 91
Summer 2012	+ 67

Questi collegamenti hanno determinato uno sviluppo di relazioni con numerosi paesi (Armenia, Russia, Turchia, Tunisia, Qatar, Emirati Arabi Uniti, Hong Kong e Bielorussia) e avuto ricadute positive su vari aeroporti italiani (Bergamo, Torino, Milano, Genova, Venezia, Verona, Bologna, Rimini e Napoli).

Tenuto conto dei limiti di diritti previsti negli accordi, sono state altresì poste in essere procedure trasparenti e non discriminatorie per l'affidamento dei diritti di traffico insufficienti a soddisfare gli interessi delle varie compagnie richiedenti. In tale contesto, nel 2014 sono state emanate oltre 20 disposizioni di affidamento/revoca dei diritti. Inoltre è stato attuato un monitoraggio sull'effettivo uso dei diritti affidati.

Nel 2014 l'ENAC ha rilasciato complessivamente 2.463 autorizzazioni per collegamenti con Paesi extra UE alle compagnie aeree nazionali, a quelle con licenza di altri Stati membri dell'UE, nonché a quelle extra UE. Si tratta di un'attività che mira a garantire la sicurezza degli utenti e lo sviluppo dell'industria di settore e presuppone la verifica della conformità di ciascun servizio agli accordi aerei esistenti e alle normative vigenti, in particolare in riferimento alla sicurezza del volo e agli aspetti assicurativi. Le attività di autorizzazione riguardano circa 95 compagnie estere designate dalle relative Autorità di Paesi extra UE, nonché i servizi di linea operati da circa 10 compagnie italiane o UE, stabilite in Italia, che sottopongono all'esame dell'ENAC un centinaio di programmi operativi. Ai voli di linea si aggiungono numerosi servizi charter nonché voli taxi, voli di Stato, voli umanitari, di emergenza e per il trasporto di merci pericolose.



## L'assegnazione di bande orarie (slot)

L'ENAC ha proseguito nel 2014 l'attività di monitoraggio sull'applicazione della normativa europea relativa a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (Reg. (CEE) n. 95/1993 e s.m.i.). In base a tale regolamento, l'effettuazione di voli privi di slot o operati in difformità dello slot assegnato dà luogo a violazioni amministrative sanzionabili.

L'ENAC, nelle sue funzioni di organismo responsabile per l'irrogazione delle sanzioni amministrative in materia di slot, ai sensi del d.lgs. n. 172 del 2007, nel corso dell'anno 2014 ha proseguito nell'attività sanzionatoria nei confronti dei vettori inadempienti, sottoponendo a verifica oltre 58 voli.

L'ENAC ha inoltre provveduto a riservare slot in favore dei vettori esercenti le rotte in continuità territoriale con Sardegna, Sicilia, Bolzano e Isola d'Elba.

L'Ente ha continuato a supportare i vettori nazionali presso le Autorità estere per la concessione degli slot: interventi in tal senso si sono registrati, nuovamente, presso le Autorità turche e cinesi.

L'attività dell'Ente si esplica anche in situazioni di criticità su richiesta dei soggetti interessati, adottando azioni mirate a una soluzione tempestiva. Si segnala, ad esempio, un intervento su una criticità sollevata dal vettore Blue Panorama circa l'operatività degli slot in suo possesso su Milano Linate e Roma Fiumicino ai fini dei collegamenti con Reggio Calabria, nonché interventi su criticità sollevate dal vettore Alitalia per il collegamento Milano Linate/Catania durante il picco estivo.

L'ENAC, inoltre, in condivisione con il Ministero delle In-

frastrutture e dei Trasporti (MIT), nel rappresentare la posizione italiana presso la Commissione europea, ha fatto rilevare l'importanza della revisione del Reg. (CEE) n. 95/93 e s.m.i. tra le attività del Parlamento europeo.

Ha fornito inoltre il proprio contributo tecnico per gli aspetti di competenza al Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per la definizione delle modifiche del decreto sulla distribuzione del traffico negli aeroporti milanesi e in particolare per la modifica dei cc.dd. Decreti Bersani per l'aeroporto di Milano Linate ai fini dell'emissione del nuovo Decreto - n. 395 del 1° ottobre 2014 - relativo alle norme di distribuzione del traffico negli aeroporti di Milano Linate e Malpensa.

Al riguardo ha contribuito a supportare il MIT anche ai fini della predisposizione delle risposte da fornire alla Commissione europea in merito all'EU-Pilot sulla normativa applicabile al traffico aereo degli aeroporti milanesi.

Da novembre 2014 l'ENAC partecipa al Tavolo tecnico istituito dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini del monitoraggio del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese per il quale è stato stipulato un protocollo d'intesa tra il Ministero, l'ENAC, la Regione Lombardia, la Provincia e il Comune di Varese, il Comune di Milano e la SEA, gestore degli aeroporti di Malpensa e Linate.

L'ENAC, infine, ha proceduto a variare lo status degli aeroporti di Lamezia Terme e Olbia inserendoli tra gli aeroporti classificati "ad orari facilitati" per le sole stagioni di traffico estive (IATA), nonché a variare lo status dell'aeroporto di Genova inserendolo tra gli aeroporti classificati "coordinati".



## La tutela del diritto alla mobilità

L'attività dell'ENAC è volta anche a garantire i servizi aerei essenziali in caso di sciopero e a vigilare sulla salvaguardia del principio di continuità territoriale a tutela del diritto alla mobilità di tutti i cittadini.

### La definizione dei servizi minimi garantiti in caso di sciopero

In caso di sciopero proclamato dal personale che opera nell'aviazione civile (controllori di volo, piloti, assistenti di volo, tecnici di volo, personale di terra, personale tecnico addetto alle manutenzioni, dipendenti delle compagnie aeree e delle società di gestione), l'ENAC individua i collegamenti minimi da garantire per limitare i disagi ai cittadini e per assicurare il trasporto di merci deperibili, animali vivi, medicinali, generi di prima necessità e merci necessarie per il rifornimento delle popolazioni e per la continuità delle attività produttive ritenute indispensabili. Nel 2014 l'ENAC ha fornito il proprio contributo alla Commissione di garanzia per la definizione della nuova "Regolamentazione provvisoria del diritto di sciopero nel trasporto aereo" approvata con delibera della Commissione di garanzia per l'esercizio del diritto di sciopero n. 14/387 del 13 ottobre 2014, che ha sostituito la precedente disciplina contenuta nella delibera n. 01/92 del 19 luglio 2001.

Nel 2014 a seguito di proclamazioni di scioperi sono stati emanati 33 provvedimenti per i quali sono state svolte valutazioni dei programmi di volo presentati dalle compagnie aeree per assicurare l'effettuazione di servizi essenziali.

### La salvaguardia del principio della continuità territoriale

A seguito della liberalizzazione del trasporto aereo, i vettori hanno scelto di operare solo collegamenti commercialmente redditizi abbandonando le rotte meno appetibili (verso le isole, le regioni periferiche e le regioni in via di sviluppo), compromettendo in tal modo il diritto alla mobilità dei cittadini.

L'ENAC, in sinergia con il MIT e con le Regioni interessate, a salvaguardia del principio della continuità territoriale, consente di collegare i territori disagiati con i centri nevralgici del Paese. A tal fine, nell'ambito di gare europee bandite dal MIT, l'Ente seleziona i vettori che opereranno, in esclusiva, i collegamenti aerei in oneri di servizio pubblico con compensazione finanziaria.

### Oneri di servizio pubblico

Nel 2014 sono stati garantiti gli oneri di servizio pubblico sulle seguenti destinazioni.

#### Regione Valle d'Aosta

##### Aosta - Roma Fiumicino e viceversa

A seguito della posizione espressa dalla Commissione europea in merito ai diritti di cabotaggio di cui all'Accordo UE-Svizzera, in data 13 marzo 2014, l'ENAC ha revocato la disposizione di aggiudicazione della gara svoltasi nel 2013 in favore della compagnia aerea svizzera Darwin Airline. Con d.m. n. 468 del 7 novembre 2014 (GURI n. 268 del 18.11.2014) sono stati abrogati gli oneri di servizio pubblico sulla rotta che erano stati imposti dal d.m. n. 14 del 16 gennaio 2013. La rotta è quindi tornata al libero mercato.

#### Provincia Autonoma di Bolzano

##### Bolzano - Roma Fiumicino e viceversa

La società Darwin Airline che, a seguito dell'aggiudicazione della gara pubblicizzata nella GUUE C 31 del 2 febbraio 2013 ha iniziato ad operare i voli onerati dal 30 giugno 2013, ha regolarmente svolto i servizi nel corso del 2014. In data 17 dicembre 2014 la Società ha esercitato il diritto di recesso dall'esercizio della rotta a decorrere dal 18 giugno 2015 secondo le modalità previste nella convenzione sottoscritta con l'ENAC.

#### Regione Calabria

##### Crotone - Milano Linate e viceversa

##### Crotone - Roma Fiumicino e viceversa

Nella GUUE C 56 del 27 febbraio 2014 è stata pubblicata l'entrata in vigore degli oneri di servizio pubblico sulle due rotte, a partire dal 30 giugno 2014, sulla base di quanto stabilito dal d.m. n. 414 del 20 novembre 2013. Nella stessa Gazzetta sono stati pubblicati i due bandi di gara, ma nessun vettore ha presentato offerta. Con d.m. del 7 ottobre 2014 (GURI n. 246 del 22.10.2014) sono stati abrogati gli oneri di servizio pubblico sulle rotte che erano stati imposti dal d.m. n. 414/2013. Le due rotte sono quindi tornate al libero mercato.

##### Reggio Calabria - Torino Caselle e viceversa

Con d.m. n. 40 del 12 febbraio 2014 sono stati abrogati gli

oneri di servizio pubblico imposti nel 2011 aggiudicati ed eserciti da Alitalia con compensazione finanziaria fino al 18 settembre 2013.

In data 20 marzo 2014 si è svolta la prima seduta della Conferenza di Servizi per la definizione del nuovo regime onerato. La Conferenza tuttavia non ha concluso i propri lavori nei termini stabiliti dalla l. 241/90. Pertanto, in data 20-21 novembre 2014 si è svolta un'ulteriore Conferenza di Servizi che ha deliberato la nuova continuità territoriale sulle rotte Reggio Calabria – Bologna e Reggio Calabria – Pisa che avrà durata biennale a decorrere dal 1° agosto 2015.

### Regione Toscana

**Elba - Firenze e viceversa**

**Elba - Pisa e viceversa**

**Elba - Milano Linate e viceversa**

Sulle tre rotte sono stati imposti oneri di servizio pubblico con d.m. n. 328 del 6 settembre 2013 (GUUE C 329 del 13 novembre 2013) come modificato dal d.m. n. 26 del 29 gennaio 2014 (GURI n. 41 del 19 febbraio 2014). La gara per l'esercizio delle rotte, svoltasi nel 1° semestre del 2014, è stata aggiudicata alla compagnia aerea Silver Air della Repubblica Ceca che sta operando dal 26 ottobre 2014.

### Regione Autonoma della Sardegna

Dal 2010 le funzioni relative alla continuità territoriale e il reperimento delle relative risorse finanziarie sono in capo alla Regione Autonoma della Sardegna.

Rotte storiche (CT1):

**Alghero - Milano Linate e viceversa**

**Alghero - Roma Fiumicino e viceversa**

**Cagliari - Milano Linate e viceversa**

**Cagliari - Roma Fiumicino e viceversa**

**Olbia - Milano Linate e viceversa**

**Olbia - Roma Fiumicino e viceversa**

L'esercizio delle rotte storiche, assegnato tramite gara europea a decorrere dal 27 ottobre 2013 per i successivi quattro anni, è stato svolto regolarmente dal vettore Alitalia CAI sulle rotte Alghero - Milano LIN, Cagliari - Milano LIN e Cagliari - Roma FCO e dal vettore Meridiana sulle rotte Olbia - Milano LIN e Olbia - Roma FCO.

Il collegamento Alghero – Roma FCO, aggiudicato alla Società New Livingston, nel corso della prima metà dell'anno 2014, a seguito della revoca, da parte della Regione Autonoma della Sardegna, dell'affidamento alla Società stessa

che non era stata in grado di prestare idonea fidejussione per poter esercitare il servizio, è stato affidato alla Società Alitalia CAI che si era classificata seconda nella gara per l'assegnazione della rotta. È stato gestito il contenzioso avviato dalla New Livingston.

Rotte della continuità minore (CT2):

**Cagliari - Bologna e viceversa**

**Cagliari - Napoli e viceversa**

**Cagliari - Torino e viceversa**

**Cagliari - Verona e viceversa**

**Olbia - Bologna e viceversa**

**Olbia - Verona e viceversa**

Le rotte sono state operate senza compensazione finanziaria dalla Società Meridiana a seguito di accettazione del d.m. n. 36/2005 il cui avviso pubblico era stato reso disponibile dalla Regione sul proprio sito istituzionale alla fine del 2013. Analoga procedura è stata seguita dalla Regione alla fine del 2014.

### Regione Siciliana

**Pantelleria - Palermo e viceversa**

**Lampedusa - Palermo e viceversa**

**Lampedusa - Catania e viceversa**

**Pantelleria - Trapani e viceversa**

Le risultanze della Conferenza di Servizi, svoltasi nel secondo semestre 2013, sono confluite nel d.m. n. 5 del 15 gennaio 2014 (GURI n. 34 dell'11 febbraio 2014 - GUUE C 42 del 13 febbraio 2014) che ha imposto un nuovo regime onerato a partire dal 1° luglio 2014. Nella stessa GUUE C 42 è stata inoltre pubblicizzata la gara europea per l'ottenimento in esclusiva dei servizi aerei onerati che è stata aggiudicata alla compagnia aerea Alitalia CAI che ha iniziato ad operare regolarmente i servizi dal 1° luglio 2014. Fino al 30 giugno 2014 i collegamenti onerati della Sicilia sono stati assicurati dalla Società Darwin Airline.

