

RELAZIONE DI SINTESI 2014

Rapporto e Bilancio Sociale

16/06/2015

Indice

Sommario

Indice	2
RAPPORTO e BILANCIO SOCIALE 2014.....	4
Introduzione	4
Dati di traffico	4
Traffico commerciale complessivo internazionale e nazionale 2014 (servizi di linea e non di linea)	4
Scali con maggior numero passeggeri	4
Graduatoria vettori operanti in Italia	4
Graduatoria vettori operanti in Italia in base al numero	5
dei passeggeri trasportati per traffico nazionale	5
Graduatoria vettori operanti in Italia in base al numero	5
dei passeggeri trasportati per traffico internazionale	5
Tratte nazionali con maggior numero passeggeri	5
Tratte internazionali con Paesi UE con maggior numero passeggeri	5
Tratte internazionali con Paesi extra UE con maggior numero passeggeri	5
BILANCIO SOCIALE.....	6
L'Istituzione	7
I diritti dei Passeggeri	7
La safety	9
Attività di certificazione e sorveglianza 2014	9
Programma ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring)	13
Programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft)	13
Programma SANA (Safety Assessment of National Aircraft)	14
Personale di volo	15
La security.....	17
Protezione di merci e posta trasportate nell'UE da Paesi terzi (ACC3)	17
Attrezzature di sicurezza.....	18
La pianificazione aeroportuale	19
Il Piano Nazionale Aeroporti	19
I Master Plan (Piani di sviluppo aeroportuali).....	19
La Programmazione degli Interventi	19
Attività istruttoria Progetti Anno 2014	20
Aeroporto di Roma Fiumicino Sistema Terminal Molo C/Avancorpo:	20
Aeroporto di Venezia Riqualfica delle infrastrutture di volo.....	20
Aeroporto di Milano Malpensa Adeguamento funzionale Terminal 1.....	20
La regolazione degli aeroporti.....	21
Aeroporti a gestione diretta.....	21

I finanziamenti comunitari per le infrastrutture aeroportuali	21
La regolazione economica	22
Compagnie aeree nazionali	22
Oneri di servizio pubblico	24
I Contratti di Programma	24
Il monitoraggio del mercato dell'handling.....	24
La regolazione dello spazio aereo	26
L'attività di regolazione e pianificazione	26
L'attività di certificazione e sorveglianza	26
L'ambiente	28
Il Programma Operativo Interregionale Energie Rinnovabili e Risparmio Energetico 2007- 2013: il Progetto ENAC.....	28
Wildlife strike	29
L'attività internazionale	30

RAPPORTO e BILANCIO SOCIALE 2014

Introduzione

Con la pubblicazione del Rapporto annuale, appuntamento ormai consolidato, l'ENAC, quale Autorità unica di regolazione, certificazione, vigilanza e controllo del settore, fornisce un quadro d'insieme sullo stato del comparto dell'aviazione civile nazionale.

Il Rapporto 2014 è costituito dagli interventi istituzionali e dalle schede del Bilancio Sociale di cui di seguito si tracciano i dati principali.

In un'ottica di una sempre maggiore internazionalizzazione, l'edizione comprende, per la prima volta, la traduzione in lingua inglese dell'intero volume.

Dati di traffico

Positivi i Dati di Traffico del 2014 che hanno evidenziato una ripresa del settore: 150.243.142 i passeggeri transitati negli aeroporti nazionali, con un aumento del 4,7% rispetto al 2013.

Traffico commerciale complessivo internazionale e nazionale 2014 (servizi di linea e non di linea)

	2014	2013	variazione
Passeggeri	150.243.142	143.510.334	4,7%
Movimenti	1.335.684	1.322.753	1%
Cargo	901.976	841.843	7,1%

Scali con maggior numero passeggeri

	2014	2013	variazione
Roma Fiumicino	38.291.989	35.939.917	6,54%
Milano Malpensa	18.669.740	17.781.144	5%
Milano Linate	8.984.285	8.983.694	0,01%

Graduatoria vettori operanti in Italia

Ryanair	Irlanda	26.119.246
Alitalia Gruppo CAI (Alitalia, Cai, Cai First, Cai Second, Air One, Air One Cityliner)	Italia	23.375.954
Easyjet	Gran Bretagna	13.364.429