#### Nel 2014 per la continuità territoriale:

- sono stati spesi Euro 8.806.360,82 di finanziamento statale;
- sono state stipulate 2 convenzioni con le compagnie aeree;
- si sono svolte 2 Conferenze di Servizi;
- sono stati effettuati 16 interventi per garantire la corretta applicazione delle convenzioni;
- sono stati assicurati 7.439 voli con i finanziamenti statali;
- sono stati trasportati 219.951 passeggeri con i finanziamenti statali.

## L'osservatorio sulle gestioni aeroportuali

### Gestioni totali per legge speciale

AEROPORTO	LEGGE	CONVENZIONE	SOCIETÀ DI GESTIONE
Roma Fiumicino e Ciampino	L. n. 775/73 L. n. 985/77 L. n. 359/92	Atto Unico Convenzione - Contratto di Programma del 25/10/2012 DPCM del 21/12/2012 Atto Agg. del 27/12/2012	AdR Spa
Milano Linate e Malpensa	L. n. 194/62 L. n. 449/85	del 04/09/2001	SEA Spa
Venezia	L. n. 938/86 d.l. n. 128/14 del 1987	del 19/07/2001 e Atto Agg. del 23/03/2005	SAVE Spa
Torino	L. n. 914/65 L. n. 736/86 L. n. 187/92	---	SAGAT Spa
Genova	L. n. 156/54 L. n. 1251/67 L. n. 26/87 d.d. n. 30/14 del 1988	n. 22 del 30/04/2009	Aeroporto di Genova Spa
Bergamo	L. n. 746/75 d.m. dell'11/02/1976	n. 44 del 01/03/2002	SACBO Spa

### Gestioni totali (ex D.M. 521/97)

AEROPORTO	CONVENZIONE	SOCIETÀ DI GESTIONE	DECORRENZA
Bari	n. 40 del 25/01/2002	Aeroporti di Puglia Spa	40 anni dal 12/02/2003
Brindisi	n. 40 del 25/01/2002	Aeroporti di Puglia Spa	40 anni dal 12/02/2003
Foggia	n. 40 del 25/01/2002	Aeroporti di Puglia Spa	40 anni dal 12/02/2003
Taranto	n. 40 del 25/01/2002	Aeroporti di Puglia Spa	40 anni dal 12/02/2003
Napoli	n. 50 del 09/12/2002	GESAC Spa	40 anni dal 12/02/2003
Firenze	n. 28 del 14/12/2001	AdF Spa	40 anni dall'11/02/2003
Olbia	n. 113 del 27/10/2004	GEASAR Spa	40 anni dal 23/12/2004
Bologna	n. 98 del 12/07/2004	SAB Spa	40 anni dal 28/12/2004
Pisa	n. 40 del 20/10/2006	SAT Spa	40 anni dal 07/12/2006
Cagliari	n. 46 del 21/11/2006	SOGAER Spa	40 anni dal 13/04/2007
Catania	n. 29 del 22/05/2007	SAC Spa	40 anni dal 13/09/2007
Palermo	n. 47 del 17/11/2006	GESAP Spa	40 anni dal 02/08/2007
Trieste	n. 31 del 31/05/2007	Aeroporto FVG Spa	40 anni dal 03/08/2007
Alghero	n. 30 del 28/05/2007	SOGAAL Spa	40 anni dal 03/08/2007
Pescara	n. 33 del 14/06/2007	SAGA Spa	30 anni dal 13/02/2008

**Gestioni totali (ex D.M. 521/97)**

AEROPORTO	CONVENZIONE	SOCIETÀ DI GESTIONE	DECORRENZA
Verona	n. 09 del 30/04/2008	Aeroporto Valerio Catullo Spa	40 anni dal 02/05/2008
Lamezia Terme	n. 45 dell'11/09/2007	SACAL Spa	40 anni dal 10/07/2008
Brescia	n.10 del 23/06/2010	Aeroporto Valerio Catullo Spa	40 anni dal 18/03/2013
Ancona	n. 65 del 12/11/2009	AERDORICA Spa	35 anni dal 18/03/2013
Trapani	n. 1 del 27/06/2012	AIRGEST Spa	30 anni dal 31/12/2012
Treviso	n. 13 del 14/10/2010	AerTre Spa	40 anni dal 16/04/2013
Parma	n. 73 del 25/11/2009 e Atto Agg. del 7/01/2014	SOGEAP Spa	20 anni dal 20/01/2014
Cuneo	del 14/04/2010 (registro contratti ENAC n. 3 del 16/04/2010) e Atto Agg. del 21/02/2014	GEAC Spa	20 anni dal 21/02/2014
Perugia	n. 64 del 22/10/2009 e Atto Agg. del 07/04/2014	SASE Spa	20 anni dal 13/05/2014
Albenga	n. 2 del 15/10/2012 e Atto Agg. del 19/09/2014	AVA Spa	20 anni dal 25/09/2014

**Gestioni parziali e precarie (ex D.M. 521/97)**

AEROPORTO	GESTORE PARZIALE
Asiago (istruttoria non avviata)	Aeroporto di Asiago Spa
Bolzano (deliberata la sottoscrizione della convenzione di gestione totale per la durata di 20 anni con ABD s.p.a. - deliberazione CDA ENAC del 9 maggio 2013, n. 20)	ABD Spa
Crotone (istruttoria sospesa - Società dichiarata fallita dal Tribunale di Crotone che ne ha autorizzato l'esercizio provvisorio fino al 15/06/2015)	Aeroporto S. Anna Spa
Grosseto (deliberata la sottoscrizione con SEAM s.p.a. della convenzione di gestione totale per la durata di 20 anni)	SEAM Spa
Oristano (società in procedura di concordato preventivo; istruttoria non avviata)	SOGEAOR Spa
Padova (adottato provvedimento di decadenza in data 15 luglio 2014, n. 0075487/ENAC/CIA)	Aeroporto Civile di Padova Spa
Reggio Calabria (istruttoria sospesa)	SOGAS Spa
Reggio Emilia (istruttoria non avviata)	Aeroporto Reggio Emilia Srl
Rimini (sottoscritta la convenzione di gestione totale con la Società AIRIMINUM 2014 Srl per la durata di 30 anni - in attesa dell'adozione del decreto interministeriale di affidamento della concessione di gestione totale alla società è autorizzata l'anticipata occupazione)	AIRIMINUM 2014 Srl
Salerno (sottoscritta la convenzione di gestione totale con Aeroporto di Salerno Spa per la durata di 20 anni - in attesa dell'adozione del decreto interministeriale di affidamento della concessione di gestione totale)	Aeroporto Salerno Spa
Venezia Lido (istruttoria non avviata)	G. Nicelli Spa

**Aeroporti a gestione diretta dell'ENAC**

**Aeroporti aperti al traffico commerciale**

AEROPORTO	NOTE
Forlì	Procedura di gara per l'affidamento della gestione totale in corso
Lampedusa	Sottoscritta convenzione di gestione totale con A.S.T. Aeroservizi Spa risultata aggiudicataria ex art. 704 del CdN della procedura concorsuale ad evidenza pubblica - In attesa dell'adozione del decreto interministeriale di affidamento
Pantelleria	-
Siena	Adottato provvedimento di decadenza in data 26/08/2013, n. 0098494/DG - Pubblicati gli atti di gara per l'affidamento della concessione di gestione totale

## I Contratti di Programma e la nuova disciplina delle esenzioni

### Monitoraggio dei Contratti di Programma ordinari e in deroga

Nel 2014 l'ENAC ha provveduto a svolgere, puntualmente, l'attività di monitoraggio annuale dei Contratti di Programma (CdP) in essere con gli aeroporti di Roma Fiumicino e Ciampino, Milano Linate e Malpensa, Venezia, Catania e Cagliari, al fine di verificare - a consuntivo - la validità dei parametri tariffari **k** e **v**, definiti ex ante in via programmatica per ciascuna annualità del periodo di regolazione tariffaria disciplinato dai rispettivi CdP. In particolare, il parametro **k** misura l'impatto tariffario dei nuovi investimenti realizzati dal gestore, in termini sia di costi operativi che di capitale, mentre la componente **v** valorizza gli oneri sostenuti a fronte dell'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari, da recuperare, ugualmente, mediante la leva tariffaria. Con tale attività, propedeutica alla definizione della struttura dei corrispettivi aeroportuali per l'esercizio 2015, l'ENAC ha vigilato, in maniera sistematica, sullo stato di avanzamento degli interventi previsti dai relativi Piani degli investimenti e verificato il rispetto delle tempistiche contenute nei cronoprogrammi, accertando altresì eventuali responsabilità in caso di ritardo nella realizzazione delle opere. Con l'attività di monitoraggio dei CdP l'ENAC garantisce, da un lato, lo sviluppo e l'ammodernamento infrastrutturale degli aeroporti a breve e medio termine, in linea con la pianificazione tecnica di lungo periodo, dall'altro, assicura il rispetto del principio di connessione al costo affinché i corrispettivi sopportati dall'utenza aeroportuale per la realizzazione, la messa a disposizione e l'utilizzo di aree, spazi e infrastrutture strumentali alla navigazione aerea siano strettamente ancorati ai soli costi di gestione e di compimento delle opere sul sedime aeroportuale. Nel monitoraggio annuale rientra la verifica degli obiettivi fissati in fase di programmazione, in ordine alle prestazioni qualitative dei servizi resi in ambito aeroportuale e ritenuti di rilevanza strategica per l'utenza, nonché di quelli connessi ad interventi e attività mirate alla tutela ambientale e allo sviluppo eco-compatibile e sostenibile dell'aeroporto. La verifica, ex post del raggiungimento o meno di tali obiettivi, comporta, in termini tariffari, premi o penalità a carico del gestore aeroportuale. Nel 2014, il monitoraggio è stato svolto sugli scali di Roma Fiumicino e Ciampino, Milano Linate e Malpensa e Venezia, sottoscrittori con l'ENAC

dei CdP in deroga, nonché sugli scali di Catania e Cagliari, sottoscrittori, viceversa, di CdP ordinari. L'esercizio 2015 rappresenta l'ultimo anno di contratto per il gestore catanese, mentre per quanto riguarda lo scalo sardo, il CdP stipulato tra l'ENAC e la Sogaer SpA per il periodo 2012-2016, è entrato in vigore a luglio 2014. Per i CdP già scaduti, relativi agli aeroporti di Pisa, Napoli, Bari, Brindisi, Bologna e Palermo, l'ENAC ha ottemperato a quanto previsto dall'art. 1 comma 11 quater del Decreto Sblocca Italia: "Per consentire la prosecuzione degli interventi previsti nel piano di investimento degli aeroporti i cui contratti di programma risultano scaduti alla data del 31 dicembre 2014, i corrispettivi tariffari per l'anno 2015 sono determinati applicando il tasso di inflazione programmato ai livelli tariffari in vigore per l'anno 2014. Tali corrispettivi si applicano, previa informativa alla International Air Transportation Association (IATA) ai fini dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, dal 1° gennaio 2015 fino alla data di entrata in vigore dei livelli tariffari determinati in applicazione dei modelli di tariffazione di cui al capo II del titolo III del d.l. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla l. 24 marzo 2012, n. 27, e successive modificazioni".

### Esenzioni per Crew Must Go

Il Decreto Sblocca Italia ha introdotto un'importante novità legislativa in materia di esenzioni dal pagamento del diritto di imbarco passeggeri, introdotto con la l.n. 324/1976. Tale legge già prevedeva specifiche tipologie di esenzioni dal pagamento del diritto di imbarco passeggeri per particolari categorie di utenti, stabilendo infatti che "il diritto non è dovuto quando trattasi della continuazione di un viaggio interrotto e l'interruzione dipenda dalla necessità di cambiare aeromobile o comunque da una causa estranea alla volontà del passeggero. Tale diritto non è dovuto inoltre per i bambini fino a due anni, mentre è ridotto alla metà per i bambini fino a dodici anni". Il legislatore ha esteso, dunque, la portata del regime di esenzione esistente, stabilendo che: "Il diritto di imbarco passeggeri non è dovuto per i membri degli equipaggi delle compagnie aeree che avendo base operativa in un determinato aeroporto devono raggiungere un altro aeroporto per prendere servizio (crew must go), sia per i membri degli equipaggi delle compagnie aeree che hanno terminato il servizio in un determinato aeroporto e che devono tornare in un altro aeroporto, assegnato dalla compagnia di appartenenza quale propria base operativa (crew

returning to base), purché siano in possesso di attestazione rilasciata nella quale la compagnia attesti che il viaggio è effettuato per motivi di servizio". Tale intervento ha chiarito definitivamente, a livello nazionale, il trattamento da riservare, sotto il profilo della soggezione al diritto di imbarco passeggeri, agli equipaggi delle compagnie aeree che viaggiano per prendere servizio presso un aeroporto diverso da quello dove è basata la propria compagnia oppure per raggiungere la base operativa di pertinenza, una volta terminato il servizio presso altro scalo. In considerazione della correlazione diretta, istituita ex lege, tra il diritto di imbarco passeggeri e le addizionali comunali, l'esenzione dal pagamento di tale diritto per le categorie di utenti "crew must go" e "return to base", comporta la contestuale esenzione dal pagamento delle relative addizionali comunali. Le addizionali sono, infatti, corrisposte dal passeggero in partenza ogni volta che è dovuto il diritto di imbarco.

### Esenzioni sulle addizionali comunali dei passeggeri in transito

In materia tariffaria, un altro importante intervento normativo datato 2014 è stato introdotto con il d.l. 23/12/2013, n. 145 convertito con modificazioni dalla l. 21/2/2014 n. 9, che all'art. 13 comma 16 ha stabilito che l'addizionale comunale istituita dall'art. 2 comma 11 della l. 24/12/2003 n. 350 e successivi incrementi, non è dovuta dai passeggeri in transito negli scali aeroportuali nazionali se provenienti da scali domestici, indipendentemente dalla destinazione finale - nazionale o internazionale - del volo. Con tale disposizione normativa sono state eliminate, alla fonte, forme di duplicazione nella tassazione a carico del passeggero in transito.