Graduatoria vettori operanti in Italia in base al numero dei passeggeri trasportati per traffico nazionale

Alitalia Gruppo CAI (Alitalia Cai, Cai First, Cai Second, Air One, Air One Cityliner)	Italia	12.830.045
Ryanair	Irlanda	8.928.659
Easyjet	Gran Bretagna	2.937.942

Graduatoria vettori operanti in Italia in base al numero dei passeggeri trasportati per traffico internazionale

Ryanair	Irlanda	17.190.587
Alitalia Gruppo CAI (Alitalia Cai, Cai First, Cai Second, Air One, Air One Cityliner)	Italia	10.545.909
Easyjet	Gran Bretagna	10.426.487

Tratte nazionali con maggior numero passeggeri

Catania – Roma Fiumicino	944.361
Roma Fiumicino – Catania	917.228
Palermo - Roma Fiumicino	740.857

Tratte internazionali con Paesi UE con maggior numero passeggeri

Roma Fiumicino – Parigi Ch. De Gaulle	1.134.521
Roma Fiumicino – Amsterdam Schiphol	1.026.909
Roma Fiumicino – Barcelona	988.508

Tratte internazionali con Paesi extra UE con maggior numero passeggeri

Roma Fiumicino - New York JFK	618.941
Roma Fiumicino - Tel Aviv	574.131
Roma Fiumicino - Dubai	561.170
Milano Malpensa - New York JFK	556.888

BILANCIO SOCIALE

Con il Bilancio Sociale, giunto alla 6^a edizione, l'ENAC dà volontariamente conto ai cittadini, al pubblico di riferimento e alle Istituzioni del proprio impegno e delle azioni realizzate nell'anno trascorso. Nel documento vengono analiticamente illustrate le attività svolte a favore dello sviluppo del settore, a garanzia della sicurezza dei voli, dell'efficienza degli aeroporti, della tutela dei diritti dei passeggeri, con particolare attenzione alle persone con disabilità o a ridotta mobilità, del rispetto del diritto dei cittadini di poter circolare e della salvaguardia dell'ambiente.

Il Bilancio è composto da 8 aree tematiche quali l'Istituzione, la Safety, la Security, la Pianificazione aeroportuale, la Regolazione economica, la Regolazione dello spazio aereo, l'Ambiente, l'Attività internazionale, con complessive 37 schede.

L'Istituzione

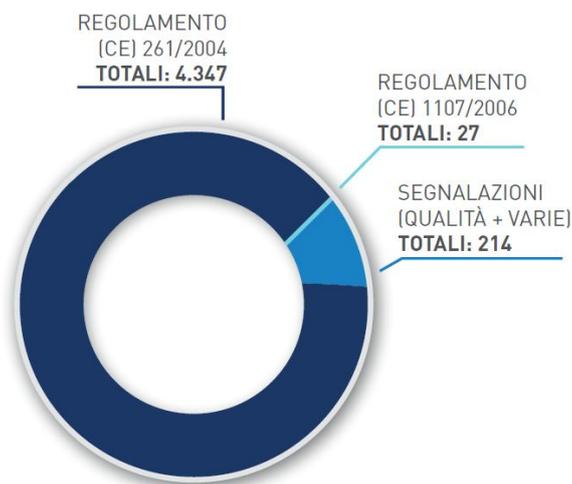
In questa area trovano spazio le informazioni proprie della Mission dell'ENAC, i dati sulle risorse umane dell'Ente, sull'organizzazione, sulle risorse finanziarie, sulle policy di Performance, Anticorruzione e Trasparenza oltre gli aggiornamenti sulla Carta dei Servizi, l'innovazione tecnologica, l'attività legale, la Sala Crisi e la Normativa.

Viene illustrato nel dettaglio il sistema di informazione e comunicazione dell'Ente e particolare attenzione viene dedicata al tema della tutela dei diritti dei Passeggeri.

I diritti dei Passeggeri

L'Enac è l'organismo responsabile della corretta applicazione dei Regolamenti (CE) 261/2004 e 1107/2006, relativi rispettivamente alle tutele previste in caso di disservizi nel trasporto aereo e ai diritti dei passeggeri a mobilità ridotta, ed ha il potere di irrogare sanzioni amministrative nei confronti dei soggetti inadempienti.

Moduli di reclamo registrati nel 2014: 4.588



Nel 2014 è proseguita, da parte dell'ENAC, l'attività di monitoraggio e controllo sul rispetto dei diritti dei passeggeri da parte dei vettori aerei che operano sul territorio nazionale attraverso una serie di azioni funzionali a garantire il rispetto e la realizzazione delle strategie dell'Ente. È stato costante l'impegno dell'ENAC a favore dei diritti dei passeggeri e in particolare di coloro che hanno disabilità o ridotta mobilità (PRM).

Per quanto riguarda invece la qualità dei servizi aeroportuali, che costituisce l'asse portante della carta dei servizi del gestore aeroportuale, l'Ente ha consolidato l'attività di monitoraggio dei servizi resi e avviato un'intensa attività di audit. Il monitoraggio del livello dei servizi aeroportuali erogati viene effettuato utilizzando 7 indicatori di qualità:

- Ritardi nei voli dovuti al gestore aeroportuale
- Bagagli disguidati complessivi
- Tempi di riconsegna del primo e dell'ultimo bagaglio
- Percezione del livello di pulizia delle toilette
- Attesa in coda al check-in
- Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli
- Attesa in coda controllo passaporti.

Vengono riportati i grafici dei dati rilevati su 18 scali.

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

La safety

Nell'area tematica dedicata alla safety, intesa come l'insieme delle azioni dedicate alla sicurezza del volo sotto molteplici aspetti, l'ENAC fornisce una rendicontazione delle funzioni svolte. Tra le varie attività del 2014, ricordiamo, a titolo di esempio, il lavoro di coordinamento per la revisione dello State Safety Programme secondo i più recenti sviluppi della normativa internazionale di riferimento, in particolare il nuovo Annesso 19 e la edizione 3 del Safety Management Manual (Doc. 9859) dell'ICAO.

Le 4 schede dedicate alla safety riguardano in particolare le segnalazioni incidenti/inconvenienti, le attività aeronautiche di rilascio e sorveglianza delle certificazioni, dati sul personale di volo, le Licenze di Manutentore Aeronautico (LMA), la certificazione di prodotti aeronautici, la qualificazione di dispositivi di addestramento del personale, il Programma Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (ACAM), il Programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft), il Programma SANA (Safety Assessment of National Aircraft), il RAN (Registro Aeronautico Nazionale), il Registro delle Costruzioni, le visite ispettive da parte di organismi internazionali. A seguire alcuni dei dati relativi alla safety riportati e analizzati nel Bilancio Sociale.

Attività di certificazione e sorveglianza 2014

L'ENAC svolge attività relative ai processi di certificazione e sorveglianza e garantisce il mantenimento degli standard previsti dalla normativa nazionale e internazionale. Le attività di certificazione e sorveglianza vengono svolte da team altamente qualificati e consistono in audit, programmati e non, finalizzati alla verifica della costante e continua rispondenza ai requisiti di certificazione da parte del soggetto certificato.

Certificazione

Le principali certificazioni aeronautiche:

- Aeroporti;
- DOA (per le organizzazioni progettazione);
- POA Part 21 Subpart F, Subpart G (per le organizzazioni di produzione di aeromobili, parti e componenti);
- AMO Part 145(per le organizzazioni di manutenzione di aeromobili considerati "large");
- AMTO (per le organizzazioni di addestramento al personale tecnico che opera nelle organizzazioni di manutenzione);
- AMO Part M Subpart F (per le organizzazioni di manutenzione di aeromobili eccetto quelli considerati "large");
- CAMO PART M Subpart G (per le organizzazioni per la gestione dell'aeronavigabilità degli aeromobili);
- COA (per gli operatori aerei che effettuano trasporto pubblico passeggeri/merci ad ala fissa ed elicottero);
- COLA (per gli operatori che svolgono lavoro aereo come spargimento sostanze, riprese aeree, radiomisure, telerilevamento, etc.);
- FSTD (per i dispositivi di addestramento del personale di condotta);
- Laboratori (per le organizzazioni che effettuano prove/esami su aeromobili, motori, eliche, parti, sistemi o materiali di impiego aeronautico);
- AeMC (per i centri aeromedici che rilasciano la certificazione dell'idoneità psicofisica del personale di volo e controllore del traffico aereo);
- OR (per le organizzazioni che effettuano l'addestramento dei piloti privati);
- FTO* (per le organizzazioni di addestramento del personale navigante);
- TRTO* (per le organizzazioni di addestramento del personale navigante per tipo di aeromobile)
- ATO (per le organizzazioni che effettuano l'addestramento del personale navigante).