### Vigilanza ai sensi del d.lgs. 18/99

L'ENAC è tenuto a espletare attività di vigilanza tariffaria, come previsto dal d.lgs. 18/99 sul libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra (handling) in ambito comunitario, sulle infrastrutture centralizzate, sui beni ad uso comune e su quelli offerti in uso esclusivo all'utenza aeroportuale. Questa tipologia di vigilanza si esaurisce presso l'Ente in quanto i corrispettivi monitorati non necessitano di un'ulteriore approvazione ministeriale. La loro applicazione, infatti, decorre secondo i termini e le condizioni stabilite dall'ENAC con proprio provvedimento amministrativo, nel rispetto dei principi generali fissati dal legislatore nazionale ed europeo in materia di determinazione ed entrata in vigore dei corrispettivi aeroportuali. Il d.lgs. 18/99 prevede, inoltre, che nel caso in cui i servizi di assistenza a terra

vengano forniti da un solo prestatore, le relative tariffe debbano essere approvate dal MIT, su proposta dell'ENAC. In tale fattispecie, le tariffe di handling istruite dall'ENAC sono sottoposte all'approvazione del MIT con decreto ministeriale. Con particolare riferimento, poi, al servizio di assistenza a terra ai Passeggeri a Ridotta Mobilità, introdotto, in via obbligatoria, dal Reg. (CE) n. 1007/2007, l'ENAC è stato individuato dal d.m. 107/T del 24/7/2007 quale organismo responsabile dell'applicazione del summenzionato regolamento comunitario. Nel 2014 l'ENAC ha concluso le seguenti vigilanze tariffarie:

- Infrastrutture centralizzate e beni di uso comune sullo scalo di Lamezia Terme e presso il piazzale ovest dell'aeroporto di Milano Linate dedicato all'aviazione generale e gestito in subconcessione dalla società ATA Ali Trasporti SpA.
- Corrispettivi de-icing e catering rispettivamente presso gli aeroporti di Bologna e Firenze.
- Corrispettivo PRM sugli scali di Verona, Genova e Pescara.

### UE Pilot: adeguamento alla normativa europea

Nel 2014 l'ENAC è stato impegnato a dirimere la questione sollevata dalla CE con il Pilot n. 4424/12/MOVE "Applicazione della direttiva per le tasse aeroportuali da parte dell'Italia", concernente le modalità di trasposizione, nell'ordinamento giuridico nazionale, della direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali.

Al riguardo l'ENAC ha fornito alla Direzione Generale Mobilità Trasporti un cospicuo volume di informazioni in ordine al quadro normativo nazionale scaturito dal recepimento della direttiva 2009/12/CE, alla base legale dei CdP ordinari e in deroga, all'istituzione dell'ART, nonché alle modalità di recepimento, in ambito nazionale, della procedura di consultazione prevista dalla richiamata direttiva.

Sebbene le informazioni trasmesse abbiano, per parte, soddisfatto le richieste esplicative della Commissione e fugato numerosi dubbi interpretativi sul recepimento della direttiva non hanno dissipato definitivamente le preoccupazioni delle istituzioni comunitarie in ordine al recepimento della procedura di consultazione nell'ambito dei CdP ordinari e in deroga. L'ENAC, pertanto, al fine di uniformare definitivamente alle prescrizioni della direttiva 2009/12/CE il quadro regolamentare vigente in materia di consultazioni tra gestore e utenza aeroportuale, ha elaborato e pubblicato sul proprio sito web una specifica procedura di consultazione da istituirsi nell'ambito di tutti i CdP in essere con l'Ente (ordinari e in deroga).



## Gli aiuti di Stato

**N**el 2014 sono proseguiti gli atti di interlocuzione con il MIT per dare riscontro alle richieste della Commissione europea sui presunti aiuti di Stato che la società di gestione dell'aeroporto di Alghero avrebbe ricevuto. Il caso, aperto nel settembre 2007 nei confronti della Società SO.GE.A.AL., si è concluso il 1° ottobre 2014. La Commissione, ha valutato la compatibilità delle misure adottate in favore del gestore aeroportuale con le norme di aiuti di stato UE.



In particolare, la Commissione ha verificato gli aiuti al funzionamento concessi per l'aeroporto secondo i nuovi Orientamenti comunitari (2014/C 99/03) e ha constatato che l'aiuto è stato limitato al minimo necessario per garantire la redditività economica dell'aeroporto e non ha dato luogo a indebite distorsioni della concorrenza. L'aiuto, infatti, ha contribuito al raggiungimento di un obiettivo di interesse comune: migliorare l'accessibilità, la connettività e lo sviluppo regionale della Sardegna. La Commissione ha inoltre esaminato gli accordi conclusi dalla SO.GE.A.AL. con le compagnie aeree che hanno operato ad Alghero nel periodo 2000-2010 e ha constatato che quelli conclusi con Ryanair/AMS, Alitalia, Volare, Bmibaby, Air Italy e Air Vallée prevedevano

il miglioramento della situazione finanziaria dell'aeroporto e quindi non hanno prodotto vantaggi economici indebiti rispetto ai concorrenti; ha invece ritenuto che costituiscono un aiuto di Stato incompatibile con il TFUE gli accordi conclusi nel 2007 con Germanwings (controllata di Deutsche Lufthansa) e con Meridiana nel 2010 e dunque i beneficiari indotti a restituire gli importi, comprensivi di interessi di recupero.

### Incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte

Le modalità con cui i gestori aeroportuali e i vettori hanno negoziato, nel tempo, le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte hanno generato problematiche in relazione a profili di leale concorrenza e di equilibrio del mercato del trasporto aereo, incidendo, in taluni casi, sulla solidità economica dei gestori. Con l'intento di porre rimedio a tali problematiche, il legislatore nazionale è intervenuto con le norme di cui all'art. 13, commi 14 e 15, del d. l. 23 dicembre 2013, n. 145, come modificato dalla legge di conversione 21 febbraio 2014, n. 9, fermo restando quanto previsto dagli Orientamenti UE sugli aiuti di stato agli aeroporti e alle compagnie aeree pubblicati il 4 aprile 2014.

L'ENAC ha il preciso dovere istituzionale - posto dal CdN art. 705 - di assicurare pro-quota che l'equilibrio complessivo delle attività svolte nel sedime aeroportuale sia garantito attraverso la massima correttezza e secondo trasparenza: pertanto, si è reso necessario affrontare le implicazioni derivanti dal rispetto della legislazione in materia e dalle Linee guida ministeriali del 2 ottobre 2014. Queste hanno imposto l'adozione di una serie di adempimenti che impattano immediatamente sul ruolo dei gestori aeroportuali.

L'Enac, in proposito, ha dovuto curare l'armonizzazione tra l'input ricevuto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e i compiti propri dei gestori e, a tal fine, ha predisposto le "Indicazioni operative" intervenendo nei meccanismi di raccordo per contemperare le esigenze di efficientamento imprenditoriale e di massimizzazione dei profitti con le finalità di rilievo pubblico perseguite dallo Stato.



# La regolazione dello spazio aereo

Scheda 6.1	L'attività di regolazione e pianificazione	116
Scheda 6.2	L'attività di certificazione e sorveglianza	118





## L'attività di regolazione e pianificazione

Nel 2014 l'ENAC è stato fortemente impegnato a supporto degli obiettivi del semestre di presidenza italiana dell'Unione europea. Infatti, tra gli obiettivi strategici è stato incluso il pacchetto Cielo Unico Europeo II+, dedicato ad una riorganizzazione (Recast) dei quattro regolamenti tradizionali del Cielo Unico Europeo e alla sincronizzazione del Regolamento Base EASA (216/2008). Il gruppo Aviazione del Consiglio UE, sotto la presidenza italiana, è riuscito ad ottenere nell'ambito del Consiglio un testo condiviso da Commissione e Stati membri, sintetizzando le istanze di ammodernamento espresse dalla Commissione con le responsabilità che tradizionalmente l'ICAO affida ai suoi Stati contraenti in tema di fornitura dei servizi di navigazione aerea e di gestione del traffico aereo.

L'ENAC ha garantito un costante supporto tecnico alla Presidenza italiana partecipando alle sedute del gruppo di lavoro e alle sessioni di riscrittura del testo con i rappresentanti della Commissione europea.

In aggiunta, ha proseguito nel fornire il proprio contributo tecnico alle attività del Comitato Cielo Unico in un anno di forte attività normativa che ha visto la pubblicazione di numerosi e importanti atti. Primo fra tutti il Regolamento di esecuzione (UE) n. 716/2014, relativo all'istituzione del progetto comune pilota a sostegno dell'attuazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa, che segna il primo passo esecutivo dell'ammodernamento dell'infrastruttura europea per la gestione del traffico aereo.

Sul fronte nazionale, il 2014 ha visto la pubblicazione del regolamento ENAC Regole dell'Aria Italia, che ha creato una cornice di applicazione ad una delle norme più incisive della produzione europea, il Reg. (UE) n. 923/2012 sulle regole dell'aria standardizzate (universalmente conosciuto come regolamento SERA).

Il regolamento SERA, entrato definitivamente in vigore nel dicembre 2014, unifica le norme di circolazione aerea nell'ambito dell'UE e degli Stati che hanno con essa accordi specifici; in questo modo sono state drasticamente ridotte le differenze rispetto agli standard stabiliti dall'ICAO che in fase di elaborazione del SERA erano oltre 1.500. In materia di circolari attuative l'ENAC ha emesso la nuova revisione della circolare ATM03 che ammodernava il procedimento di istituzione

delle zone di spazio aereo, che in realtà sono strutture tridimensionali, ovvero volumi, destinate a proteggere siti sensibili, o a contenere lo svolgimento di attività sportive, di ricerca o lavoro aereo.

Tra le priorità della circolare la riduzione degli adempimenti amministrativi con l'aumento del periodo di validità della zona, come coronamento dei primi periodi di monitoraggio del fenomeno.

L'Ente ha emesso, inoltre, la seconda revisione della circolare GEN04, dedicata all'Operatività degli aeroporti di Catania, Comiso e Reggio Calabria e degli spazi aerei ad essi associati in presenza di attività eruttiva del vulcano Etna. Tema sempre più di attualità, la cui soluzione ha beneficiato della rinnovata attenzione internazionale all'impatto aeronautico dei fenomeni eruttivi dopo l'esperienza negativa dell'eruzione del vulcano Eyjafjöll che dal 15 al 23 aprile 2010 ha praticamente bloccato lo spazio aereo europeo.

### Assegnazione zone di spazio aereo

L'attività in tale ambito continua ad essere molto elevata, nonostante la crisi del settore. Nel 2014, infatti, l'assegnazione zone di spazio aereo ha richiesto l'emissione di 2.095 pareri, 10 per ogni giorno lavorativo.

### Il Sistema di Prestazioni

Il 2014 è stato l'anno di conclusione del primo periodo di riferimento previsto dal Reg. (UE) n. 390/2013 (successivo al Reg. (UE) 691/2010), nel corso del quale l'Italia ha sostanzialmente centrato tutti gli obiettivi di prestazioni che si era prefissata, seppure in un panorama molto difficile che ha visto scendere il traffico aereo anche dell'8% rispetto alle previsioni iniziali contenute nel Piano delle Prestazioni.

A questa diminuzione non ha contribuito solo la crisi economica che si è prolungata ben oltre il 2011, ma anche l'instabilità dell'area del Nord Africa che sposta i flussi di traffico da e per l'Africa Centrale e Meridionale a Est e a Ovest dello spazio aereo libico.

Da sottolineare l'ormai consolidata condizione di "ritardi 0" ottenuta dal controllo del traffico aereo nazionale nel sistema della navigazione di rotta, situazione da definirsi unica in Europa per la dimensione dello spazio aereo italiano.



### FAB Blue Med

Il 2014 ha visto l'entrata in vigore del blocco funzionale di spazio aereo FAB Blue Med, a seguito della ratifica parlamentare del relativo trattato, con l. 23 giugno 2014, n. 96, Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sulla creazione del blocco funzionale dello spazio aereo Blue Med tra la Repubblica italiana, la Repubblica di Cipro, la Repubblica ellenica e la Repubblica di Malta.

Nonostante la ratifica parlamentare sia arrivata solo due anni dopo la firma ministeriale del trattato (Limasol, 12 ottobre 2012), a causa delle vicende che hanno visto il periodico azzeramento dell'iter del provvedimento, il FAB Blue Med è una realtà operativa che vede il coordinamento delle politiche dei quattro Paesi membri (Italia, Cipro, Malta e Grecia) in tema di gestione del traffico aereo nell'area mediterranea.

Purtroppo le rosee prospettive di allargamento del FAB all'Africa Occidentale alla base del suo concepimento non si sono ancora concretizzate a causa della persistente instabilità dell'area, non ultima la difficilissima situazione libica che vede ancora il suo spazio aereo chiuso alla navigazione per motivi di sicurezza.