* Nel 2014 sono state convertite in ATO tutte le FTO e TRTO precedentemente certificate

Il panorama delle imprese in possesso di certificazione è riassunto nella tabella seguente.

		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

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

Sorveglianza

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 sugli aeroporti

Al fine di verificare la corretta applicazione delle misure e delle procedure previste a garanzia del regolare e sicuro funzionamento degli scali, l'ENAC effettua delle ispezioni periodiche sugli aeroporti. Le ispezioni, svolte dalle Direzioni Aeroportuali sulla base di programmi periodici predefiniti, consistono nel verificare il rispetto di standard operativi e organizzativi da parte dei gestori aeroportuali e degli altri soggetti presenti in aeroporto.

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

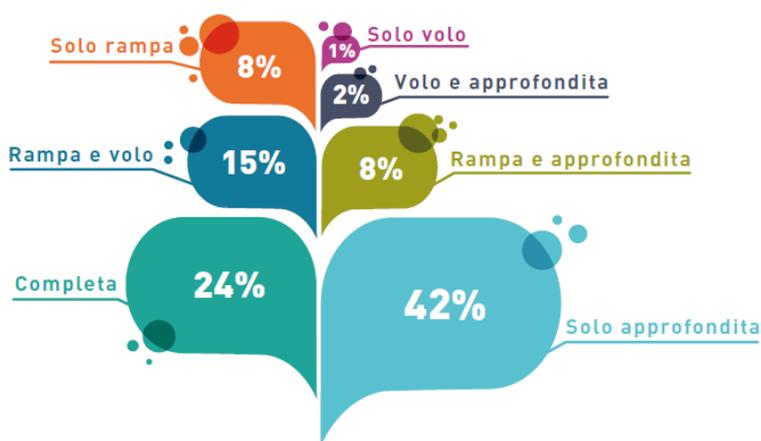
Programma ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring)

È proseguita l'attività di monitoraggio dello stato di aeronavigabilità della flotta aerea nazionale mediante il programma ACAM che, avviato 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 sostituita dal monitoraggio della flotta nazionale mediante verifiche a campione su elementi chiave di rischio ed elaborazione dei relativi risultati per la razionalizzazione degli interventi successivi. Il sistema di sorveglianza attraverso la misura delle prestazioni e delle criticità permette di ottimizzare le risorse migliorando i livelli di sicurezza complessivi.

Nel 2014 sono state effettuate 183 ispezioni la cui distribuzione percentuale in rapporto alla tipologia di ispezione è evidenziata nel grafico seguente.

Tipologia di ispezioni ACAM



Programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft)

Il Programma SAFA, che consiste in ispezioni di rampa effettuate sugli aeromobili di operatori esteri in transito sul territorio nazionale, ha avuto inizio con la partecipazione degli Stati membri su base volontaria; nel corso degli ultimi anni però, a seguito di alcuni provvedimenti legislativi comunitari e della creazione della Safety List Comunitaria (comunemente chiamata Black List), 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 ed i relativi regolamenti di attuazione (implementing rules) e sono chiamate ispezioni SACA (Safety Assessment of Community Aircraft).

Attività ispettiva SAFA 2012-2014

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

¹ Di cui 374 commerciali e 24 privati

² Di cui 372 commerciali e 17 privati

³ Di cui 349 commerciali e 24 privati

Attività ispettiva di alcuni Stati Europei



Il grafico riporta il numero di ispezioni effettuate dagli Stati europei che contribuiscono maggiormente al Programma SAFA.

Programma SANA (Safety Assessment of National Aircraft)

Nel 2014 è proseguita l'attività ispettiva del programma SANA, la versione nazionale del programma di ispezioni di rampa SAFA, applicabile agli aeromobili impiegati dai vettori nazionali, che ha tuttavia subito una riduzione all'avvio del Programma ACAM.

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

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 e più precisamente in applicazione del Reg. (UE) n. 1178/2011 e successivi emendamenti.

La tabella seguente riporta il numero di licenze, distinte fra tipologia, categoria di aeromobile e regolamento di riferimento.

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
Totale		5.355	18.861	18.180

Legenda:

ATPL Licenza pilota di linea	GL Licenza pilota aliante	A Aereo	H Elicottero
CPL Licenza pilota commerciale	PPL Licenza pilota privato	CCA Attestazione equipaggio di cabina	

Nel 2014 l'ENAC in ambito della certificazione del personale 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

In tema di licenza di manutenzione aeronautica (LMA) nel 2014 l'ENAC ha rilasciato 76 licenze (nuove/modifiche), mentre 755 è il numero totale delle licenze rinnovate.

I procedimenti sanzionatori che hanno comportato la sospensione della validità della licenza di manutenzione hanno interessato 2 manutentori aeronautici.

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), applicabili all'idoneità psicofisica dei piloti, degli assistenti di volo, nonché quelle derivanti dalla normativa applicabile ai controllori di volo e ai paracadutisti.

L'Ente, nel corso del 2014, ha provveduto alla certificazione, ai sensi della normativa europea, dei tre 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 (PPL) e paracadutisti, nonché 8 certificazioni per i medici esaminatori competenti per gli accertamenti dell'idoneità psicofisica dei Controllori del Traffico Aereo.

La security

L'ENAC, quale unica autorità responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni in tema di sicurezza, nell'accezione di security, assicura la redazione, l'attuazione e l'aggiornamento del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile (PNS) e del Programma Nazionale per il controllo di Qualità della sicurezza dell'aviazione civile.

Le misure e gli adempimenti previsti con il PNS garantiscono la tutela della sicurezza, la regolarità e l'efficienza nazionale e internazionale dell'aviazione civile in Italia fornendo disposizioni e procedure atte a impedire il compimento di atti di interferenza illecita e l'introduzione di articoli proibiti nelle aree potenzialmente a rischio. Regolamentano al contempo le modalità di risposta se tali eventi dovessero verificarsi.

Le disposizioni del PNS, con riferimento al regolamento (CE) n. 300/2008, si applicano a:

- aeroporti italiani aperti al traffico aereo commerciale;
- operatori aeroportuali;
- vettori aerei;
- soggetti diversi dagli operatori.

Protezione di merci e posta trasportate nell'UE da Paesi terzi (ACC3)

L'ENAC è inoltre responsabile della designazione dei vettori aerei che trasportano merci e posta provenienti da Paesi terzi e diretti nell'Unione europea. Qualsiasi vettore 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 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.

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.

Certificazione degli Agenti Regolamentati

	2013	2014
Rilasci	32	50
Revoche	30	10
Rinnovi	160	70

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

La pianificazione aeroportuale

Il Piano Nazionale Aeroporti

Nel corso del 2014 l'ENAC ha fornito il supporto tecnico specialistico al MIT 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 nel curare 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, è stato delegato dal MIT 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.

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.

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 dell'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.

Aeroporto	Gestore	Importo Investimenti (milioni di Euro)
PIANI QUADRIENNALI APPROVATI		
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
PIANI QUADRIENNALI IN CORSO DI ISTRUTTORIA		
Alghero	SOGEAAL 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
PIANI QUADRIENNALI NON ANCORA PRESENTATI		
Bergamo	SACBO S.p.A.	
Genova	Aeroporto di Genova S.p.A.	
Perugia	SASE S.p.A.	
Torino	SAGAT S.p.A.	
CONTRATTI DI PROGRAMMA IN VIGORE IN DEROGA		
Milano Linate	SEA S.p.A.	
Milano Malpensa		
Roma Fiumicino	AdR S.p.A.	
Roma Ciampino		
Venezia	SAVE S.p.A.	
CONTRATTI DI PROGRAMMA IN VIGORE		
Cagliari	SOGAER S.p.A.	
Catania	SAC S.p.A.	
Palermo	GESAP S.p.A.	
PIANI QUADRIENNALI PROROGATI		
Brescia	Aeroporto Valerio Catullo S.p.A.	
Treviso	AERTRE S.p.A.	
Verona	Aeroporto Valerio Catullo S.p.A.	