### Sistemi aerei a pilotaggio remoto (SAPR)

Nel settore dei SAPR l'Italia ha maturato una capacità di sistema importante a sostegno delle politiche di sviluppo europee, fruibile da qualunque partner o soggetto che in Europa voglia farne uso. Il Paese dispone infatti di prodotti industriali che, pur se in fase di sviluppo, dimostrano un

notevole potenziale di successo. L'ENAC ha dimostrato una cospicua esperienza regolamentare, concretizzatasi con l'emissione e l'applicazione del regolamento sui SAPR di peso inferiore a 150 Kg, resa impegnativa da un lato dal dover normare attività svolte da un tipo di utenza spesso nuova rispetto ai rigidi standard di sicurezza insiti nelle tradizionali attività aeronautiche, dall'altro dal dover introdurre regole non troppo rigide che altrimenti impedirebbero il diffondersi di un settore così innovativo e ricercato. L'ENAC, congiuntamente all'Aeronautica Militare e all'ENAV, ha anche definito la piattaforma logistica integrata di Taranto Grottaglie per le attività di sperimentazione, in una prima fase completamente dedicate ai SAPR, definendo opportune strutture di spazio aereo nelle quali potranno essere effettuate le necessarie sperimentazioni. Le capacità operative e di addestramento dell'Aeronautica Militare, utilizzabili in ottica duale, saranno importantissime a tal fine. Lo stesso dicasi per i sistemi di gestione di spazio aereo dei service provider della navigazione aerea (ENAV, AM). Inoltre, ENAC e Aeronautica Militare hanno in corso una iniziativa per la definizione di standard comuni per la formazione dei piloti di SAPR.

Con il dispiegamento di capacità di formazione di alto profilo, attraverso la costituzione di poli dedicati, l'Italia ritiene di poter rappresentare per la comunità internazionale un polo di eccellenza e di leadership nel settore dei SAPR. Per questo motivo, l'Italia ha manifestato la disponibilità a fornire il proprio contributo di conoscenze e di esperienze anche oltre il semestre di presidenza della UE, offrendo una qualificata collaborazione alla Commissione e all'EASA nonché alla presidenza della Lettonia, a partire dal 1° gennaio 2015.





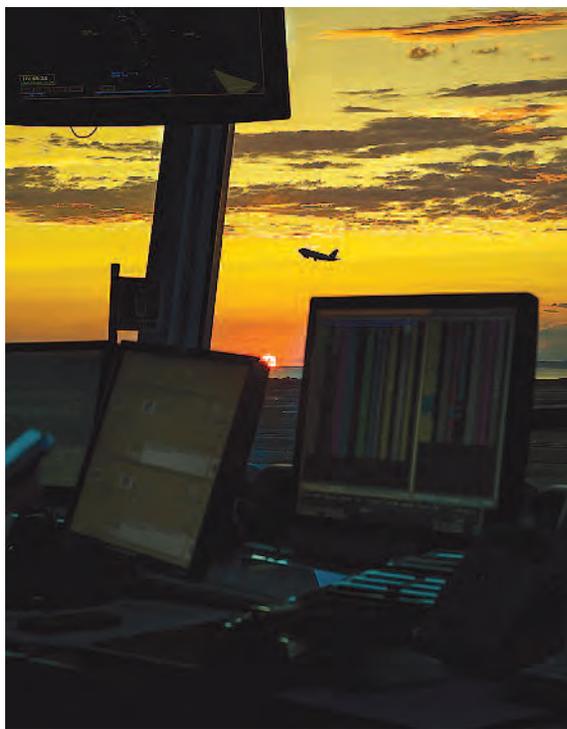
## L'attività di certificazione e sorveglianza

### Attività di certificazione

L'ENAC nello svolgimento delle proprie attività istituzionali certifica:

- i fornitori dei servizi di navigazione aerea (Air Navigation Services Providers - ANSP), in adempimento al Reg. (UE) n. 1035/2011
  - Air Traffic Services (Air Traffic Control - ATC, Flight Information Services - FIS)
  - Communications, Navigation e Surveillance
  - Aeronautical Information Services
  - Meteorologic Services
- le organizzazioni di formazione in ambito ATC nel rispetto del Reg. (UE) n. 805/2011;
- le organizzazioni per la progettazione di procedure di volo strumentale ai sensi del Reg. ENAC "Procedure Strumentali di Volo".

A queste attività si aggiungono anche quelle del rinnovo periodico (con cadenza biennale) delle certificazioni emesse; nel 2014 sono stati rinnovati 3 ANSP.



### Attività di sorveglianza

Il compito dell'ENAC non si ferma alla fase di certificazione: le organizzazioni e gli ANSP sono, infatti, oggetto di sorveglianza continua.

Tale attività di vigilanza e controllo si esplica essenzialmente tramite un piano di audit programmati su base annua tarato sulla complessità e le criticità delle organizzazioni. Si passa, infatti, da un solo audit annuale (nel corso del quale si riesce a verificare la rispondenza a tutti i requisiti di certificazione) nel caso di AFIS presso alcuni aeroporti minori, ai ben 21 audit per la sorveglianza dei vari settori dell'ENAV che hanno riguardato: organizzazione di formazione e addestrative, torri di controllo, centri di controllo di avvicinamento e d'area, enti del servizio informazioni volo d'aeroporto (AFIS) e funzioni centrali. Nei task di questa sorveglianza sono compresi anche tutti gli aspetti legati alla qualifica del personale e in primo luogo dei controllori degli operatori FIS, sia per gli aspetti legati alle licenze di cui tale personale è in possesso, sia per quanto riguarda gli impieghi che gli ANSP fanno del personale con licenza ATCL e FIS.

I rilievi emersi nel corso degli audit 2014 sono stati gestiti dall'ENAC in un'apposita banca dati, sia per quanto riguarda l'accettazione e la tracciabilità delle azioni correttive proposte, sia al fine di far emergere aree critiche sulle quali orientare l'attenzione nelle future attività di sorveglianza.

### Attività 2014

- 3 certificati rinnovati (sorveglianza fornitori SNA)
- 1 certificato di ANSP variato
- 1 certificato di designazione rilasciato
- 1 certificato di organizzazione di addestramento del personale SNA variato
- 28 audit di sistema effettuati (sorveglianza fornitori SNA)
- 5 audit effettuati (sorveglianza organizzazione di formazione del personale SNA)

## Attività di controllo

L'ENAC effettua, inoltre, un'attività di controllo sulle organizzazioni certificate che si concretizza, ad esempio, nel riesame e nell'accettazione delle modifiche significative ai sistemi funzionali ATM previste dall'art. 10 del Reg. (UE) n. 1034/2011, che impone la comunicazione sistematica all'ENAC di tutte le modifiche da parte del fornitore ANS.

L'Ente provvede, quindi, all'approvazione diretta in modo sistematico delle modifiche aventi un impatto significativo sulla sicurezza e valuta, inoltre, caso per caso se intervenire direttamente con il riesame della modifica e la successiva approvazione o con la semplice accettazione. Nel corso del 2014 l'attività ha prodotto l'approvazione di 5 modifiche ai sistemi funzionali ATM.

Il Reg. (CE) n. 552/2004 sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico ha introdotto tra i compiti dell'ENAC quello di sorveglianza sulle verifiche che gli ANSP sono tenuti ad effettuare per garantire l'interoperabilità dei seguenti sistemi e procedure di navigazione aerea:

- gestione dello spazio aereo;
- gestione del flusso del traffico aereo;
- servizi del traffico aereo, in particolare sistemi di trattamento dei dati di volo, sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza e sistemi di interfaccia uomo-macchina;
- comunicazione per comunicazioni terra-terra, aria-terra e aria-aria;
- navigazione;
- sorveglianza;

- servizi di informazione aeronautica;
- utilizzazione di informazioni meteorologiche.

Tutto ciò al fine di promuovere e garantire un elevato e uniforme livello di sicurezza, assicurando al contempo l'integrazione dei sistemi di gestione nazionali e favorendo una rapida e coordinata introduzione delle nuove tecnologie, a garanzia dell'interoperabilità dell'intera rete europea di gestione del traffico aereo.

Nel 2014 l'ENAC ha esaminato 12 Declaration of Verification (DoV) relative alla messa in esercizio (introdotti o variati) di sistemi e/o procedure di navigazione aerea.

## Attività di coordinamento del Transito Servizi Navigazione Aerea da AM a ENAV

L'ENAC ha coordinato le attività finalizzate al transito dall'AM all'ENAV dei servizi della navigazione aerea (SNS) presso gli ex aeroporti militari aperti al traffico civile, oggi aeroporti civili, che nel 2014 ha interessato gli aeroporti di Roma Ciampino (transito avvenuto il 27 maggio) e di Verona Villafranca (transito avvenuto il 29 maggio) oltre agli aeroporti di Brindisi, Rimini e Treviso.

L'attività di coordinamento si è concretizzata con l'elaborazione congiunta (ENAC, AM ed ENAV) di un documento di analisi e pianificazione, denominato "Piano operativo transito SNA degli aeroporti di Verona Villafranca e Roma Ciampino", finalizzato a disciplinare il transito individuando le modalità tecniche e operative e le forme di collaborazione tra ENAV e AM per la conduzione dell'avvicendamento nella fornitura dei servizi della navigazione aerea.





NANUX

TAQ 1C

117°>19.8

MEL 90

CMP 1C  
MEL 90

NDB TVOR  
Campagna  
CMP 301.50  
111.40 Ch 51X

548

ELITO

427

157°>40.3  
MEA 5000  
TAQ 1D

RF41

152°>9.5  
MEA 4500

Ostia

114.90 Ch 96X

051°>14.4

MEA 3000

VALMA 1E

067°>17.6  
MEA 5000

IAS 230 KT

LUNAK

127°>10.9  
MEA 5000  
VALMA 1D

IAS 230 KT

RF416

VALMA 1E  
TAQ 1C  
157°>11.5

NETUN

156°>5.5

ESINO 1D  
097°>21.5  
MEA 5000

ESINO



# L'ambiente

Scheda 7.1	Il Programma Operativo Interregionale Energie Rinnovabili e Risparmio Energetico 2007-2013: il Progetto ENAC	122
Scheda 7.2	L'inquinamento acustico	126
Scheda 7.3	Wildlife strike	127





## Il Programma Operativo Interregionale Energie Rinnovabili e Risparmio Energetico 2007-2013: il Progetto ENAC

**T**ra le diverse attività svolte dall'Ente nel settore della sostenibilità ambientale, assume particolare rilievo la sottoscrizione, nell'aprile 2010, del Protocollo d'Intesa con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) per l'efficiamento energetico dei 15 aeroporti situati nelle Regioni Obiettivo Convergenza (Campania, Puglia, Calabria e Sicilia) potenzialmente destinatari di interventi di efficientamento energetico finanziati attraverso il Programma Operativo Interregionale "Energie rinnovabili e risparmio energetico" 2007-2013 - POI Energia.

Tale Programma è finanziato da fondi comunitari e nazionali e persegue l'obiettivo di aumentare la quota di energia consumata proveniente da fonti rinnovabili e di migliorare l'efficienza energetica, promuovendo le opportunità di sviluppo locale.

Attraverso tale Protocollo d'Intesa si è attivata una collaborazione interistituzionale volta a facilitare l'individuazione di interventi finanziabili, in coerenza con le finalità del Programma, che abbiano come obiettivo l'ottimizzazione del sistema energetico delle strutture aeroportuali individuate. Al fine di dare concreta attuazione alle finalità del Protocollo, nel 2011 è stato sottoscritto un Protocollo Attuativo che sancisce l'ammissione a finanziamento del progetto presentato dall'ENAC, denominato "Efficientamento energetico e ottimizzazione del sistema delle strutture aeroportuali presenti nelle Regioni Obiettivo Convergenza". Tale progetto si propone l'obiettivo di delineare, attraverso la diagnosi energetica, il comportamento energetico delle strutture aeroportuali coinvolte.

Premessa principale è che le strutture aeroportuali si qualificano quali sistemi fortemente energivori, caratterizzate come sono da un elevato fabbisogno di energia e da un'ampia diversificazione negli usi finali della stessa. In particolare, il servizio energetico presente nelle strutture aeroportuali si caratterizza per:

- l'utilizzo di tecnologie e strumentazioni energivore;
- la specificità e gli standard qualitativi minimi delle prestazioni offerte;
- le specifiche tecniche degli ambienti, degli impianti e delle strumentazioni utilizzate.

La diagnosi energetica delle infrastrutture aeroportuali permette di definire il loro comportamento energetico individuandone innanzitutto il livello di qualità, quindi i punti deboli e gli interventi migliorativi che possono essere realizzati per renderle più efficienti, diminuire i costi e ridurre così le emissioni di CO<sub>2</sub> in atmosfera.

I consumi energetici degli aeroporti presentano una significativa variabilità da struttura a struttura, come conseguenza delle numerose variabili in gioco quali ad esempio: le dimensioni dell'aeroporto, il numero di utenti, l'anno di costruzione, la localizzazione geografica, l'esposizione, le condizioni climatiche, il layout delle infrastrutture di volo, il numero di fabbricati, il numero e le tipologie di impianti esistenti, il tipo di gestione.

L'obiettivo generale è quello di raggiungere una più elevata efficienza energetica attraverso la valorizzazione delle capacità di gestione della domanda, il miglioramento della resa energetica delle strutture, l'efficientamento degli impianti e dei macchinari, il contenimento degli sprechi energetici, la realizzazione di investimenti finalizzati e con ritorno a breve termine.





## Il Programma

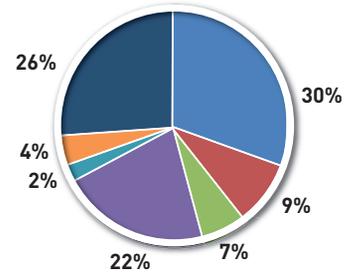
Aeroporto	Numero edifici	Cubatura complessiva
② Bari	2	52.871 m <sup>3</sup>
⑥ Brindisi	3	79.247 m <sup>3</sup>
⑬ Catania	6	292.776 m <sup>3</sup>
⑭ Comiso	1	22.000 m <sup>3</sup>
⑧ Crotone	1	10.906 m <sup>3</sup>
① Foggia	2	12.050 m <sup>3</sup>
⑦ Lamezia Terme	6	71.650 m <sup>3</sup>
⑫ Lampedusa	2	31.400 m <sup>3</sup>
③ Napoli	9	219.862 m <sup>3</sup>
⑪ Palermo	4	351.868 m <sup>3</sup>
⑮ Pantelleria	3	76.223 m <sup>3</sup>
⑨ Reggio Calabria	3	86.000 m <sup>3</sup>
④ Salerno	2	16.727 m <sup>3</sup>
⑤ Taranto	3	26.904 m <sup>3</sup>
⑩ Trapani	3	77.881 m <sup>3</sup>
<b>TOTALE</b>	<b>50</b>	<b>1.423.865 m<sup>3</sup></b>

In attuazione del Progetto, nel 2013 è stato stipulato, a seguito di gara europea, il contratto per l'esecuzione del servizio di diagnosi e certificazione energetica dei 15 aeroporti nazionali dell'obiettivo Convergenza. Il servizio si è concluso a fine 2014 con esiti significativi e risultati che

pongono le basi per procedere ad importanti interventi di efficientamento energetico degli edifici aeroportuali che potrebbero rientrare in ipotesi di finanziamento nell'ambito del POI Energia.



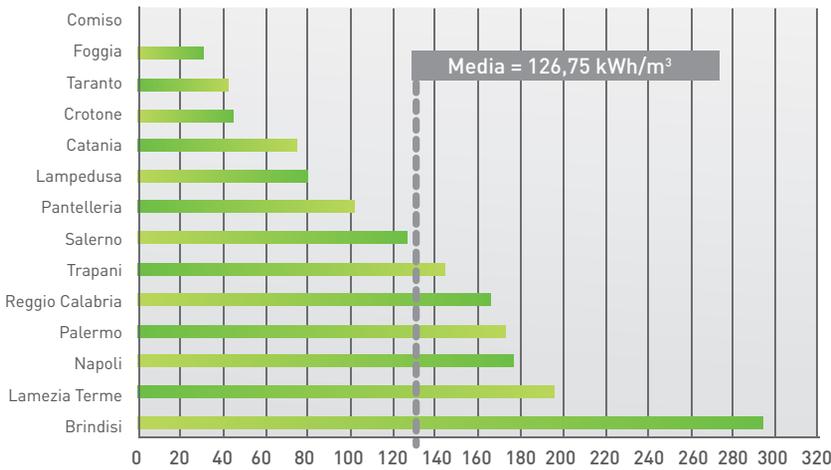
Categoria	Descrizione	N. Edifici
Aerostazione	Terminal partenze e arrivi	14
Aerostazione Merci	Magazzini / Uffici	4
Altri usi	Edificio polifunzionale, Aerostazione provvisoria, Ristorante	3
Caserma	Presidio VV.F, Protezione Civile	10
Palazzina Soccorso	Infermeria	1
Ricovero mezzi	Ricovero veicoli o velivoli	2
Uffici	Uffici personale	12
<b>TOT</b>		<b>46</b>



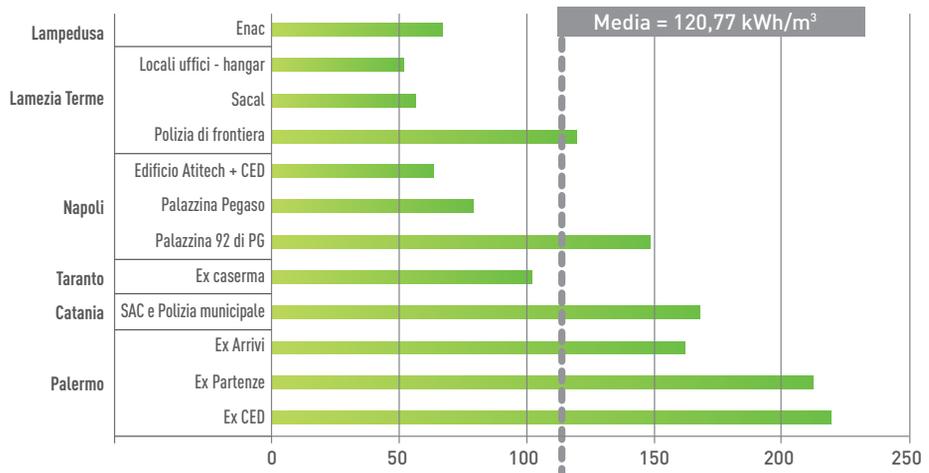
Edifici oggetto di Audit Preliminare

- Aerostazione
- Aerostazione merci
- Altri usi
- Caserma
- Palazzina soccorso
- Ricovero mezzi
- Uffici

Aerostazioni: consumo energetico globale annuo (KWh/m<sup>3</sup>)



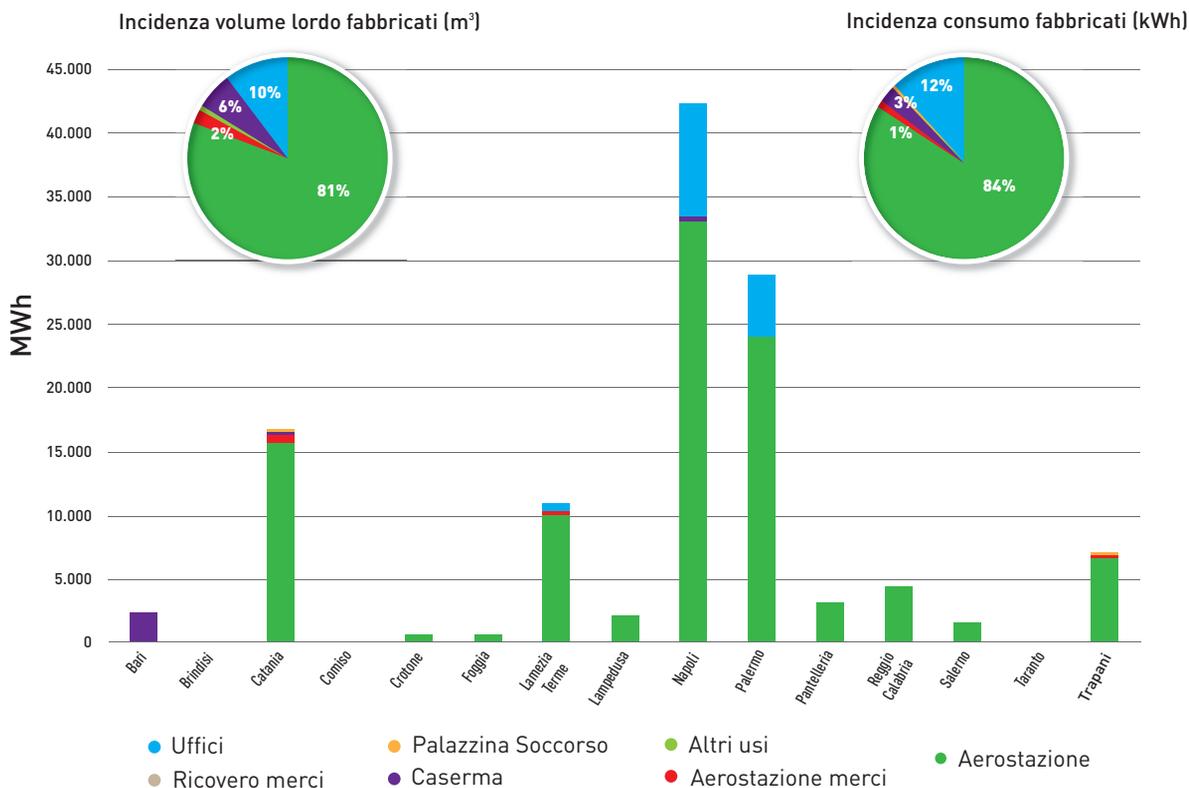
Uffici: consumo energetico globale annuo (KWh/m<sup>3</sup>)



Un fondamentale aspetto del Progetto è l'inserimento di tutti i dati raccolti in un portale web contenente elementi informativi sulle strutture aeroportuali analizzate. L'ENAC ha sviluppato al proprio interno il portale che

verrà costantemente aggiornato al fine di disporre di un quadro complessivo del livello prestazionale energetico delle strutture esaminate che sarà direttamente rag- giungibile dal sito internet istituzionale.

## Consumi energetici globali (MWh)



Nel 2013 era stato inoltre sviluppato uno studio di fattibilità per l'individuazione delle opportunità di intervento per la produzione di energia da fonti rinnovabili presso gli aeroporti di Pantelleria e Lampedusa. Sulla base del predetto studio verrà realizzato nel 2015, nell'ambito del Progetto, un impianto "pilota" di produzione da Fonte Energetica Rinnovabile (FER) presso l'aeroporto di Pantelleria, costituito dall'integrazione dell'impianto fotovoltaico esistente con un impianto mini-eolico e con un sistema di accumulo di energia elettrica.

Va messo in evidenza come il progetto dell'ENAC costituisce il primo e fondamentale step volto a rendere realizzabile, in piena sintonia con il MATTM, l'apertura di rilevanti linee di finanziamento per gli aeroporti interessati, gestite dal predetto MATTM e afferenti al POI Energia. Il Progetto si pone in linea di continuità e di piena coerenza con l'insieme articolato di iniziative finalizzate alla definizione di una nuova coscienza ambientale nell'approccio ai problemi di gestione, pianificazione e progettazione dello sviluppo aeroportuale.

## L'inquinamento acustico

L'attività dell'ENAC volta a governare il problema dell'inquinamento acustico nelle aree circostanti gli aeroporti viene prevalentemente svolta in ambito locale. Essa fa capo alle Commissioni aeroportuali previste dal DM Ambiente-Trasporti del 31 ottobre 1997, presiedute dal Direttore aeroportuale e composte dagli enti territoriali, dall'Agenzia regionale per l'ambiente e dagli operatori dello scalo.

Le Commissioni hanno il compito di stabilire le procedure antirumore e la zonizzazione acustica del territorio circostante l'aeroporto e inoltre, in caso di superamento dei limiti acustici, di individuare le soluzioni più idonee alla luce di uno sviluppo sostenibile dell'operatività aeroportuale.

Nel 2014 sono stati adottati significativi interventi normativi in materia di inquinamento acustico aeroportuale

destinati ad incidere sulla disciplina nazionale stratificata nel corso di quasi venti anni e sulle stesse attività di competenza dell'ENAC e delle Commissioni aeroportuali. È da segnalare il Reg. (UE) n. 598/2014, applicabile da giugno 2016, che ha ridefinito le procedure per l'introduzione di restrizioni operative dirette a contenere il rumore aeroportuale nell'ambito di un approccio equilibrato che tenga conto dei costi e dell'efficacia delle diverse misure adottabili a livello dei singoli aeroporti.

Inoltre, con la l. 30 ottobre 2014, n. 161 (legge europea 2013-bis), è stata conferita al Governo la delega a rivisitare l'intera normativa nazionale in materia di inquinamento acustico, prevedendo anche l'armonizzazione e l'aggiornamento della disciplina del rumore aeroportuale alla luce dei principi e delle procedure consolidati a livello comunitario.



## Wildlife strike

**P**er wildlife strike si intende l'impatto violento tra un aeromobile e uno o più volatili o altre specie di fauna selvatica, con conseguenze più o meno gravi, sia in termini di sicurezza della navigazione che di costi economici correlati all'evento. Tra coloro che si occupano di wildlife strike vi sono autorità aeroportuali, biologi, personale addetto alla sicurezza, piloti, ingegneri e avvocati. Tali professionalità sono organizzate in organismi internazionali e nazionali, come il World Birdstrike Association o le commissioni birdstrike/wildlife strike a livello nazionale.

In Italia, per garantire la sicurezza degli aeroporti e fronteggiare il problema del wildlife strike, dal 1987 opera il Birdstrike Committee Italy (BSCI), formalmente riconosciuto nel 1993 come Commissione Tecnica del Ministero dei Trasporti e ricostituito poi nel 2001 nell'ambito dell'ENAC.

A livello statistico è stato possibile raccogliere ed elaborare dati in modo sistematico a partire dal 2002. Dalle analisi di questi dati si è potuto stabilire che circa il 90% degli impatti riportati per l'aviazione civile risulta avvenire all'interno o nelle vicinanze degli aeroporti, soprattutto durante le fasi di decollo e atterraggio. Ciò è dovuto, tra le varie cause, anche al fatto che le aerostazioni costituiscono un habitat ideale per molte specie ornitiche, tra cui gabbiani, storni e vari uccelli rapaci: tutte specie particolarmente insidiose per la sicurezza della navigazione aerea.

Per quanto riguarda il 2014, i dati in possesso dell'ENAC sono ancora provvisori e quindi suscettibili di variazioni. Si registrano 905 impatti sotto i 300 piedi (ambito aeroportuale) e 123 impatti sopra i 300 piedi, per un totale di 1.028 impatti.

Al momento possiamo dire che il numero degli impatti è più basso rispetto al 2013, ma generalmente, dopo un attento confronto dei dati ENAC con quelli in possesso dei gestori aeroportuali certificati il valore tende a salire, a conferma ancora una volta di un trend generale in crescita. In tale contesto è da considerare come positiva la crescente attenzione al problema da parte degli operatori e del personale interessato che migliorano l'attività di reporting. I dati sui quali si concentrano gli sforzi di prevenzione della safety negli aeroporti sono quelli relativi agli impatti più pericolosi, come quelli multipli, quelli con danni e soprattutto le ingestioni nei motori. Da questo punto di vista il 2014 sembra evidenziare una sensibile riduzione di impatti importanti come quelli multipli e di ingestione nei motori e quindi può indicare un miglioramento nella safety della prevenzione degli incidenti di birdstrike. Se questi dati fossero confermati si potrebbe affermare che gli sforzi del BSCI ENAC e dei gestori aeroportuali certificati per contrastare il fenomeno del bird/wildlife strike in ambito aeroportuale sono stati in qualche modo premiati.