Attività istruttoria Progetti Anno 2014

Nell'anno 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 si segnalano:

Aeroporto di Roma Fiumicino

Sistema Terminal Molo C/Avancorpo:

Il costo dell'intera opera è stimato in circa 300 milioni di Euro.

Riqualifica della pista 16L/34R

Il costo dell'intera opera è stimato in circa 86 milioni di Euro.

Aeroporto di Venezia

Riqualifica delle infrastrutture di volo

Il costo dell'intera opera è stimato in circa 76 milioni di Euro.

Ampliamento Terminal

Il costo dell'intera opera è stimato in circa 300 milioni di Euro.

Aeroporto di Milano Malpensa

Adeguamento funzionale Terminal 1

Il costo dell'intervento di adeguamento è stimato in circa 26 milioni di Euro.

La regolazione degli aeroporti

La certificazione secondo il Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (RCEA) attesta la conformità dell'aeroporto ai requisiti previsti ed in particolare che l'organizzazione del gestore aeroportuale (personale, mezzi e procedure) e le caratteristiche fisiche dell'aeroporto (infrastrutture, impianti ed aree limitrofe) garantiscono adeguati livelli di sicurezza per le operazioni degli aeromobili.

Questo consente di recepire, nei tempi previsti, la nuova normativa comunitaria in materia di certificazione degli Aeroporti (Commission Regulation (EU) n. 139/2014) che prevede la conversione dei certificati – secondo le regole definite dall'EASA – entro il 31 dicembre 2017.

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.

I finanziamenti comunitari per le infrastrutture aeroportuali

L'ENAC provvede all'attuazione di programmi di investimento finanziati da fondi pubblici, nazionali e comunitari, diretti all'intero territorio nazionale, con l'obiettivo di:

- incrementare e potenziare le infrastrutture aeroportuali nazionali;
- creare nuovi collegamenti intermodali e rafforzare quelli esistenti;
- porre in essere le condizioni per incrementare lo sviluppo socio economico, la competitività e la produttività del sistema Paese.

	€ 18.949.134,20	€ 41.285.895,29	-	Risorse finanziarie per tipologia
	€ 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)	

La regolazione economica

Compagnie aeree nazionali

Ai sensi della normativa vigente, regolamento (CE) n. 1008/2008, l'ENAC rilascia la licenza di trasporto aereo passeggeri e merci, indispensabile per svolgere queste attività. L'ENAC può quindi rilasciare, respingere, revocare o sospendere una licenza di esercizio.

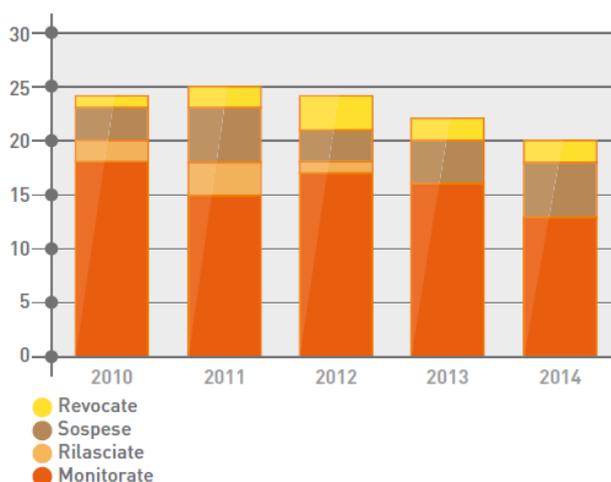
Le compagnie aeree sono suddivise in due gruppi:

- Vettore gruppo A che utilizzano aeromobili con peso massimo al decollo superiore a 10 tonnellate e/o con capacità superiore a 19 posti;
- Vettori gruppo B che utilizzano aeromobili con peso massimo al decollo inferiore a 10 tonnellate e/o con capacità inferiore a 20 posti.