ANNO	<300 ft	>300 ft	Danni (<300 ft)	Multipli (<300 ft)	Ingestioni (<300 ft)	Con effetti (<300 ft)
2002	302	46	5	34	5	5
2003	267	75	12	35	10	7
2004	263	54	14	47	9	15
2005	456	117	11	36	12	15
2006	438	150	11	44	16	22
2007	546	162	17	37	18	23
2008	646	211	22	58	11	28
2009	620	231	20	91	13	15
2010	719	209	18	87	14	11
2011	802	79	29	87	19	20
2012	961	89	34	80	25	27
2013	982	114	21	54	21	18
2014*	905	123	23	28	7	13

\* Dati provvisori maggio 2015





# L'attività internazionale

Scheda 8.1 – I diversi Consessi

130





## I diversi Consessi

L'ENAC rappresenta l'Italia nelle maggiori organizzazioni internazionali attive nel settore dell'aviazione civile quali l'ICAO, l'ECAC, l'EASA, l'Eurocontrol e l'UE, con le quali intrattiene continui rapporti di confronto e collaborazione nello svolgimento della propria attività istituzionale di regolazione e controllo del settore aereo e di promozione dello sviluppo dell'aviazione civile.

In tali consessi l'ENAC sostiene le posizioni nazionali concernenti varie tematiche di interesse strategico come la safety, la security, il rispetto dell'ambiente, la gestione delle crisi, la protezione del passeggero, la

qualità dei servizi e la competitività del trasporto aereo. Particolare attenzione è rivolta in Europa alla crescente domanda di traffico a livello globale, allo sviluppo infrastrutturale necessario a soddisfarla, alla concorrenza delle compagnie aeree dell'America del Nord, del Medio e dell'Estremo Oriente, agli elevati costi sostenuti dai gestori aeroportuali, al sistema di tariffazione e alla promozione di una maggiore consapevolezza da parte dei governi degli Stati membri dei benefici che il settore del trasporto aereo è in grado di apportare all'intera economia europea.

### Organizzazione      Comitati / Gruppi di lavoro / Conferenze 2014 seguiti dalla Direzione Generale

#### ECAC

**Riunioni ordinarie dei Direttori Generali:** DGCA/142 - Parigi, 6 maggio; DGCA/143 - Parigi, 11 dicembre  
**Riunioni speciali dei Direttori Generali:** DGCA/63 (SP) - Dubrovnik, 29 agosto/1° settembre  
**ECAC Forum:** FORUM/7 - Parigi, 10 dicembre  
**Coordinating Committee:** CC/170 - Parigi, 25 marzo; CC/171 - Vienna, 4 luglio; CC/172 - Dubrovnik, 28 agosto; CC/173 - Parigi, 12 novembre; CC Ad hoc - Parigi, 6 ottobre  
**ECAC Coordinating Committee e USA:** ECAC/CC/US/17 - Parigi, 26 marzo; ECAC/CC/US/18 - Washington, 25-26 settembre  
**ECAC Coordinating Committee e Cina:** CC/CAAC/1 - Parigi, 10 dicembre  
**Group on ECAC medium-term objectives:** EMT0/45 - Parigi, 11 giugno; EMT0/46 - Parigi, 10 ottobre  
**Dialogo ECAC UE:** ECAC/EU Dialogue - Vienna, 2-4 luglio  
**Training:** DG-FAMCOURSE/4 - Parigi, 5 maggio  
**Training Network:** TRA-NET/6 - Roma, 14 febbraio  
**Joint Aviation Authorities – Training Organisation:** Jaa TO Board - Parigi, 25 marzo; JAA TO Foundation Board - Parigi 12 novembre  
**Legal Task Force:** LEGTF/24 - Parigi, 11 febbraio; LEGTF/24 - Parigi, 10 dicembre

#### UE

**Gruppo Aviazione del Consiglio UE:** riunioni mensili  
**Riunioni informali dei Direttori Generali presso la CE:** UE – DGCAs - Bruxelles, 2 giugno  
**Conferenza Ministeriale Cielo Unico Europeo:** (organizzata dalla Presidenza Italiana del Consiglio UE e dalla Commissione Europea) Roma, 6-7 novembre

#### EASA

**Management Board:** EASA MB 01/2014 - Bruxelles, 11 marzo; EASA MB 02/2014 - Bruxelles, 3 giugno; EASA, MB 03/2014 - Colonia, 10 settembre; EASA, MB 04/2014 - Colonia 9 dicembre  
**Conferenza annuale:** "Towards simpler, lighter, better rules for General Aviation" - Roma, 15-16 ottobre

#### Eurocontrol

**Provisional Council Coordinating Committee:** PCC/34 - Bruxelles, 18 marzo; PCC/35 - Bruxelles, 21 maggio; PCC/36 - Bruxelles, 2 luglio; PCC/37 - Bruxelles, 20 ottobre  
**Provisional Council President's Bureau:** PCPB/37 - Bruxelles, 18 marzo; PCPB/38 - Bruxelles, 21 maggio; PCPB/39 - Bruxelles, 20 ottobre; ENLARGED PCPB - Bruxelles, 3 dicembre  
**Provisional Council:** PC/41 - Bruxelles, 22 maggio; PC/42 - Bruxelles, 4-5 dicembre

#### ICAO

**Conferenza diplomatica per la modifica della Convenzione di Tokyo del 1963:** Montreal, 26 marzo/4 aprile  
**Sessioni del Consiglio:** 201<sup>a</sup> - Montreal, 24 febbraio / 18 marzo; 202<sup>a</sup> - Montreal, 9 / 27 giugno; 203<sup>a</sup> - Montreal, 27 ottobre / 12 novembre

#### Conferenze Internazionali

**Singapore Airshow e Aviation Leadership Summit:** Singapore, 9 / 12 febbraio  
**3<sup>rd</sup> Aviation Business Arena 2014:** Dubrovnik, 28-30 maggio  
**ETF - European Transport Workers' Federation Conference:** Catania, 1° luglio  
**European Seminar On The Cape Town Convention And Its Aircraft Protocol:** Varsavia, 16 settembre

## Safety

Vari temi di interesse europeo in ambito safety sono stati trattati all'interno dei gruppi aviazione dell'UE in preparazione delle sessioni del Consiglio ICAO. In seno alla 203<sup>a</sup> sessione del Consiglio, i 36 Stati membri hanno sottoscritto la risoluzione presentata dalla Malesia a valle del tragico incidente del volo Malaysia Airlines MH17 in Ucraina del 23 luglio 2014, che condanna l'uso delle armi contro l'aviazione civile e impegna l'ICAO ad adottare tutte le misure possibili per prevenire tali eventi. Il Consiglio ha approvato, inoltre, il programma di lavoro della Task Force sui Rischi per l'aviazione civile derivanti dalle Zone di Conflitto (TF-RCZ), istituita dopo l'incidente. In ambito ECAC, UE ed Eurocontrol si è lavorato alla preparazione della 2<sup>a</sup> Conferenza ICAO di alto livello sulla Sicurezza (High-level Safety Conference) svoltasi a Montreal dal 2 al 5 febbraio 2015. A valle del secondo tragico evento che ha coinvolto il volo della Malaysia Airlines MH370, la conferenza è stata dedicata in particolare alla ricerca e soccorso degli aeromobili a seguito di incidente e la raccolta, analisi e condi-

visione dei dati per l'implementazione di un sistema di tracciamento di volo globale. L'Italia ha presentato in seno alla Conferenza, insieme a Irlanda e Danimarca, il progetto "ALERT" per l'uso della tecnologia satellitare ai fini del rilevamento della posizione degli aeromobili, in particolare lungo le tratte oceaniche e in regioni insospitate. L'ENAC si è aggiudicato il "Twinning Project", finanziato dall'UE per 1.1 milioni di Euro, per supportare l'Autorità per l'Aviazione Civile dell'Egitto sotto vari aspetti che spaziano dalla safety alle operazioni volo, dallo spazio aereo agli aeroporti, alle licenze, alla security, al safety management system e all'information technology. Il gemellaggio, avviato ufficialmente nel mese di maggio 2015, avrà una durata di 24 mesi. In vista dell'entrata in vigore nel 2015 del nuovo Reg. (UE) n. 376/2014 sulla segnalazione degli eventi aeronautici, l'ENAC è entrato a far parte dell'Ecairs Board che coordina le attività del Joint Research Centre (JRC) della Commissione europea che gestisce lo sviluppo del sistema Ecairs (European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems).

### Organizzazione      Comitati / Gruppi di lavoro / Conferenze 2014 nel settore Safety

#### EASA

**TCO - Third Country Operators Authorisation:** 1° e 2° workshop - Colonia, 14 gennaio; 3 dicembre  
**RULEMAKING Group for task RMT.0593 & RMT.0594:** Riunioni del 18/20 febbraio e del 6 maggio  
**ESSG - EASA SAFA Steering Group:** 21°, 22° e 23° incontro - Bucarest, 11/12 marzo; Bodø, 25/26 giugno; Colonia, 21/22 ottobre  
**OPS - OPERATIONS STANDARDISATION Team:** 1° e 2° workshop sull'implementazione del reg. (UE) n. 965/2012 - Colonia, 19 marzo e 8 ottobre  
**CTIG - Common Training Initiative Group:** 14° incontro - Colonia, 6 maggio  
**EASA RF-Registered Facilities to ATO-Approved Training Organisations. Conversion Workshop:** Colonia, 15-16 maggio  
**FSTD - Flight Simulation Training Device Standardisation:** 2° Workshop, 30 settembre  
**Seminario SAA-EASA Composite Materials "Embracing New Composite Materials in Aviation":** Singapore Aviation Academy, 14-16 aprile  
**Conferenza annuale EASA "Towards simpler, lighter, better rules for General Aviation":** Roma, 15-16 ottobre  
**ECAST - European Commercial Aviation Safety Team:** Riunioni del 3 giugno e 14 ottobre  
**EHEST - European Helicopter Safety Team:** Riunione del 28 maggio  
**NOA - Network of Analysts Data Flow Working Group:** Riunioni del 20 agosto e 4 novembre  
**NOA - Safety Performance Indicator Working Group:** Riunioni del 17 giugno, 21 agosto e 6 novembre  
**EHFAG - European Human Factor Advisory Group:** Riunioni del 25/26 febbraio, del 4/5 giugno e del 15/16 ottobre  
**EASp (European Aviation Safety Plan):** Summit tenutosi il 10 giugno

#### ECAC/EC

**ESCG - European Safety Coordination Group:** Incontri preparatori della Conferenza ICAO "High-Level Safety Conference" del 2/5 febbraio 2015 tenutisi il 28 marzo, il 29 aprile e il 10 luglio

#### UE

**Aviation Working Party del Consiglio UE:** riunioni periodiche  
**Comitato Cielo Unico: 54° incontro:** 1-2 luglio  
**AIR Safety Committee:** 25-26 novembre  
**Ecairs Steering Committee:** Riunione annuale tenutasi a Malpensa il 9/10 ottobre

#### Eurocontrol

**TOD - Terrain and obstacles data:** 18° incontro: Bruxelles, 6-7 maggio  
**NCP - NSA Coordination Platform, Certification & Interoperability:** workshop sull'implementazione del reg. (UE) n. 73/2010 - Bruxelles, 23 giugno

#### ICAO

**UASSG - Unmanned Aircraft Systems Study Group:** 14° e 15° incontro - Montreal 3/7 marzo, 30 giugno/4 luglio  
**AIRP - Airworthiness Panel:** 14° AIRP WG-WHL (working group of the whole meeting) - Montreal, 28 aprile/2 maggio  
**Remotely Piloted Aircraft Systems Panel:** 1° incontro - Montreal, 17/21 novembre  
**RAG-EUR (Regional Aviation Safety Group):** Meeting annuale tenutosi a Parigi il 25/26 febbraio

#### SM-ICG

**SM-ICG - Safety Management Collaboration Group:** Plenary Meetings a Berna 12 maggio 2014 e a Rio De Janeiro l'8 dicembre



Nel settore della medicina aeronautica, l'ENAC ha garantito la partecipazione di propri rappresentanti nei consessi medici organizzati dall'ICAO (ICAO-WHO CAP-

SCA Program), dall'EASA (MEG – Medical Expert Group) e dal CMOs Forum (Chief Medical Officers European Forum).

**Organizzazione      Comitati / Gruppi di lavoro / Conferenze / Pubblicazioni 2014 nel settore della Medicina Aeronautica**

**EASA**                      **MEG – Medical Expert Group**

**ICAO**                        **ICAO-WHO CAPSCA Program**

**Conferenze Internazionali**    **CMOs Forum - Chief Medical Officers European Forum**

**AIMAS / ESAM**              **Pubblicazioni "ENAC Column", IJASM - Italian Journal of Aviation and Space Medicine: n. 10 - Gennaio 2014; n. 11 - Luglio 2014**

### Security

L'attuale momento storico, caratterizzato da un'accentuata minaccia terroristica, ha visto un incremento dell'attenzione in materia di prevenzione di atti illeciti. Quattro security scanner per il controllo dei passeggeri diretti verso destinazioni sensibili sono stati resi operativi: due presso l'aeroporto di Milano Malpensa e due presso l'aeroporto di Roma Fiumicino (terminal 3 e 5). Una formazione preparatoria all'introduzione delle apparecchiature è stata erogata dalla Transportation Security Administration (TSA) statunitense.

Dal 17 al 21 marzo a Montreal, nel corso del 25° incontro dell'AVSEC - Aviation Security Panel dell'ICAO, sono stati presentati i risultati del Training Working Group al quale l'ENAC partecipa in rappresentanza dell'Italia. Il gruppo di lavoro si è dedicato in particolare all'impiego dell'e-learning nella formazione per la sicurezza e lo sviluppo di linee guida comuni per la certificazione degli screener. In ambito ECAC è stata discussa l'implementazione di due progetti dedicati alla Security, finanziati dall'UE in favore di: Europa orientale e Asia centrale; Africa e Penisola arabica.

**Organizzazione      Comitati / Gruppi di lavoro / Conferenze 2014 nel settore Security**

**ECAC**                        **ECAC Annual Auditors Meeting:** Parigi, 5/6 febbraio  
**BPNA – Best Practices for National Auditors:** Praga, 3/7 marzo; Istanbul, 3/4 novembre; Amsterdam, 11/13 giugno; Coanda Airport (Romania), 18/20 novembre; Dalaman 18/22 agosto; Podgorica 1/4 settembre; Varsavia 13/17 ottobre  
**ECAC Security Forum:** 17° incontro - Parigi, 11/12 marzo; 18° incontro - Dublino, 8/9 ottobre  
**ECAC – Asia Pacific Aviation Security Forum:** 4° incontro - Parigi, 12/13 marzo  
**Auditors Training Course and certification:** 29° incontro - Bruxelles, 14/21 luglio

**ECAC/UE/TSA**              **ACBS – Advanced Cabin Baggage System:** 1° incontro - Bruxelles, 9 luglio

**ICAO**                        **AVSECP – Aviation Security Panel:** 25° incontro - Montreal, 17/21 marzo

### Ambiente

La lotta al cambiamento climatico e la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra imputabili al trasporto aereo rimangono una priorità condivisa a livello internazionale. Al fine di raggiungere questi comuni obiettivi ad ottobre 2013, con la Risoluzione adottata in seno alla 38ª sessione dell'Assemblea Generale ICAO, gli Stati membri dell'Organizzazione hanno confer-

mato la propria volontà di procedere alla definizione di uno schema di misure globali basate sul mercato (GMBM – Global Market-Based Measures) da elaborare entro la 39ª sessione dell'Assemblea del 2016 con una sua implementazione entro il 2020. L'obiettivo fissato è quello di crescita zero a partire dal 2020. In tale prospettiva l'UE, con il reg. 421/2014, ha modificato la direttiva 2003/87/CE con la quale veniva isti-



tuito in attuazione del Protocollo di Kyoto un sistema per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra (EU ETS – European Union Emission Trading System), limitando l'applicazione della direttiva ai voli europei fino al 2016.

Sia in ambito ECAC/UE che ICAO sono proseguiti nel corso dell'anno i lavori dei vari gruppi dedicati ai temi ambientali, che fanno primariamente capo al CAEP – Comitato per la Protezione Ambientale nel trasporto aereo che, in seno al Consiglio, si occupa delle materie ambientali correlate all'aviazione civile. I suoi lavori si svolgono in cicli triennali e vertono sui maggiori aspetti tecnici, scientifici e industriali riferiti all'impatto dell'attività dell'aviazione civile sull'ambiente.

Il CAEP assiste il Consiglio dell'ICAO nella formulazione di nuove politiche ambientali e nell'adozione di nuovi standard concernenti il rumore degli aeromobili e le emissioni dei loro motori. Ai lavori del CAEP partecipano attualmente 23 Stati, tra cui l'Italia, e 16 osservatori provenienti da altri Stati e da associazioni industriali e non governative. I Paesi membri europei del CAEP si riuniscono con cadenza regolare nel gruppo EuroCAEP, che lavora congiuntamente al DG Move e DG Clima della CE, all'ECAC, all'EASA e all'Eurocontrol.

L'Italia è rappresentata sia nel CAEP centrale che nei vari sottogruppi da esperti in materia ambientale provenienti da ENAC, ENAV, Alitalia, GSE, Istituzioni pubbliche e private specializzate in fuel efficiency, Flight

Plans, CO<sub>2</sub>, ETS, noise abatement, carburanti alternativi. Tale rappresentatività viene garantita anche nei gruppi di lavoro europei coordinati congiuntamente da ECAC/CE/EASA/Eurocontrol.

Dal febbraio 2014, è stato istituito, in ambito Consiglio ICAO, l'EAG – Environmental Advisory Group che ha concentrato i suoi lavori sulla stesura della bozza (strawman) di definizione dello schema delle Global Market-Based Measures.

Nel corso della seconda riunione del CAEP SG – lo Steering Group del CAEP - tenutasi a Denpasar nel settembre 2014, i temi trattati hanno riguardato, oltre al prosieguo dell'analisi dello schema GMBM, sul cui tema si concentrano importanti aspettative sia a livello europeo che internazionale, anche i seguenti punti: la definizione di uno Standard CO<sub>2</sub>; il contenimento del rumore alla fonte, la predisposizione di uno studio su procedure operative migliorative degli elicotteri relativamente al contenimento del rumore, la revisione delle linee guida per l'aggiornamento dei Piani Nazionali d'Azione per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

La terza riunione del CAEP ICAO Steering Group avrà luogo a Montreal dal 20 al 24 Luglio 2015, mentre il decimo ciclo del CAEP si concluderà con la sua assemblea plenaria a febbraio del 2016 con il compito di formulare al Consiglio raccomandazioni da elaborare in prospettiva delle Risoluzioni in materia ambientale che saranno adottate nella 39ª Assemblea Generale dell'ICAO.



## Organizzazione

## Comitati / Gruppi di lavoro / Conferenze 2014 nel settore Ambiente

## ICAO

**CAEP Steering Group:** Committee on Aviation Environment Protection Steering Group del CAEP/10 cycle -

2° incontro - Denpasar, 15/19 settembre

**EAG - Environmental Advisory Group:** 8 incontri - gennaio; febbraio; 23/24 aprile; 14/15 maggio; 5 giugno; 24/25 settembre; Montreal, 29/30 ottobre; 13 novembre

**GMTF - Global Market Based Measures Task Force:** 5 febbraio teleconf, Washington, 4/7 marzo (kick-off meeting); Singapore, 20/23 maggio; Bonn, 22/25 luglio; Dubai, 17/19 novembre;

**HLGMBM - High Level Group on Market Based Measures:** Montreal, 23/24 gennaio

**WG2 - Airports and OPS:** Melbourne, 4/6 Febbraio; San Francisco, 2/5 Giugno; Buenos Aires, 17/21 Novembre;

**MDG - Modeling and Database:** Londra, 14/17 aprile; Boston, 9/11 Giugno;

**WG3 - Emissions:** Seattle, 24/28 Febbraio; L'Aia, 12/16 maggio; Cincinnati, 14/18 Luglio; Parigi, 3/7 novembre;

**AFTF - Alternative Fuels TF:** Montreal, 1/3 aprile; Madrid, 20/25 ottobre;

**FESG - Forecasting and Economic Analysis:** Londra, 14/17 Aprile; Boston, 12/13 Giugno; Bretigny, 20/24 ottobre

**WG1-Noise:** Tokyo, 9/12 giugno; Washington, 17/21 novembre

ECAC/CE/EASA/  
Eurocontrol

**MBM-CG - Market Based Measures Coordinating Group:** (incontri e teleconferenze): 17 e 23 gennaio; 5 e 14 febbraio; 4, 12, 24 marzo; 22 aprile; 7 maggio; 11 giugno; 22/24 luglio; 11 settembre; 1/2 ottobre

**European pool of advisors to EAG:** incontri e teleconf. - 3 giugno; 2 luglio; 24 ottobre; 4 e 12 novembre

**ACCAPEG - Aviation and Climate Change Action Plan Experts' Group:** 5° incontro - Bruxelles, 27 marzo

**EuroCAEP - ECAC/UE Coordinating Group of European CAEP members and observers:** Montreal, 23 gennaio;

Conference call, 14 febbraio; Bruxelles, 17/18 giugno; Bruxelles, 27 agosto; Parigi, 3/4 settembre;

morning meetings during CAEP/ST in Denpasar, 14/19 sett;

morning meeting during GMTF/4, Dubai, 17/19 novembre; Colonia, 17/18 dicembre

**ANCAT - Abatement of Nuisances Caused by Air Transport:** 86° incontro - Roma, 10/11 aprile;

87° incontro - Bucarest, 25 e 26 novembre

**AIRMOD - Aircraft Noise Modeling Task Group of ANCAT:** 18° incontro - Delft 18/19 marzo; 19° incontro - Parigi 15/16 maggio; 20° incontro - Amsterdam, 25/26 settembre

**AIRMOD Modelers:** Parigi, 5 dicembre

**ECAFA - European Coordination for Alternative Fuels for Aviation:** 20/24 novembre (riattivazione)

**MITG - Modeling and Interdependencies Task Group of ANCAT:** 23° incontro - Zurigo, 13 novembre

## Trasporto Aereo

## RELEX - Relazioni estere dell'Unione europea

L'ENAC ha partecipato a numerose iniziative nel settore delle relazioni estere nell'ambito dei diversi Comitati/gruppi di lavoro attivi in ambito UE.

Nel corso delle consuete riunioni periodiche del Comitato Speciale e del Forum Consultivo presso la Commissione europea sono stati individuati gli interessi e gli obiettivi comuni agli Stati membri UE, seguendo la roadmap delineata nelle Conclusioni del Consiglio del dicembre 2012. Si sono svolte due tornate negoziali con il Brasile, ma non si è pervenuti alla stipula dell'accordo globale, atteso per il 2015.

Le relazioni europee con la Federazione Russa presentano ancora diverse difficoltà, nonostante l'impegno profuso.

Si sono invece svolti costruttivamente i Comitati Congiunti previsti dagli accordi con Moldavia, ECAA (European Common Aviation Area), Stati Uniti, Marocco, Canada e Israele.

Il Summit UE/ASEAN (Association of South-East Asian Nations - Brunei, Cambogia, Filippine, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Singapore, Thailandia e Vietnam), tenutosi a Singapore l'11 e 12 febbraio, ha attivato un processo di ricerca di convergenza regolamentare che si è concretizzato nella costituzione del gruppo di lavoro riunitosi a Yangon nel mese di maggio e a Bruxelles a dicembre.

Ad ottobre è stato avviato a Bruxelles il Dialogo in campo aeronautico con i sei Paesi del GCC - Gulf Cooperation Council (Oman, Qatar, Bahrein, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Kuwait) che si prefigge come obiettivo di

garantire la concorrenza leale e ricercare la convergenza normativa sui temi tecnici della safety, della gestione del traffico aereo e della security.

Il 25 novembre si è tenuta a Washington una sessione speciale del Comitato Congiunto UE/USA, richiesta ai sensi delle vigenti intese da parte europea per ottenere chiarificazioni in merito a due problematiche riscontrate nell'applicazione dell'accordo: il mancato

rilascio dell'autorizzazione al vettore NAI e il wet lease. Particolarmente interessante la riunione del 5 dicembre del Comitato Accesso al Mercato presso la Commissione europea, focalizzata sugli argomenti del lavoro e degli sviluppi della dimensione sociale in campo aeronautico, della concorrenza leale e della proprietà sostanziale e controllo effettivo delle compagnie aeree.

## Comitato / Gruppo di Lavoro

## Incontri 2014 nel settore RELEX

### Gruppo Aviazione del Consiglio UE

Riunioni periodiche

### Special Committee e Consultative Forum della Commissione europea

Riunioni: 13 gennaio, 4 febbraio, 19 marzo, 29 aprile, 3 giugno, 23 luglio, 8 ottobre, 12 novembre

### Accordi UE/Paesi terzi

#### Accordi Globali (Verticali) e Comitati Congiunti

- 1° e 2° tornata di rinegoziazioni per la firma da parte del Brasile dell'accordo globale: Rio de Janeiro, 30/31 gennaio e Bruxelles, 20/21 febbraio;
- 2° Comitato Congiunto UE/Moldavia, 15 maggio
- 8° Comitato Congiunto UE/ECAA - European Common Aviation Area (accordo globale firmato il 9 giugno 2006): Tirana, 21 maggio
- 15° Comitato Congiunto EU/USA: Vienna, 10 giugno
- 8° Comitato Congiunto UE/Marocco: Bruxelles, 18 giugno
- 6° Comitato Congiunto UE/Canada: Bruxelles, 21 ottobre
- Sessione speciale del Comitato Congiunto UE/USA: Washington, 25 novembre
- 2° Comitato Congiunto UE/Israele: Bruxelles, 8 dicembre

#### Accordi Orizzontali

- Kazakhstan: rilanciati i negoziati per l'Accordo parafato l'11/12/2007

### Gruppi di Lavoro e altri comitati UE

#### UE-RUSSIA

ASEAN - Association of South-East Asian Nations (Brunei, Cambogia, Filippine, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Singapore, Thailandia e Vietnam)

Paesi del GCC - Gulf Cooperation Council (Oman, Qatar, Bahrein, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Kuwait)

#### Comitato Accesso al Mercato

- Mosca, 16 gennaio
- Costituzione del gruppo di lavoro per la cooperazione regolatoria: Yangon (Myanmar), 9 maggio
- 2° incontro: Bruxelles, 2/3 dicembre
- 2° incontro: Bruxelles, 28/29 ottobre
- Bruxelles, 5 dicembre

### Summit, Conferenze e altri incontri

- Summit sulle relazioni aeronautiche EU/ASEAN: Singapore, 11/12 febbraio
- Riunione interna sulle relazioni aeronautiche EU/ASEAN e Dialogo con i Paesi del Golfo: Bruxelles, 2 aprile



### Autorizzazioni di volo

L'ENAC ha partecipato il 14 gennaio e il 3 dicembre a Colonia ai due workshop organizzati dall'EASA in merito al Reg. (UE) n. 452 del 29 aprile 2014, entrato in vigore il 26 maggio 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo degli operatori di Paesi terzi, ai sensi del Reg. (CE) n. 216/2008, istitutivo dell'EASA. Il regolamento prevede che i vettori certificati in Paesi terzi, in possesso di autorizzazione operativa rilasciata dai singoli Stati membri, debbano entro sei mesi inoltrare istanza di autorizzazione "part TCO" all'Agenzia. È prevista una fase transitoria di 24 mesi. Una volta rilasciata l'autorizzazione, gli operatori saranno controllati per il tramite del sistema delle ispezioni di rampa condotte nell'ambito del Programma SAFA.