Il controllo sui vettori coinvolge l'Ente nel suo insieme attraverso il monitoraggio economico-finanziario e amministrativo e, relativamente alle problematiche di insolvenza del vettore, con l'eventuale l'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

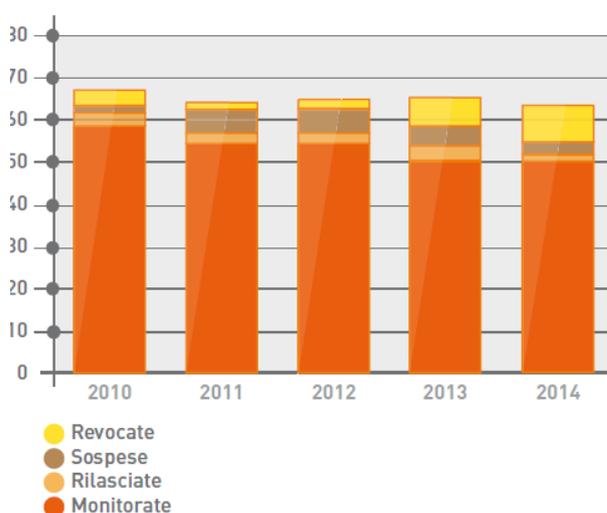
seguito degli accertamenti economico-finanziari e amministrativi che hanno dimostrato il possesso dei requisiti richiesti dalla normativa. Nel provvedimento di ripristino il vettore è stato invitato a presentare, con cadenza mensile, i dati economico-finanziari, a consuntivo, sulla base dei modelli pubblicati sul sito ENAC.

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	-
Subtotale	29	157	33	32	141	32
Totale		219			205	

Per quanto riguarda i vettori aerei di gruppo B, 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.

Licenze vettori di gruppo B



Oneri di servizio pubblico

Nel 2014 l'ENAC ha continuato, pur in un contesto di liberalizzazione del settore, a garantire il diritto alla mobilità attraverso l'imposizione di oneri di servizio per i collegamenti con le aree insulari e periferiche.

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.

I Contratti di Programma

Nel 2014 l'ENAC ha provveduto a svolgere, puntualmente, l'attività di monitoraggio annuale dei Contratti di Programma (CdP) in deroga in essere con gli aeroporti di Roma Fiumicino e Ciampino, Milano Linate e Malpensa, Venezia e ordinari in essere con gli aeroporti di 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.

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.

Il monitoraggio del mercato dell'handling

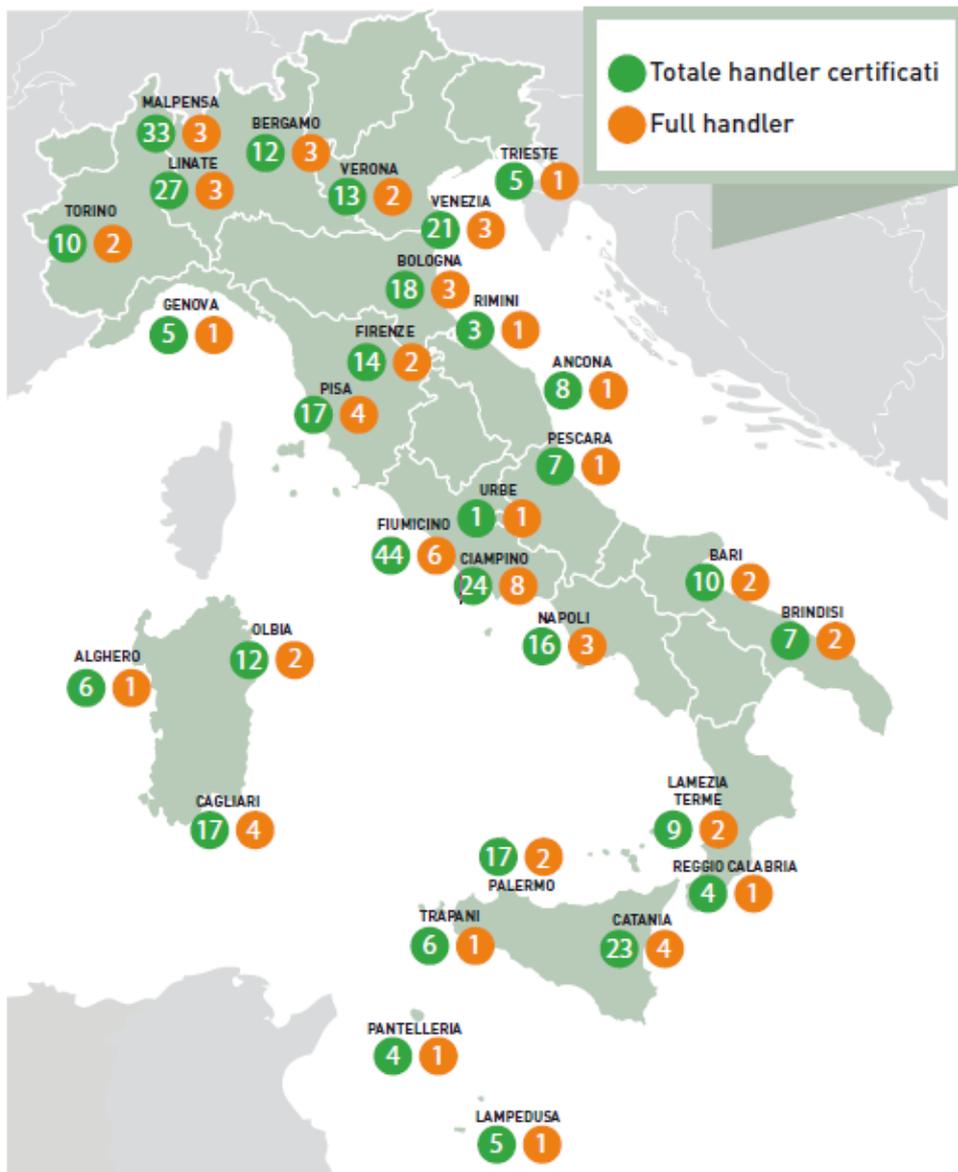
Per handling si intende l'insieme dei servizi svolti in aeroporto finalizzati a fornire assistenza a terra a terzi, vettori, utenti di aeroporto o in autoproduzione (self handling). I Servizi di assistenza a terra (handling) comprendono:

- Amministrativa a terra e supervisione
- Passeggeri
- Bagagli
- Merci e posta
- Operazioni in pista
- Pulizia e servizi di scalo
- Carburante e olio
- Manutenzione dell'aereo
- Operazioni aeree e gestione degli equipaggi
- Trasporto a terra
- Ristorazione "catering"

Al 31 dicembre 2014 risultano in corso di validità 195 certificati di prestatore di servizi di assistenza a terra.

In particolare, nel corso dell'anno sono stati 6 i certificati rilasciati, 17 i revocati e 10 quelli dichiarati decaduti.

Mappa degli operatori certificati 2014



La regolazione dello spazio aereo

L'attività di regolazione e pianificazione

Nel 2014 l'ENAC è stato fortemente impegnato a supporto degli obiettivi del semestre di presidenza italiano 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 Basico EASA (216/2008).

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).

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. 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.

L'attività di certificazione e sorveglianza

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)1035/2011, per quanto riguarda:
 - 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)805/2011
- le organizzazioni per la progettazione di procedure di volo strumentale ai sensi del Regolamento 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 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 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 aeroportimilitari 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.

L'ambiente

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

Tra le diverse attività svolte dall'Ente nel settore della sostenibilità ambientale, assume particolare rilievo la sottoscrizione, del Protocollo d'Intesa con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - DG SEC Direzione Generale per lo Sviluppo Sostenibile, il Clima e l'Energia - per l'efficientamento 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.

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".

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 CO₂ in atmosfera.

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.



Wildlife strike

Per wildlife 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.

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.

I dati sembrano evidenziare una sensibile riduzione di impatti importanti come quelli multipli e di ingestione nei motori e quindi indicare un miglioramento nella safety della prevenzione degli incidenti di birdstrike.

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

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, il trasporto aereo, gli aeroporti, 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.

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.