### Aeroporti

L'ENAC è attivamente presente nell'Osservatorio Europeo sulla capacità e la qualità aeroportuale, costituito in seno alla DG Move dell'UE, che ha il compito di assistere la Commissione europea nello sviluppo di livelli di connettività e di mobilità sostenibile. Dagli studi condotti è previsto che l'aumento del numero dei movimenti stimato al 2035, in considerazione degli attuali livelli di congestione dei principali scali europei, potrà comportare il mancato soddisfacimento del 12% della domanda di traffico.

Il programma dell'attività è articolato su tre aree tematiche e oggetto di altrettante task-force (l'Italia partecipa alle task-force 1 e 3): impatto economico e sociale (in termini di PIL e livelli occupazionali) della domanda insoddisfatta; metodi di misura, analisi e reporting dei ritardi nel trasporto aereo; elaborazione di linee guida, derivate dalle esperienze e dalle strategie nazionali, per la gestione e la programmazione della capacità aeroportuale.

L'ENAC è membro stabile dell'Aerodrome Panel dell'ICAO, gruppo di lavoro di esperti, che ha il compito di elaborare, valutare e approvare adeguamenti e modifiche alle normative in materia di infrastrutture e operatività aeroportuale relativamente agli Annessi interessati e ai Docs correlati.

L'ENAC ha partecipato alle riunioni in merito alle reti TEN-T (Trans European Network) relativamente alla definizione degli interventi di connessione degli aeroporti con le altre modalità di trasporto circa i quattro corridoi di trasporto Baltico/Adriatico, Scandinavo/Mediterraneo, Mediterraneo, Reno/Alpi.

Il 13 giugno a Salonicco l'ENAC ha partecipato al primo Forum sui diritti aeroportuali organizzato dalla Commissione europea, dedicato agli aspetti più critici dell'applicazione della direttiva 2009/12/CE: responsabilità e ruolo delle Autorità Indipendenti di Supervisione (ISA); valutazione del potere di mercato e del grado di concorrenza tra gli aeroporti; procedure di consultazione tra gestori e vettori; meccanismi di incentivazione dei gestori; maggior coinvolgimento dei vettori nell'elaborazione dei piani di investimento.

L'ENAC ha preso parte il 3 e 4 luglio a Vienna alla conferenza internazionale "ECAC/EU Dialogue", organizzata dall'ECAC, in collaborazione con la Commissione europea e il Ministero dei Trasporti, l'Innovazione e la Tecnologia austriaco, sul tema della competitività del trasporto aereo in Europa. Più di 170 alti rappresentanti dell'industria e delle istituzioni aeronautiche hanno partecipato alle tre sessioni della conferenza dedicate all'analisi dello stato dell'arte, le sfide attuali e le azioni future volte ad incrementare la competitività dell'aviazione civile in Europa e promuovere una migliore comprensione da parte dei governi degli Stati membri dei benefici che il settore del trasporto aereo è in grado di apportare all'intera economia europea.

#### Organizzazione

#### Comitati / Gruppi di lavoro / Conferenze 2014 nel settore Aeroporti

##### ICAO

ICAO AP - Aerodromes Panel: 3° incontro - Montreal, 7/11 aprile

##### UE

Osservatorio sulla capacità e qualità aeroportuale: Bruxelles, 28 marzo, 2 giugno

UE - DGCAs: Bruxelles, 2 giugno

Meeting TEN-T CORRIDORS - DG MOVE: Bruxelles, 6/9 ottobre

Tessaloniki Forum on Airport Charges: Salonicco, 13 giugno

##### ECAC/EU

ECAC/EU Dialogue: Vienna, 2/4 luglio

## Crisis management

L'ENAC rappresenta l'Italia all'interno del gruppo EACCC - European Aviation Crisis Coordination Cell, istituito congiuntamente dalla Commissione europea e da Eurocontrol allo scopo di elaborare misure che garantiscano la continuità e la sicurezza delle operazioni aeree in caso di crisi. In tale ambito l'Ente ha partecipato a meeting ed esercitazioni internazionali, dedicati in particolare: alla gestione della recente crisi legata all'incidente aereo della Malaysia Airlines, volo MH17 dello scorso 23 luglio in Ucraina, alla sicurezza delle operazioni connesse all'aeroporto Tel Aviv-Ben Gurion, alla gestione delle emergenze nucleari attraverso le esercitazioni, nonché alla gestione della pandemia influenzale relativa al virus Ebola attraverso gli aggiornamenti dell'OMS inviati dal Ministero della Salute.

Il 21 e 22 ottobre a Milano, nell'ambito del convegno internazionale sulla sicurezza del volo e i diritti del passeggero, organizzato da Fondazione 8 ottobre 2001, Comune di Milano e Centro Studi Demetra, l'ENAC ha presentato la circolare GEN05 "Piano assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari", firmata l'8 ottobre nel 13° anniversario del tragico incidente di Linate del 2001 e un opuscolo con informazioni pratiche per le persone coinvolte. L'Ente ha inteso promuovere una cultura della sicurezza che, attingendo dalle lezioni del passato, possa tradursi nella reale attuazione delle norme esistenti e nella garanzia dell'assistenza e dei diritti di tutte le persone coinvolte in un incidente aereo, che vanno doverosamente e con chiarezza tutelati.

### Organizzazione      Comitati / Gruppi di lavoro 2014 nel settore Crisis management

<b>Eurocontrol/UE</b>	<b>EACCC - European Aviation Crisis Coordination Cell:</b> Bruxelles, 26/27 giugno; Bruxelles, 18 settembre; Bruxelles, 19/20 novembre
<b>UE</b>	<b>Workshop on Civil Aviation Accident Emergency Plan at National Level:</b> Bruxelles, 31 gennaio
<b>ECAC</b>	<b>Workshop on Crisis Management:</b> Vienna, 2/4 luglio
<b>ICAO</b>	<b>FLTOPSP - Flight Operations Panel:</b> 1° incontro del Working Group - Montreal, 2/6 giugno; 1° incontro del Panel - Montreal, 27/31 ottobre

## Passenger Rights & Facilitation

La proposta della Commissione europea di revisione del Reg. (CE) n. 251/2004 sui diritti dei passeggeri aerei è rimasta in sospeso, nelle more di una evoluzione positiva della questione Gibilterra.

Sono continuati, sotto la chairmanship italiana, i lavori dell'ECAC FAL PRM Sub Group in tema di passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta. Nel corso del 2014 è stato aggiornato l'allegato 5G al DOC 30, rela-

tivo ai programmi di addestramento per il personale dei gestori aeroportuali che presta assistenza ai passeggeri PRM quando utilizzano il mezzo aereo. Il DOC 30 ECAC è termine di riferimento per tutti i Paesi UE sulle buone pratiche in materia di assistenza ai PRM negli aeroporti (art. 9.2 Reg. (CE) 1107/2006). L'ENAC ha emanato a dicembre 2014 la circolare GEN 02A che, prima in Europa, recepisce puntualmente le novità introdotte dall'ECAC.

### Organizzazione      Comitati / Gruppi di lavoro 2014 nel settore Passenger rights & Facilitation

<b>UE</b>	<b>NEB - National Enforcement Bodies for Regulation (EC) 1107/2006:</b> PRM - Passengers with Reduced Mobility, Bruxelles, 18 febbraio <b>NEB - National Enforcement Bodies for Regulation (EC) 261/2004:</b> Air Passenger Rights - Bruxelles, 10 ottobre
<b>ECAC</b>	<b>FAL - Facilitation Working Group:</b> Praga, 9 aprile; Parigi, 18 novembre <b>FAL Sub Group on the transport of persons with reduced mobility:</b> Parigi, 13 febbraio; Roma, 11 settembre <b>Workshop on the Quality of Assistance Provided to Persons with Reduced Mobility:</b> Roma, 10 settembre

## Presidenza Italiana del Consiglio UE

Dal 1° luglio al 31 dicembre 2014 l'Italia ha assunto la Presidenza di turno del Consiglio dell'Unione europea, esercitata ogni sei mesi a rotazione da uno Stato membro UE. La Presidenza italiana si è impegnata a conseguire in poco tempo risultati concreti in alcuni settori particolarmente vicini alle esigenze dei cittadini europei:

- Pacchetto Cielo Unico Europeo II Plus, consistente in due proposte di regolamento presentate dalla Commissione europea il 12 giugno 2013, riguardanti:
  - l'implementazione dell'iniziativa Single European Sky (SES II+), attraverso la revisione del reg. (CE) n. 1070/2009, già recante la modifica della precedente legislazione SES I e SES II (reg. (CE) n. 549/2004, reg. (CE) n. 550/2004, reg. (CE) n. 551/2004 e reg. (CE) n. 552/2004);
  - l'emendamento del regolamento base EASA (reg. (CE) n. 216/2008 istitutivo dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea), per quanto necessario all'attuazione dell'iniziativa SES II+.
- Sistemi aerei a pilotaggio remoto (SAPR) con l'obiettivo di definire, sulla scorta della Comunicazione presentata dalla Commissione al Parlamento e al Consiglio l'8 aprile 2014, regole comuni per l'uso civile dei sistemi aerei senza pilota, in modo sicuro e sostenibile.

### Pacchetto Cielo Unico Europeo II Plus Implementazione dell'iniziativa Single European Sky (SES II+)

La Presidenza italiana ha conseguito in occasione del Consiglio Trasporti, Telecomunicazioni ed Energia (TTE) del 3 dicembre, un orientamento generale sulla proposta di regolamento riguardante l'attuazione del Cielo Unico Europeo II Plus, un risultato importante al fine di accelerare la riforma del controllo del traffico aereo europeo e la gestione dei servizi di navigazione aerea e soddisfare la crescente domanda di trasporti prevista per i prossimi anni.

Gli articoli della proposta sono stati esaminati in modo intenso e sistematico nell'arco dell'intero semestre di presidenza con riguardo ad alcuni temi critici concernenti: blocchi di spazio aereo funzionale (FABs); separazione dei servizi di supporto dai servizi di traffico aereo, sistema delle prestazioni e gestione della rete. Da segnalare la conferenza ministeriale di alto livello tenutasi a Roma il 6 e 7 novembre sul tema "Cielo unico europeo: verso una rete innovativa per la crescita, l'integrazione e la competitività", finalizzata a stimolare il dibattito tra istituzioni e operatori sulla modernizzazione dell'ATM - Air Traffic Monitoring, quale fattore di impulso per l'economia dell'Unione europea.

### Emendamento del regolamento basico EASA

La Presidenza italiana ha scelto di limitare la revisione del regolamento basico EASA alle sole modifiche rese necessarie dall'introduzione della legislazione Single European Sky II Plus, tralasciando argomenti di impatto più generale che saranno oggetto di una successiva proposta da parte della Commissione. La normativa sull'interoperabilità del regolamento Cielo Unico Europeo è stata efficacemente trasferita nel regolamento EASA, tassello essenziale per un rapido sviluppo del progetto SESAR - Single European Sky ATM Research.

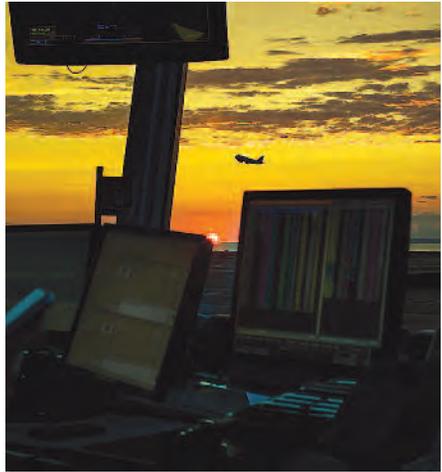
Attenzione particolare è stata posta sugli aspetti di interfaccia civile e militare, assolutamente innovativi per EASA e sulla coerenza rispetto alla legislazione del Cielo Unico Europeo II Plus.

### Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR)

A valle della Comunicazione presentata dalla Commissione al Parlamento e al Consiglio l'8 aprile 2014, la presidenza ha promosso una discussione sull'apertura del mercato dell'aviazione all'uso civile di SAPR in modo sicuro e sostenibile. Il 15 e 16 ottobre si è tenuta a Roma la conferenza internazionale dell'EASA sull'Aviazione Generale. Ai SAPR è stata dedicata un'intera sessione per tracciare lo stato dell'arte sulle esperienze e le problematiche regolamentari, sperimentali e operative presenti in vari Paesi, tra cui l'Italia, sia dal lato delle Autorità dell'Aviazione civile che da quello industriale. L'EASA prevede di emanare una bozza di regolamento nel primo semestre 2015.

Il 23 e 24 ottobre a Firenze, un'ulteriore conferenza di alto livello, organizzata dal Ministero della Difesa sull'uso multifunzionale dello spazio aereo, si è occupata del tema SAPR. Le presentazioni hanno interessato vari aspetti e impieghi sui teatri sia operativi che umanitari, a cura di soggetti internazionali e nazionali.





**Departures** 10:30 Friday 27 Apr 2013

Flight	Time	To	Deck	Gate	Status	Flight	Time	To	Deck	Gate	Status
142	10:00	Manila	100	100	OK	142	10:00	Manila	100	100	OK
143	10:05	Manila	100	100	OK	143	10:05	Manila	100	100	OK
144	10:10	Manila	100	100	OK	144	10:10	Manila	100	100	OK
145	10:15	Manila	100	100	OK	145	10:15	Manila	100	100	OK
146	10:20	Manila	100	100	OK	146	10:20	Manila	100	100	OK
147	10:25	Manila	100	100	OK	147	10:25	Manila	100	100	OK
148	10:30	Manila	100	100	OK	148	10:30	Manila	100	100	OK
149	10:35	Manila	100	100	OK	149	10:35	Manila	100	100	OK
150	10:40	Manila	100	100	OK	150	10:40	Manila	100	100	OK







